



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 17.5.2018  
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

## **PRILOGA**

*k*

**SPOROČILU KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU  
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**EVROPA V GIBANJU**

**Trajnostna mobilnost za Evropo: varna, povezana in čista**

## **Priloga 1: Strateški akcijski načrt za varnost v cestnem prometu**

V tej prilogi so opisani posebni ukrepi, predvideni v okviru mandata sedanje Komisije, tj. do konca tretjega četrtnega leta 2019. **Za te ukrepe je določen poseben ciljni časovni okvir.** Seveda ne more posegati v dejavnost naslednje Komisije, pač pa okvirno in **brez posebnega ciljnega časovnega okvira** določa dodatne predvidene ukrepe za obdobje po letu 2019.

### **1. Boljše upravljanje varnosti v cestnem prometu**

Da bi se odzvali na stagnacijo podatkov o varnosti v cestnem prometu v EU in se premaknili bližje dolgoročnemu cilju nič smrtnih žrtev na cestah EU do leta 2050 („vizija nič“), je potreben nov pristop. Okvir politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030, ki ga je treba podrobno izdelati do leta 2019, temelji na **pristopu „Varni sistem“**. To obsega določanje jasnih **ciljev**, spremljanje napredka s pomočjo sklopa **ključnih kazalnikov uspešnosti**, neposredno povezanih s preprečevanjem smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb za vse udeležence v cestnem prometu. Za to je potrebno **usklajeno ukrepanje vseh sektorjev in za vse udeležence v cestnem prometu** v okviru okrepljene strukture upravljanja.

#### **Ključni ukrepi v zvezi z upravljanjem**

**Komisija bo** v tem sporočilu pojasnila načela okvira politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 [drugo četrtneto leta 2019], vključno s:

- seznamom ključnih kazalnikov uspešnosti, ki jih je treba povezati s ciljnimi rezultati, določenimi v tesnem sodelovanju z državami članicami;
- okrepljenim mandatom skupine na visoki ravni za varnost v cestnem prometu (sestavljene iz visokih predstavnikov nacionalnih uprav) zaradi vključitve strateškega svetovanja in pogostih povratnih informacij;
- novo vlogo Evropskega ambasadorja za varnost v cestnem prometu – znano osebnostjo, ki bo usklajevala prizadevanja na področju varnosti v cestnem prometu z državami članicami ter razširjala dobro prakso v EU in mednarodno.

Zaradi spremljanja in pospeševanja napredka bo Komisija (pod vodstvom koordinacijske skupine iz različnih GD) v celotnem okvirnem obdobju sodelovala z državami članicami in zainteresiranimi stranmi, na primer z organiziranjem dvoletnih konferenc o rezultatih ter s spodbujanjem prostovoljnih zavez, zlasti v okviru okrepljene Evropske listine o varnosti v cestnem prometu<sup>1</sup>.

### **2. Večja finančna podpora za varnost v cestnem prometu**

EU ima za pospešitev doseganja rezultatov na voljo pomemben vzvod, tj. spodbujanje pobud o varnosti v cestnem prometu z različnimi možnostmi financiranja. Z regionalnimi sredstvi iz trenutnega finančnega okvira se lahko podpirajo posodobitve infrastrukture. Poleg tega je z današnjim pozivom Instrumentu za povezovanje Evrope za varnost v cestnem prometu in digitalizacijo danih na voljo 200 milijonov EUR. Dolgoročneje bo treba za posodobitve

<sup>1</sup> Evropska listina o varnosti v cestnem prometu je platforma civilne družbe za varnost v cestnem prometu, ki jo je vzpostavila Evropska komisija in ima danes več kot 3 500 članov.

infrastrukture, druge ukrepe na področju varnosti v cestnem prometu in tudi krepitev zmogljivosti zagotoviti **stabilnost in skladnost možnosti financiranja**.

#### **Ključni ukrepi v zvezi z omogočanjem in financiranjem**

##### **Komisija bo:**

- za posodobitve infrastrukture za varnost v cestnem prometu spodbujala uporabo finančne podpore EU iz evropskih strukturnih in investicijskih skladov, zlasti v državah članicah z razmeroma slabo stopnjo varnosti v cestnem prometu, ter spodbujala uporabo Instrumenta za povezovanje Evrope [drugo četrletje leta 2018];
- v naslednjem večletnem finančnem okviru racionalizirala in okrepila finančno podporo za ukrepe na področju varnosti v cestnem prometu ter pri tem upoštevala dopolnjevanje različnih instrumentov financiranja [drugo četrletje leta 2018];
- v naslednjem večletnem finančnem okviru proučila, kako zagotoviti stabilnost finančne podpore za ukrepe na področju varnosti v cestnem prometu, kot so skupne čezmejne dejavnosti zagotavljanja podpore na področju cestnega prometa, organizirane v sodelovanju med policijskimi organi [tretje četrletje leta 2018], ter
- proučila možnosti za finančno podporo krepitev zmogljivosti na ravni držav članic, na primer v zvezi s strategijami pristopa „Varni sistem“ (tj. metodologija merjenja ključnih kazalnikov uspešnosti) [tretje četrletje leta 2019].

Poleg tega bo Komisija v tesnem sodelovanju z Evropsko investicijsko banko proučila, kako javnim organom olajšati dostop do ustrezne finančne podpore za zagotavljanje varnejšega voznega parka. En primer bi lahko bil morebitni program za varnejši promet ali razširitev obstoječega programa za čistejši promet<sup>2</sup>. Komisija bo tudi proučila, kako zagotoviti finančna sredstva za raziskave in inovacije, potrebna za razvoj in izvajanje strategij pristopa „Varni sistem“.

### **3. Varne ceste in obcestne površine**

Da bi se človeške napake izravnale tako, da prometne nesreče ne bi povzročale smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb, so pri pristopu „Varni sistem“ h gradnji cestna funkcija, zasnova in ureditev usklajene z omejitvami hitrosti. Komisija danes predlaga revizijo direktive o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture, da bi zahtevala **več preglednosti in evidentiranje tveganj po celotnem omrežju** ter razširila področje uporabe zunaj vseevropskih omrežij na **vse primarne ceste**.

#### **Ključna ukrepa za varne ceste in obcestne površine**

##### **Komisija bo:**

- izvedla pripravljalo delo in vzpostavila strokovno skupino, ki bo izdelala okvir za razvrstitev cest, v katerem so omejitve hitrosti bolj usklajene s cestno zasnovo in ureditvijo v skladu s pristopom „Varni sistem“ [tretje četrletje leta 2019], ter
- olajšala izmenjavo izkušenj med delavci v tej stroki (npr. v forumu evropskih izvedencev za varnost v cestnem prometu) o metodologijah pristopa „Varni sistem“ [o sprejetju revidirane direktive o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture].

<sup>2</sup> <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>.

Komisija bo v celotnem okvirnem obdobju poskušala opredeliti nadaljnje ukrepe EU, kot je določitev posebnih ciljev na področju varnih cest v vseevropskih omrežjih v naslednji reviziji smernic o vseevropskih omrežjih.

#### 4. Varna vozila

EU je z izboljšanjem varnosti vozil z zaporednimi različicami uredbe o splošni varnosti vozil in uredbe o varnosti pešcev uspešno zmanjšala število smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb. Komisija predlaga revizijo teh uredb, da bi nekateri **pomembni varnostni elementi**, kot so inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti, samodejni sistem za zaviranje v sili (tudi v povezavi s pešci in kolesarji) ali izboljšana neposredna vidljivost za tovornjake, **postali obvezni**. Kot nadaljnji ukrep bo treba prednostno razvrstiti delo EU in Združenih narodov pri razvoju novih predpisov o varnosti vozil (npr. samodejni sistem za zaviranje v sili za tovornjake, vključno z zaznavanjem pešcev in kolesarjev, ter standardi neposredne vidljivosti). Zanimiva priložnost za pozitivni vpliv na hitrost uvajanja tehnologij za varnost je tudi **javno naročanje**.

Komisija poleg tega predlaga revizijo uredbe o označevanju pnevmatik, da se izboljša obveščanje potrošnikov, zlasti o **varnostnih lastnostih pnevmatik**.

##### Ključna ukrepa v zvezi z varnimi vozili

###### Komisija bo:

- začela ocenjevati, ali je izvedljivo in stroškovno učinkovito, da se v obstoječi vozni park (zlasti avtobuse in tovornjake) naknadno vgradijo napredni sistemi za pomoč voznikom [četrto četrletje leta 2018], ter
- spodbujala države članice k proučitvi nacionalnih spodbud za pospešitev preskušanih tehnologij s sklopom sredstev, vključno z javnim naročanjem, politikami varnega potovanja, obdavčitvijo in spodbudami pri zavarovanju, ter hkrati ohranitvi konkurence na notranjem trgu [drugo četrletje leta 2018].

###### Komisija bo poskušala pridobiti prostovoljne zaveze, na primer od:

- delodajalcev/združenj prevoznikov (npr. uporaba vozil z najnovejšimi varnostnimi elementi, ki presegajo elemente, zahtevane v zakonodaji);
- javnih organov (npr. mesta, ki bi pri javnih naročilih dajala prednost nakupu najvarnejših, ne le najčistejših avtomobilov za svoje vozne parke);
- proizvajalcev (npr. postopno uvajanje varnostnih elementov, ki presegajo minimalne zahteve, za vse cenovne segmente);
- zavarovalnic (npr. sprememba strukture premij v korist varnejšim vozilom);
- sektorja najema in souporabe vozil (npr. spodbujanje varnih vozil pri dejavnosti najema in zakupa vozil, redno vzdrževanje) ter
- avtošol (npr. usposabljanje novih in sedanjih voznikov in motoristov o načinu uporabe novih varnostnih elementov vozila).

Komisija bo ocenila potrebo po nadaljnjem ukrepanju, tudi glede predpisov o pnevmatikah za preskušanje oprijema izrabljenih pnevmatik, pravnega okvira za tehnične preglede vozil, vključno z ukrepi za preprečevanje morebitnega nedovoljenega spreminjanja vozil s strani

lastnikov/imetnikov, ter glede vidnejše umestitve razmisleka o varnosti v zakonodajo o javnih naročilih EU.

## 5. Varna uporaba cest

Pri preprečevanju in zmanjševanju hudih trkov sta bistvena varnostno **vedenje** udeležencev v cestnem prometu (hitrost, uporaba zaščitne opreme, kot so varnostni pasovi in zaščitne čelade, vožnja brez alkohola ali drugih drog, vožnja avtomobila in motorja in hoja brez odvrčanja pozornosti) in njegovo **izvajanje**. Predlog revidirane uredbe o splošni varnosti in varnosti pešcev obsega nekatere elemente, ki obljublajo velike koristi za varnost (inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti, tehnologija za prepoznavanje zaspanosti, standardizirani vmesniki za alkoholne ključavnice).

### Ključni ukrepi v zvezi z varno uporabo cest

#### Komisija bo:

- začela ocenjevati možnosti za izboljšanje učinkovitosti direktive o čezmejnem pregonu prometnih prekrškov na podlagi ocene, izvedene leta 2016 [četrto četrletje leta 2018];
- začela izvajati študijo o izvedljivosti morebitne zakonodajne pobude o vzajemnem priznavanju prepovedi vožnje [prvo četrletje leta 2019];
- prenesla pravilnik Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo o obvezni namestitvi opozorilnikov pripetosti varnostnih pasov za vse sedeže [četrto četrletje leta 2018];
- sodelovala z državami članicami, da bi omogočila potrebne pogoje za delovanje inteligentnega sistema za uravnavanje hitrosti, ki ga je mogoče ročno uravnavati, vključno z razpoložljivostjo omejitev hitrosti v digitalnem formatu, ter proučila izvedljivost in sprejemljivost inteligentnega sistema za uravnavanje hitrosti, ki ga ni mogoče uravnavati ročno, v prihodnosti [tretje četrletje leta 2019], ter
- začela ocenjevati, kako okrepiti priporočilo EU o dovoljeni vsebnosti alkohola v krvi, npr. priporočanje strožjih omejitev za poklicne voznike in/ali nove voznike ter zagotavljanje nasvetov o uporabi alkoholnih ključavnic [tretje četrletje leta 2018].

#### Komisija bo poskušala pridobiti prostovoljne zaveze, na primer od:

- delodajalcev/združenj prevoznikov (npr. okrepljeno izobraževanje in ozaveščanje med poklicnimi vozniki, ki presega pravne zahteve za njihovo usposabljanje);
- sektorja izobraževanja (npr. vključitev dela o varnosti v cestnem prometu v redne kurikule) in organizacij udeležencev v prometu (npr. spodbujanje varnega vedenja, upoštevanje dejavnikov starosti in spola);
- javnih organov (npr. zahteva za vgradnjo alkoholnih ključavnic v javnih naročilih);
- izvajalcev avtobusnega prevoza (npr. kampanje za ozaveščanje o varnostnih pasovih) ter
- taksi služb in družb za skupno vožnjo (ride-sharing) (npr. opremljanje njihovega voznega parka z otroškimi sedeži).

Komisija bo v okviru prihodnjega programa za raziskave in inovacije tudi poskušala spodbujati in podpirati raziskave o razvoju metod preskušanja in cenejših orodij za odkrivanje drog ter tudi o samodejnem ocenjevanju sposobnosti za vožnjo in o preprečevanju nepazljivosti, vključno z odvrčanjem pozornosti s strani v vozila vgrajenih elektronskih sistemov. Presodila bo, ali naj zahteva posamezne elektronske opozorilnike pripetosti

varnostnih pasov za avtobuse in z industrijo razvije kodeks dobre prakse za zagotovitev, da bi bili informacijski sistemi in telefoni v avtomobilih zasnovani tako, da bi omogočali varno uporabo. Komisija bo opredelila potrebo po nadaljnjih ukrepih, na primer v zvezi z opredelitvijo in izvajanjem pojma „varna hitrost“, kolesarskimi čeladami in zaščitno obleko za motoriste in/ali postopno izdajo dovoljenj za nove voznike.

## 6. Hiter in učinkovit nujni odziv

Z učinkovito nego po nesreči, vključno s hitrim prevozom v ustrezno ustanovo s strani usposobljenega osebja, se zmanjšujejo posledice poškodb. V tem okviru bi bilo treba pozorno spremljati učinke postopne uvedbe sistema za klic v sili, imenovanega **eCall (e-klic)**, tj. samodejnega klica v sili v primeru nesreče.

### Ključna ukrepa v zvezi z nujnim odzivom

#### Komisija bo:

- začela ocenjevati učinke e-klica in ocenila morebitno razširitev na druge kategorije vozil (težka tovorna vozila, avtobusi, motorna kolesa in kmetijski traktorji) [tretje četrletje leta 2019] ter
- omogočila tesnejše stike med organi, pristojnimi za varnost v cestnem prometu, ter zdravstvenim sektorjem za oceno nadaljnjih praktičnih in raziskovalnih potreb (npr. kako zagotoviti, da bi bila vrsta poškodb usklajena z usposobljenim osebjem in ustreznimi zdravstvenimi ustanovami) [tretje četrletje leta 2018].

#### Komisija bo poskušala pridobiti prostovoljne zaveze, na primer od:

- komercialnih in javnih prevoznikov (npr. zagotavljanje usposabljanja iz prve pomoči za voznike);
- proizvajalcev (npr. vgradnja ali naknadna vgradnja sistema za klic v sili v nove avtomobile obstoječih tipov) ter
- zavarovalnic (npr. zmanjšanje zavarovalnih premij za avtomobile z vgrajenim sistemom za klic v sili).

## 7. Varnost v cestnem prometu, ki je primerna za prihodnost

Dolgoročno imata ogromen potencial za varnost v cestnem prometu **povezljivost in avtomatizacija**, obravnavati pa je treba tveganja, ki so na primer povezana s **kibernetsko varnostjo** in delovanjem visoko avtomatiziranih vozil v **mešanem prometu**. Komisija v sklopu svežnja o mobilnosti zato predlaga celovito strategijo o povezani in avtomatizirani mobilnosti.

Priložnosti za vzajemne koristi ponujajo **sodelovalno gospodarstvo** (npr. sheme souporabe avtomobilov in koles) in nekateri **okoljski ukrepi**, ko so združeni z ukrepi za varnost v cestnem prometu (npr. varnejša in privlačnejša okolja za hojo in kolesarjenje), vendar so priložnosti povezane tudi s tveganji, kot je na primer več izpostavljenih udeležencev na cestah.

Pri vsaki prihodnji pobudi bo treba upoštevati posebne potrebe izpostavljenih **udeležencev v cestnem prometu** in različnih **skupin udeležencev** (starost, spol, invalidnost). Poleg tega je okrepljeno ukrepanje potrebno tudi na področju **varstva pri delu**.

## Ključni ukrepi v zvezi z nastajajočimi izzivi

### Komisija bo:

- sprejela specifikacije o kooperativnih inteligentnih prometnih sistemih (delegirani akt v skladu z direktivo o inteligentnih prometnih sistemih), vključno s komunikacijo med vozili ter med vozili in infrastrukturo<sup>3</sup> [četrto četrletje leta 2018];
- tesno sodelovala z zainteresiranimi stranmi, da bo začela postopek k razvoju kodeksa ravnanja za varen prehod na višje stopnje avtomatizacije, zagotovila, da zahteve in postopki v celoti upoštevajo premisleke v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (mešani promet, interakcija z drugimi udeleženci v cestnem prometu, samodejna vožnja v koloni), zlasti z zagotavljanjem skladnosti med nacionalnimi prometnimi predpisi in preprečitvijo primerov, ko bi bili ti v nasprotju s predpisi EU za vozila [tretje četrletje leta 2019], ter
- vzpostavila izziv ali nagrado Varno mesto [tretje četrletje leta 2019].

### Komisija bo poskušala pridobiti prostovoljne zaveze, na primer od:

- upravljavcev, upravljavcev voznih parkov in prevoznikov (npr. sprejetje politike družbe o varnosti v cestnem prometu);
- sindikatov (npr. zagotavljanje smernic MSP o varnosti v cestnem prometu, zlasti glede varnosti kombiniranih vozil na mestnih območjih) ter
- nacionalnih organov (npr. izhajanje iz primerov dobre prakse v boju proti nedovoljenemu spreminjanju vozil in pri zavzemanju zanj).

Komisija bo v celotnem okvirnem obdobju ocenila potrebo po nadaljnjem ukrepanju EU, na primer spodbujanju usklajevanja vmesnikov človek-stroj, vgrajenih v vozila, da bi lahko vsi vozniki in udeleženci v cestnem prometu komunicirali z vozili, ne da bi pri tem ogrozili varnost, ter obravnavanju dostopa do podatkov v vozilu. Ocenila bo, ali naj pregleda zakonodajo o vozniških dovoljenjih, tehničnih pregledih vozil, usposabljanju poklicnih voznikov in času vožnje, da bi se upošteval razvoj v kooperativni, povezani in avtonomni mobilnosti. Poleg tega bo proučila vidike varnosti v cestnem prometu pri načrtovanju mobilnosti v mestih, varnosti pri delu, sposobnosti za vožnjo avtomobila in motornega kolesa ter nove poslovne modele pri osebni prevozu.

Komisija bo prav tako spodbujala in podpirala raziskave in inovacije v prihodnjem okvirnem programu, da bi prispevala k politiki varnosti v cestnem prometu, tudi glede novih vzorcev mobilnosti in družbenih sprememb, k interakciji med ljudmi in tehnologijo, zlasti med vmesniki človek-stroj, ter k varnemu prehodu na avtomatizacijo, izvajanje in varnost.

## 8.Vloga EU v svetu: izvažanje varnosti v cestnem prometu

Na področju varnosti v cestnem prometu Komisija ni usmerjena le na EU, temveč tudi na svoje neposredne sosede, zlasti na države **Zahodnega Balkana in vzhodnega partnerstva**, ki se med letom 2018 pripravljajo na podpis izjav o varnosti v cestnem prometu, ter na Turčijo. Poleg tega bi bilo treba oceniti vlogo EU na področju varnosti v cestnem prometu v odnosu do **Združenih narodov** in zlasti Ekonomske komisije ZN za Evropo.

<sup>3</sup> Glej COM(2018) 283 – Sporočilo z naslovom: Na poti do avtomatizirane mobilnosti: strategija EU za mobilnost prihodnosti.

### **Ključni ukrep za izboljšanje varnosti v cestnem prometu zunaj EU**

#### **Komisija bo:**

- nadalje razvijala sodelovanje na področju varnosti v cestnem prometu s sosedami EU, zlasti državami Zahodnega Balkana in vzhodnega partnerstva, pri čemer se bo opirala na izjave o varnosti v cestnem prometu, ki bodo sprejete leta 2018, zlasti z izmenjavo najboljših praks in spodbujanjem krepitve zmogljivosti [tretje četrtletje leta 2018].

Komisija bo tudi ocenila, kako lahko okrepimo usklajevanje prometnih predpisov (Ženevska in Dunajska konvencija ZN), tudi na ravni EU, da bi se lahko prometni predpisi usklajeno prilagodili kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti. Proučila bo tudi, kako sodelovati z mednarodnimi pobudami za financiranje, kot je skrbniški sklad ZN za varnost v cestnem prometu.