EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 17.5.2018.
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

PRILOG

KOMUNIKACIJI KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU, EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA

EUROPA U POKRETU
Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista

Prilog 1.: Strateški akcijski plan za sigurnost na cestama

U ovom se Prilogu iznose pojedinačna djelovanja predviđena u sadašnjem mandatu Komisije, tj. do kraja trećeg tromjesečja 2019. **Za ta djelovanja određen je konkretan vremenski okvir.** Jasno, ovim se ne mogu prejudicirati djelovanja sljedeće Komisije, ali se **bez točno određenog vremenskog okvira** i indikativno iznose dodatna djelovanja predviđena za razdoblje nakon 2019.

1. Bolje upravljanje sigurnošću na cestama

Kako bi se trend stagniranja cestovne sigurnosti u EU-u pomaknuo s mrtve točke i radi približavanja dugoročnom cilju – nultoj stopi smrtnih slučajeva u prometu („vizija nula”) u EU-u do 2050., potreban je novi pristup. Politički okvir za cestovnu sigurnost u EU-u od 2021. do 2030., koji će se detaljno razraditi do 2019., temelji se na **pristupu sigurnog sustava**. To uključuje postavljanje jasnih **ciljeva**, praćenje napretka uz pomoć skupa **ključnih pokazatelja uspješnosti** koji su izravno povezani sa sprječavanjem smrtnih slučajeva i teških ozljeda svih sudionika u prometu. On zahtijeva **koordinirano djelovanje u svim sektorima, za sve sudionike u prometu**, u skladu s poboljšanom upravljačkim strukturom.

Ključna djelovanja u području upravljanja

Komisija će detaljno razraditi načela okvira politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje od 2021. do 2030. koja su iznesena u ovoj Komunikaciji [drugo tromjesečje 2019.], uključujući

- popis ključnih pokazatelja uspješnosti koje će se povezati sa zacrtanim ciljevima, uz blisku suradnju s državama članicama;
- proširenu mandat skupine na visokoj razini za sigurnost na cestama (sastavljene od visokopozicioniranih predstavnika nacionalnih tijela) koji će uključivati strateške savjete i često traženje povratnih informacija i
- novu ulogu europskog ambasadora za sigurnost na cestama, poznate osobe, koja će koordinirati nastojanja za poboljšavanje sigurnosti na cestama s državama članicama i širiti dobre prakse u EU-u i izvan njega.

Tijekom trajanja Okvira Komisija će, putem koordinacijske skupine iz više glavnih uprava, surađivati s državama članicama i dionicima kako bi pratila i ubrzala napredak, na primjer organiziranjem konferencija o rezultatima svake dvije godine i promicanjem dobrovoljnih obveza, posebno u kontekstu proširene Europske povelje o sigurnosti cestovnog prometa[1].

2. Veća financijska potpora sigurnosti na cestama

Važnu polugu koja je EU-u na raspolaganju kako bi ubrzao postizanje rezultata predstavljaju razne financijske potpore inicijativama u području sigurnosti na cestama. Poboljšanja infrastrukture mogu dobiti potporu iz regionalnih fondova u sadašnjem financijskom okviru. Nadalje, u današnjem pozivu za podnošenje prijedloga za Instrument za povezivanje Europe dostupno je 200 milijuna EUR za sigurnost na cestama i digitalizaciju. Dugoročno će biti

[1] Europska povelja o sigurnosti cestovnog prometa platforma je civilnog društva koju je utemeljila Europska komisija, i sada ima više od 3 500 članova.

važno osigurati **stabilnost i dosljednost u financiranju** poboljšanja infrastrukture, ostalih djelovanja u području sigurnosti na cestama i za izgradnju kapaciteta.

Ključna djelovanja u cilju omogućavanja i financiranja

Komisija će:

- poticati korištenje financijske potpore EU-a iz europskih strukturnih i investicijskih fondova za poboljšanja infrastrukture čija je svrha povećanje sigurnosti na cestama, posebno u državama članicama s relativno slabim učinkom u području sigurnosti na cestama, i poticati korištenje Instrumenta za povezivanje Europe [drugo tromjesečje 2018.];
- pojednostavniti i intenzivirati financijsku potporu za djelovanja u području sigurnosti na cestama u sljedećem višegodišnjem financijskom okviru, imajući na umu međusobno dopunjavanje različitih instrumenata za financiranje [drugo tromjesečje 2018.];
- ispitati kako osigurati stabilnost financijske potpore za djelovanja u području sigurnosti na cestama u sklopu sljedećeg višegodišnjeg financijskog okvira, primjerice za zajedničke prekogranične operacije u području provedbe zakona u prometu koje se organiziraju uz suradnju među policijskim tijelima [treće tromjesečje 2018.] i
- ispitati mogućnosti kako financirati izgradnju kapaciteta na razini država članica, primjerice u vezi sa strategijama sigurnog sustava (npr. u području metodologije mjerenja ključnih pokazatelja uspješnosti) [treće tromjesečje 2019.].

Uz to, Komisija će ispitati, u bliskoj suradnji s Europskom investicijskom bankom, kako olakšati pristup javnih tijela odgovarajućoj financijskoj potpori radi nabave sigurnijeg voznog parka. To bi se moglo postići, primjerice, putem mogućeg instrumenta za sigurniji promet ili proširenjem postojećeg Instrumenta za čišći promet[2]. Komisija će ispitati i kako financirati istraživanja i inovacije koji su potrebni za razvoj i provedbu strategija sigurnog sustava.

3. Sigurne ceste i pojas uz ceste

Pristup sigurnog sustava za cestogradnju uključuje predviđanje funkcije, projekta i izvedbe ceste te ograničenja brzine tako da se kompenzira mogućnost ljudske pogreške kako sudari ne bi za posljedicu imali smrt ili teške ozljede. Komisija danas predlaže revidiranje Direktive o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture kako bi se uvele obveze **veće transparentnosti i mapiranja rizika širom mreže** te proširilo njezino područje primjene s transeuropskih mreža na **sve primarne ceste**.

Ključna djelovanja za sigurne ceste i pojas uz ceste

Komisija će:

- provesti pripremne radnje i osnovati stručnu skupinu čiji će zadatak biti razrada okvira za klasifikaciju cesta kako bi se ograničenja brzine bolje uskladila s projektima i izvedbom cesta uz poštovanje pristupa sigurnog sustava (treće tromjesečje 2019.) i
- olakšati razmjenu iskustava o metodologijama sigurnog sustava među stručnjacima (npr. putem foruma europskih revizora sigurnosti na cestama) (nakon donošenja revidirane Direktive o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture).

[2] http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility

Tijekom trajanja Okvira Komisija će nastojati utvrditi koja su dodatna djelovanja EU-a potrebna, primjerice definiranje pojedinačnih ciljeva u pogledu sigurnosti za ceste u transeuropskoj mreži pri sljedećoj reviziji smjernica za transeuropske mreže.

4. Sigurna vozila

EU je uspješno smanjio broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda poboljšavanjem vozila, na temelju uzastopnih verzija Uredbe o općoj sigurnosti vozila i Uredbe o sigurnosti pješaka. Komisija predlaže reviziju tih uredbi kako bi neke **važne sigurnosne karakteristike bile obvezne**, poput inteligentnih sustava za pomoć pri kontroli brzine, autonomnog kočenja u slučaju nužde (uključujući s obzirom na pješake i bicikliste) ili poboljšane izravne vidljivosti za kamione. Sljedeći će važan korak biti određivanje prioriteta za rad u EU-u i u Ujedinjenim narodima u cilju razvoja novih propisa koji se odnose na sigurnost vozila (primjerice autonomnih sustava za kočenje u nuždi za kamione, uključujući detekciju pješaka i biciklista i standarde za izravnu vidljivost). **Javna nabava** je također pogodan kanal kojim se može pozitivno utjecati na brzinu uvođenja tehnologija za povećavanje sigurnosti.

Uz to, Komisija predlaže reviziju Uredbe o označivanju guma kako bi se poboljšalo informiranje potrošača, posebno u pogledu **sigurnosti guma**.

Ključna djelovanja za sigurna vozila

Komisija će:

- početi procjenjivati je li naknadna ugradnja naprednih sustava za pomoć vozaču u postojeći vozni park (posebno autobusa i kamiona) izvediva i isplativa (četvrto tromjesečje 2018.) i
- poticati države članice da razmotre, uz uvjet očuvanja tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu, nacionalne poticaje kojima bi se ubrzalo uvođenje dokazanih tehnologija na niz načina, uključujući nabavu, politike za sigurno putovanje, porezne poticaje i poticaje povezane s osiguranjem (drugo tromjesečje 2018.).

Komisija će tražiti dobrovoljno preuzimanje obveza, primjerice od

- poslodavaca/udruga cestovnih prijevoznika (npr. uporabu vozila s najnovijim sigurnosnim karakteristikama prije nego što se to zahtijeva zakonom),
- javnih tijela (npr. gradova koji u postupku javne nabave žele kupiti najsigurnije, a ne samo najčišće, automobile za svoj vozni park),
- proizvođača (npr. uvođenje sigurnosnih karakteristika koje premašuju najniže zahtjeve u svim cjenovnim segmentima),
- osiguravajućih društava (npr. mijenjanje strukture premija u korist sigurnijih vozila),
- sektora iznajmljivanja vozila i zajedničkog prijevoza (npr. promicanje sigurnih automobila u aktivnostima iznajmljivanja i lizinga vozila, redovno održavanje) i
- auto škola (npr. učenje novih i iskusnih vozača kako se služiti novim sigurnosnim značajkama vozila).

Komisija će ocijeniti potrebu za dodatnim djelovanjem, uključujući u pogledu propisa za gume kako bi se ispitalo prianjanje guma koje su pri kraju svojeg vijeka, u pogledu pravnog okvira za ispitivanje tehničke ispravnosti vozila, uključujući mjere za sprječavanje mogućih

nedopuštenih zahvata vlasnika/korisnika, i u pogledu davanja veće važnosti sigurnosnim zahtjevima u zakonodavstvu EU-a o javnoj nabavi.

5. Sigurno sudjelovanje u prometu

Sigurnosno **ponašanje** sudionika u prometu (brzina, uporaba zaštitne opreme kao što su pojasevi i kacige, vožnja bez utjecaja alkohola i drugih opojnih sredstava, vožnja i hodanje bez odvlačenja pozornosti) i **provedba zakona** u tom smislu također su ključni za prevenciju i smanjivanje posljedica teških sudara. Prijedlog revidirane Uredbe o općoj sigurnosti vozila i Uredbe o sigurnosti pješaka uključuje neke odredbe koje obećavaju mnogo u pogledu sigurnosti (inteligentni sustavi za pomoć pri kontroli brzine, tehnologija praćenja budnosti, standardizirana sučelja za blokadu vozila u slučaju alkoholiziranosti).

Ključna djelovanja za sigurnost u prometu

Komisija će:

- započeti s procjenom različitih mogućnosti za poboljšavanje djelotvornosti direktive o prekograničnom izvršavanju zakona u slučajevima prometnih prekršaja, na temelju ocjene iz 2016. (četvrto tromjesečje 2018.);
- pokrenuti studiju o izvedivosti moguće zakonodavne inicijative o međusobnom priznavanju diskvalifikacija u vožnji (prvo tromjesečje 2019.);
- prenijeti Pravilnik Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) kojim bi podsjetnici o vezivanju sigurnosnih pojaseva bili obvezni za sva sjedala (četvrto tromjesečje 2018.);
- raditi s državama članicama kako bi se ispunili neophodni uvjeti za funkcioniranje inteligentnih sustava za pomoć pri kontroli brzine koji se mogu ručno isključiti, uključujući u pogledu dostupnosti ograničenja brzine u digitalnom formatu, i razmotriti buduću izvedivost i prihvatljivost inteligentnih sustava za pomoć pri kontroli brzine koji se ne mogu ručno isključiti (treće tromjesečje 2019.) i
- započeti s procjenom kako pojačati preporuku EU-a o dozvoljenoj razini alkohola u krvi, npr. preporučivanjem strožih ograničenja za profesionalne vozače i/ili mlade vozače te davanjem smjernica o upotrebi uređaja za blokadu u slučaju alkoholiziranosti (treće tromjesečje 2018.).

Komisija će tražiti dobrovoljno preuzimanje obveza, primjerice od

- poslodavaca/udruga cestovnih prijevoznika (npr. dodatnu edukaciju i jačanje svijesti profesionalnih vozača, uz zakonske zahtjeve u pogledu kvalifikacija profesionalnih vozača),
- obrazovnog sektora (npr. uvođenje sigurnosti na cestama u redovni školski plan i program) i udruga sudionika u prometu (npr. promicanje sigurnog ponašanja, uzimajući u obzir faktore kao što su dob i spol),
- javnih tijela (npr. obvezno ugrađivanje uređaja za blokadu u slučaju alkoholiziranosti u vozilima koja se naručuju putem javne nabave),
- autobusnih prijevoznika (npr. kampanje jačanja svijesti o nošenju pojaseva) i
- taksi prijevoznika i društava za zajednički prijevoz (npr. opremanje voznog parka dječjim sjedalicama).

Komisija također namjerava podržavati i poticati istraživanja u sklopu budućeg programa istraživanja i inovacija radi razvoja metoda za testiranje na prisutnost droga i jeftinijih alata za otkrivanje droga te automatsku procjenu sposobnosti za vožnju, kao i za sprječavanje nepažnje, uključujući odvlačenje pažnje elektroničkim sustavima integriranima u vozilo. Uz to, Komisija će procijeniti treba li uvesti obvezu elektroničkih uređaja na svim sjedalima u autobusima koji bi podsjećali putnike da vežu pojas i razviti kodeks dobre prakse u suradnji s industrijom kako bi se osiguralo da su telefoni i informacijski sustavi koji su ugrađeni u vozilima konstruirani tako da je moguća sigurna uporaba. Komisija će utvrditi koja su daljnja djelovanja potrebna, na primjer u vezi s definicijom i provedbom „sigurne brzine", kacigama za bicikliste i zaštitnom odjećom za motocikliste i/ili odobravanjem vozačkih dozvola u fazama za mlade vozače.

6. Brze i djelotvorne hitne službe

Učinkovita pomoć nakon sudara, uključujući kvalificirano medicinsko osoblje i brz prijevoz do odgovarajućih ustanova, smanjuje posljedice ozljeda. U tom kontekstu trebalo bi pažljivo pratiti rezultate uvođenja usluge **eCall** – automatskog poziva hitnim službama u slučaju sudara.

Ključna djelovanja za hitne slučajeve

Komisija će:

- započeti s procjenom učinka usluge eCall i razmotriti njezino proširivanje na ostale kategorije vozila (teška teretna vozila, autobusi, motocikli i poljoprivredni trakori) (treće tromjesečje 2019.) i
- omogućiti bolju suradnju tijela zaduženih za sigurnost na cestama i sektora zdravstva kako bi se procijenilo daljnje praktične potrebe i potrebe za istraživanjem (npr. kako osigurati da se prema težini ozljeda alocira kvalificirano osoblje i odgovarajuće medicinske ustanove) (treće tromjesečje 2018.).

Komisija će tražiti dobrovoljno preuzimanje obveza, primjerice od

- komercijalnih i javnih prijevoznika (npr. osiguravanje obuke u pružanju prve pomoći za vozače),
- proizvođača (npr. ugrađivanje sustava eCall u nove automobile postojećih tipova ili naknadna ugradnja u već proizvedena vozila),
- osiguravajućih društava (npr. smanjivanje premija osiguranja za automobile koji imaju ugrađen sustav eCall).

7. Budućnost sigurnosti na cestama

Povezivost i automatizacija imaju ogroman dugoročni potencijal za sigurnost na cestama, ali treba otkloniti s njima povezane opasnosti, na primjer one povezane s **kibersigurnošću** i funkcioniranjem visokoautomatiziranih vozila **u prometu s raznim drugim vozilima i ostalim sudionicima**. Kao dio paketa za mobilnost Komisija stoga predlaže sveobuhvatnu strategiju za povezanu i automatiziranu mobilnost.

Ekonomija suradnje (primjerice modeli zajedničkog korištenja automobila i bicikla) i neke **mjere za zaštitu okoliša** omogućuju obostrane koristi kad ih se kombinira s mjerama za sigurnost na cestama

(npr. sigurnije i ugodnije okruženje za pješačenje i biciklizam), ali podrazumijevaju i opasnosti jer znače više nezaštićenih sudionika u prometu.

U svim budućim inicijativama trebat će se uzeti u obzir posebne potrebe **nezaštićenih sudionika u prometu** i različitih **skupina sudionika u prometu** (s obzirom na dob, spol, invaliditet). Uz to, mogu biti potrebne dodatne mjere u području **zaštite na radu**.

Ključni odgovori na nove izazove

Komisija će:

- donijeti specifikacije za kooperativne inteligentne prometne sustave (delegirani akt u skladu s Direktivom o inteligentnim prometnim sustavima), uključujući komunikaciju među vozilima i komunikaciju vozila s infrastrukturom[3] (četvrto tromjesečje 2018.);
- blisko surađivati s dionicima u cilju razvoja pravila postupanja za sigurnu tranziciju prema većoj razini automatizacije, kako bi se osiguralo da se u zahtjevima i postupcima u tom području u potpunosti uzmu u obzir pitanja sigurnosti na cestama (promet s raznim drugim vozilima i ostalim sudionicima i interakcija s njima, vožnja u konvoju), posebno kad je riječ o osiguravanju usklađenosti s nacionalnim prometnim propisima i izbjegavanju proturječnosti s pravilima EU-a o vozilima (treće tromjesečje 2019.) i
- raspisati natjecanje ili nagradu za siguran grad (treće tromjesečje 2019.).

Komisija će tražiti dobrovoljno preuzimanje obveza, primjerice od

- operatera, upravitelja voznih parkova i prijevoznika (npr. donošenje korporativne politike sigurnosti na cestama);
- strukovnih udruga (npr. davanje smjernica o sigurnosti na cestama malim i srednjim poduzećima, posebno u pogledu sigurnosti dostavnih kombija u urbanim područjima) i
- nacionalnih tijela (npr. slijediti primjere dobre prakse u sprječavanju nedopuštenih zahvata).

Tijekom trajanja Okvira Komisija će procijeniti potrebu za daljnjim djelovanjem EU-a, poput promicanja usklađivanja sučelja čovjek-stroj u vozilima kako bi se osiguralo da svi vozači i korisnici mogu komunicirati s vozilima a da se pri tome ne ugrožava sigurnost i riješe pitanja pristupa podacima u vozilima. Komisija će procijeniti treba li preispitati zakonodavstvo o vozačkim dozvolama, tehničkoj ispravnosti, obuci profesionalnih vozača i vremenu vožnje kako bi se uzelo u obzir razvoj u području kooperativne, povezane i autonomne mobilnosti. Nadalje, Komisija će sa stajališta sigurnosti na cestama ispitati elemente prostornog planiranja, sigurnosti na radu, sposobnosti za vožnju i novih poslovnih modela osobnog prijevoza.

Komisija će također podržavati i poticati istraživanja i inovacije u sklopu sljedećeg Okvirnog programa kako bi dobila bolje informacije za politiku sigurnosti na cestama, uključujući u pogledu novih shema mobilnosti i društvenih promjena, interakcije ljudi i tehnologije – posebno sučelja između čovjeka i stroja i sigurne tranzicije prema automatizaciji – te u pogledu provedbe zakona i sigurnosti.

[3] Vidjeti COM(2018) 283 – komunikacija: „Na putu prema automatiziranoj mobilnosti: strategija EU-a za mobilnost budućnosti"

8. Globalna uloga EU-a: izvoz sigurnosti na cestama

Fokus Komisije u pogledu sigurnosti na cestama izvan EU-a je na njegovim prvim susjedima, posebno zemljama **zapadnog Balkana** i **Istočnog partnerstva**, koji se pripremaju potpisati izjave o sigurnosti na cestama tijekom 2018., te na Turskoj.

Uz to, potrebno je procijeniti ulogu EU-a u području sigurnosti na cestama u kontekstu **Ujedinjenih naroda** i posebno Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu.

Ključna djelovanja za poboljšavanje sigurnosti na cestama izvan EU-a

Komisija će:

- nastaviti razvijati suradnju sa susjedima EU-a u području sigurnosti na cestama, posebno sa zemljama zapadnog Balkana i Istočnog partnerstva, nadovezujući se na izjave o sigurnosti na cestama koje su donesene tijekom 2018., posebno razmjenom najboljih praksi i potporom izgradnji kapaciteta (treće tromjesečje 2018.).

Komisija će procijeniti i kako poboljšati koordinaciju prometnih pravila (Ženevska i Bečka konvencija UN-a), uključujući na razini EU-a, u cilju usklađenog prilagođavanja prometnih propisa kooperativnoj, povezanoj i autonomnoj mobilnosti. Komisija će zaključno ispitati moguće modalitete suradnje s međunarodnim inicijativama za financiranje, poput UN-ova Uzajamnog fonda za sigurnost na cestama.