



Dokument s plenarne sjednice

A9-0211/2021

22.6.2021

IZVJEŠĆE

o Okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.:
preporuke za sljedeće korake u ostvarenju „vizije nula”
(2021/2014(INI))

Odbor za promet i turizam

Izvjestiteljica: Elena Kountoura

SADRŽAJ

	Stranica
PRIJEDLOG REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA	3
OBRAZLOŽENJE	18
PRILOG: POPIS SUBJEKATA ILI OSOBA OD KOJIH JE IZVJESTITELJICA PRIMILA INFORMACIJE	23
INFORMACIJE O USVAJANJU U NADLEŽNOM ODBORU	24
POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE U NADLEŽNOM ODBORU	25

PRIJEDLOG REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

o Okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.: preporuke za sljedeće korake u ostvarenju „vizije nula” (2021/2014(INI))

Europski parlament,

- uzimajući u obzir radni dokument službi Komisije od 19. lipnja 2019. naslovljen „Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.: sljedeći koraci u ostvarenju „vizije nula”” (SWD(2019)0283),
- uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 9. prosinca 2020. naslovljenu „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” (COM(2020)0789),
- uzimajući u obzir Direktivu (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (Direktiva o prekograničnom izvršavanju zakonodavstva)¹,
- uzimajući u obzir Direktivu 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (Direktiva o vozačkim dozvolama)²,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenog 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu (Uredba o općoj sigurnosti)³,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 27. travnja 2021. o izvješću o provedbi aspekata sigurnosti na cestama iz paketa o tehničkoj ispravnosti⁴,
- uzimajući u obzir zaključke Vijeća od 8. lipnja 2017. o sigurnosti na cestama kojima se podupire Izjava iz Vallette iz ožujka 2017.,
- uzimajući u obzir Stockholmsku deklaraciju od 19. 20. veljače 2020. iznesenu na Trećoj globalnoj ministarskoj konferenciji o cestovnoj sigurnosti,
- uzimajući u obzir Izjavu Vijeća od 7. listopada 2015. o biciklizmu kao klimatski prihvatljivom načinu prijevoza koju su potpisali ministri prometa EU-a na neformalnom sastanku u Luxembourg,

¹ SL L 68, 13.3.2015., str. 9.

² SL L 403, 30.12.2006., str. 18.

³ SL L 325, 16.12.2019., str. 1.

⁴Usvojeni tekstovi, P9_TA(2021)0122.

- uzimajući u obzir članak 54. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam (A9-0211/2021),
- A. budući da na cestama EU-a i dalje svake godine život izgubi oko 22 700 ljudi, a oko 120 000 zadobije teške ozljede; budući da je u posljednjih deset godina u Europskoj uniji u sudarima na cestama poginulo više od 11 800 djece i mladih ljudi u dobi od 0 do 17 godina; budući da je napredak u smanjivanju stopa smrtnosti u EU-u posljednjih godina stagnirao te se cilj da se od 2010. do 2020. broj smrtnih slučajeva na cestama smanji za pola nije ostvario; budući da su navedene brojke neprihvatljiva ljudska i socijalna cijena za građane EU-a te da eksterni troškovi povezani sa sudarima na cesti u EU-a čine 2 % njegova godišnjeg BDP-a;
 - B. budući da se EU suočava s novim trendovima i izazovima u automatizaciji koji bi mogli imati golem utjecaj na sigurnost na cestama; budući da treba rješavati rastući problem distrakcije mobilnim uređajima; budući da će u bliskoj budućnosti istovremena prisutnost vozila s nizom automatiziranih/povezanih značajki i tradicionalnih vozila u mješovitom prometu predstavljati novi rizik, posebno za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu kao što su motociklisti, biciklisti i pješaci;
 - C. budući da tehnološki napredak, povezivost, automatizacija i ekonomija dijeljenja pružaju nove mogućnosti za sigurnost na cestama i za rješavanje zagušenja, posebno u urbanim područjima; budući da bi sinergije između mjera sigurnosti i mjera održivosti te kontinuirana nastojanja da se pređe na druge načine javnog prijevoza i potiče aktivna mobilnost mogli dovesti do smanjenja emisija CO₂, poboljšati kvalitetu zraka i pomoći u razvoju aktivnijeg i zdravijeg načina života;
 - D. budući da su na testiranju u okviru europskog programa ocjene novih automobila (Euro NCAP) putnici u automobilima s pet zvjezdica imali 68 % manji rizik od smrtnih ozljeda i 23 % manji rizik od teških ozljeda od onih u vozilima s dvije zvjezdice;
 - E. budući da se povećava udio poginulih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu jer od poboljšane sigurnosti vozila i drugih mjera za sigurnost na cestama najviše koristi imaju korisnici automobila; budući da novi automobili koji se prodaju u EU-u imaju sve veću masu, snagu i maksimalnu brzinu, što predstavlja veći rizik za sigurnost na cesti; budući da se hitno mora riješiti pitanje sigurnosti motociklista, biciklista i pješaka;
 - F. budući da su motorna vozila na dva kotača odgovorna za 17 % ukupnog broja smrtnih slučajeva na cestama, a naprave samo 2 % ukupnog broja prijeđenih kilometara; budući da među zemljama postoje velike razlike; budući da bi u sljedećem desetljeću EU trebao dati prednost poduzimanju daljnjih mjera za poboljšanje sigurnosti tih vozila;
 - G. budući da se prema jednoj studiji Komisije samo 8 % smrtnih slučajeva događa na autocestama, a 37 % u gradskim područjima i 54 % na ruralnim cestama; budući da su za sigurnost na cestama ključna nova ulaganja i ispravno održavanje postojeće infrastrukture tijekom cijelog životnog ciklusa;
 - H. budući da se ne prijavljuju sve žrtve nesreća, što iskrivljuje dostupne statističke podatke; budući da za utvrđivanje stvarnog broja žrtava prometnih nesreća treba izraditi učinkovitu metodologiju;

- I. budući da je za prevenciju i ublažavanje posljedica smrtonosnih sudara na cesti od ključne važnosti da se provode mjere sigurnosti kao što su prilagođena brzina, uporaba zaštitne opreme poput pojaseva i kaciga, vožnja bez utjecaja alkohola ili droga te upravljanje vozilom i hodanje bez distrakcija te da se sudionici cestovnog prometa u skladu s njima ponašaju;
- J. budući da u mobilnosti i cestovnoj sigurnosti postoje rodne, dobne i socijalne nejednakosti;
- K. budući da su za postizanje novih ciljeva EU-a u području cestovne sigurnosti potrebni intenzivniji naponi i suradnja kako bi se uz podršku partnera, istraživanja i inovacija razradila snažna europska politika cestovne sigurnosti i ponudila rješenja koja će se temeljiti na općoj politici, ali i na pouzdanim podacima i analizama utjecaja, kao i veći broj ciljanih provedbenih mjera na nacionalnoj razini te efektivna prekogranična suradnja na izvršenju kazni;
- L. budući da su 40 do 60 % svih smrtnih slučajeva povezanih s poslom prometne nesreće do kojih dolazi tijekom rada ili tijekom putovanja na posao; budući da je umor vozača uobičajen na cestama EU-a;
- M. budući da su za provedbu nacionalnih planova za sigurnost na cestama i novog okvira politike EU-a za sigurnost na cestama potrebna stabilna i dostatna financijska sredstva i iz država članica i iz proračuna EU-a;

Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. 2030. – sljedeći koraci za ostvarenje „vizije nula”

- 1. pozdravlja činjenicu da je EU u Okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. 2030. ponovno potvrdio svoj dugoročni strateški cilj približavanja nultoj stopi smrtnih slučajeva i nultoj stopi teških ozljeda do 2050. („vizija nula”) i svoj srednjoročni cilj smanjenja broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda za 50 % do 2030. u skladu s Izjavom iz Vallette; naglašava da bi se ti ciljevi EU-a povezani sa sigurnošću na cestama trebali temeljiti na koordiniranom, dobro planiranom, sustavnom i adekvatno financiranom pristupu cestovnoj sigurnosti na razini EU-a te na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini;
- 2. u tom pogledu pozdravlja usvajanje pristupa „sigurnog sustava” na razini EU-a, koji se temelji na okviru uspješnosti i vremenski zadanim ciljevima za smanjenje broja žrtava i teških ozljeda; pozdravlja uvođenje ključnih pokazatelja uspješnosti uspostavljenih u suradnji s državama članicama kako bi se omogućila konkretnija i usmjerenija analiza uspješnosti država članica i utvrdili nedostaci; poziva Komisiju da do 2023. utvrdi ciljeve u pogledu ishoda; naglašava važnost tekuće suradnje između EU-a i država članica u tom pogledu te apelira na sve države članice da se s tim u vezi u potpunosti angažiraju i dogovore o usklađenoj metodologiji za ključne pokazatelje uspješnosti koji će državama članicama omogućiti da uspoređuju podatke; poziva na izradu detaljnog akcijskog plana EU-a prema kojem će se moći mjeriti uspješnost i za čiju će provedbu biti odgovorna točno određena tijela;
- 3. smatra, međutim, da ima prostora za poboljšanje ključnih pokazatelja uspješnosti i poziva Komisiju da razmotri mogućnost njihova proširenja i ažuriranja u okviru svojeg

strateškog akcijskog plana EU-a za sigurnost na cestama; smatra da bi ključni pokazatelj uspješnosti za zaštitnu opremu trebao biti dopunjen pokazateljem koji će prikupljati podatke o izloženosti prema udaljenosti i trajanju putovanja svih sudionika cestovnog prometa, razvrstane prema udjelu pojedine vrste prijevoznog sredstva kako bi se bolje razumjeli različiti omjeri relevantnih rizika i opasnosti; poziva Komisiju da nastavi blisko surađivati s državama članicama u definiranju ključnog pokazatelja uspješnosti za cestovnu infrastrukturu kojim bi se na temelju dogovorene zajedničke metodologije ocjenjivanja utvrđivala kvaliteta sigurnosti cestovne mreže, neovisno o ponašanju korisnika cesta ili tehnologiji vozila; žali zbog toga što ključni pokazatelji sigurnosti vozila ne pokrivaju sigurnost motornih vozila na dva kotača; poziva Komisiju da utvrdi indeks sigurnosti vozila za kategoriju L i naglašava potrebu da u njemu budu svi ključni pokazatelji uspješnosti za vozila kategorije L;

4. ističe da je financiranje EU-a ključno za ulaganje u održiva i pametna rješenja za sigurnost na cestama, kao i za brže rezultate u području cestovne sigurnosti diljem EU-a; poziva Komisiju da zaštiti i poveća ulaganja EU-a u sigurnost na cestama u svim relevantnim programima financiranja EU-a, uključujući istraživanje i inovacije; poziva sve države članice da izdvoje odgovarajuća sredstva iz nacionalnog proračuna kojim bi se, zajedno sa sredstvima EU-a, trebala omogućiti provedba njihovih nacionalnih programa za cestovnu sigurnost i novog Okvira politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. 2023.; poziva države članice da uspostave nacionalne fondove za cestovnu sigurnost u okviru kojih će se prikupljati sredstva od naplaćenih kazni na temelju njihovih zakona o sigurnosti na cestama i redistribuirati novac prikupljen za cestovnu sigurnost; poziva Komisiju da Program razmjena informacija o sigurnosti na cestama EU-a, čija je svrha poboljšati rezultate u području cestovne sigurnosti, ali je trenutačno usmjeren na samo šest država članica, proširi na sve države članice;
5. potiče države članice da uspostave nacionalne opservatorije za cestovnu sigurnost koji bi prikupljali, obrađivali i održavali nacionalne baze podataka o sigurnosti na cestama; traži od država članica da svoje nacionalne strategije za sigurnosti na cestama usklade s ciljevima političkog okvira EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. 2030. te da s tim povezane nedostatke riješe što prije;

Sigurna infrastruktura

6. poziva države članice i Komisiju da prednost daju onim ulaganjima od kojih će biti najviše koristi za cestovnu sigurnost te da se pritom fokusiraju na područja s najvećim brojem nesreća i obuhvate, kao prioritet, ulaganja u održavanje postojeće infrastrukture i u izgradnju nove infrastrukture gdje je to potrebno; pozdravlja činjenicu da se Instrumentom za povezivanje Europe za razdoblje 2021. 2027. predviđa financiranje za sigurnu i zaštićenu infrastrukturu i projekte mobilnosti, uključujući cestovnu sigurnost; poziva Komisiju da dodatno promiče mogućnosti financiranja EU-a s pomoću Instrumenta za povezivanje Europe, regionalnih i kohezijskih fondova, InvestEU i platforme za sigurniji promet koju je pokrenula Europska investicijska banka (EIB), naročito u državama članicama s relativno lošim rezultatima u području sigurnosti na cestama; naglašava da je važno da uvjete pristupa tim instrumentima za djelovanja u području cestovne sigurnosti jasnije definira; poziva Komisiju da podupre i potakne države članice da ulažu u sigurniju, održiviju, otporniju i multimodalnu prometnu mrežu u okviru nacionalnih planova za oporavak i otpornost; poziva Komisiju da u okviru

revizije Uredbe o transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T)⁵ postavi temelje za buduće odluke o ulaganjima u cestovnu sigurnost, uključujući provedbu plana kojim će se pratiti održavanje osnovne mreže na razini EU-a;

7. naglašava da će proaktivna procjena cestovne mreže EU-a biti koristan alat za procjenjivanje ugrađene cestovne sigurnosti i usmjeravanje ulaganja; s tim u vezi pozdravlja kartiranje rizika i sigurnosni rejting autocesta i primarnih cesta koji su uvedeni u nedavno revidiranim pravilima EU-a o sigurnosti infrastrukture⁶ te poziva države članice da odrede što je moguće više primarnih cesta na svojem teritoriju kako bi se povećao potencijal nove direktive u pogledu cestovne sigurnosti; poziva države članice da u skladu s tom direktivom uspostave nacionalne sustave dobrovoljnog izvješćivanja, koji bi trebali biti dostupni na internetu i na raspolaganju svim korisnicima cesta, kako bi se olakšalo prikupljanje podataka o događajima koje dojavljaju korisnici cesta i vozila, kao i svih drugih informacija koje se odnose na sigurnost a koje prijavitelji smatraju neposrednom ili potencijalnom opasnošću za sigurnost na cesti, i tako građanima EU-a omogućuje da na transparentan, neposredan i izravan način doprinose cestovnoj sigurnosti; poziva Komisiju i države članice da što prije postignu dogovor o metodologiji za provedbu sustavnih procjena cesta na razini cijele mreže, kako je propisano u reviziji navedenog akta, i da pritom uzmu u obzir sve aspekte koji su važni za sigurnost aktivnih sudionika u cestovnom prometu;
8. poziva Komisiju i države članice da ubrzaju rad na specifikacijama EU-a za učinkovitost prometnih znakova i oznaka kako bi se pripremio teren za višu razinu automatizacije vozila; podsjeća na to da je učinkovitost prometnih znakova i oznaka, uključujući njihovo postavljanje, vidljivost i retroreflektivnost, posebno važna za uspješno funkcioniranje sustava za pomoć vozaču, kao što su inteligentni sustavi za pomoć u kontroliranju brzine i zadržavanju u prometnoj traci; ističe važnost uporabe infrastrukture za izgradnju cesta koje će biti lako razumljive, automatski navoditi na poštovanje pravila i „oprašati greške“ te biti sigurne za sve sudionike cestovnog prometa, posebno u opasnim zonama ili zonama s velikim brojem nezaštićenih korisnika cesta;
9. poziva Komisiju i države članice da utvrde kriterije koje mora zadovoljavati kvalitetna pješačka i biciklistička infrastruktura kako bi se počeo rješavati problem niske razine sigurnosti aktivnih korisnika cesta; poziva Komisiju da u okviru svojeg novog foruma europskih revizora za sigurnost na cestama izradi zajedničke kurikulume za revizore i inspektore cestovne sigurnosti, u koje će uvrstiti i posebne edukacije o potrebama nezaštićenih korisnika cesta;
10. napominje da sudionici u cestovnom prometu sa smanjenom pokretljivošću i drugim vrstama invaliditeta imaju posebne potrebe koje se moraju uzeti u obzir pri planiranju i izgradnji nove cestovne infrastrukture; poziva države članice da podupru ulaganja u projekte čiji je cilj učiniti cestovnu infrastrukturu uključivom i dostupnom svima;
11. primjećuje da je, u skladu s posljednjom revizijom pravila EU-a o sigurnosti infrastrukture, Komisija obvezna razmotriti reviziju Direktive 2004/54/EZ o

⁵SL L 348, 20.12.2013., str. 1.

⁶Direktiva (EU) 2019/1936 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2019. o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture, SL L 305, 26.11.2019., str. 1.

minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele⁷ do 2021., kao i novi zakonodavni prijedlog o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za mostove; poziva Komisiju da dodatno poveća sigurnost korištenja tunela, između ostalog, organiziranjem kampanja za osvještavanje javnosti i provođenjem relevantnih studija;

12. potiče Komisiju i države članice da osnuju stručnu skupinu za izradu takvog okvira za klasifikaciju cesta u kojem će ograničenja brzine biti bolje usklađena s karakteristikama i opremljenošću ceste, u skladu s pristupom „sigurnog sustava”;
13. poziva da se u predstojećoj reviziji Uredbe o TEN-T-u donesu mjere za daljnje jačanje cestovne sigurnosti u gradskim čvorištima, u prigradskim i ruralnim područjima, kao i mjere za poboljšanje operativne sigurnosti ključne infrastrukture poput mostova i tunela tijekom cijelog njihovog životnog ciklusa, da se pritom razmotri mogućnost primjene novih tehnologija praćenja osjetljive infrastrukture i definiraju konkretni ciljevi i zahtjevi za kvalitetu u pogledu sigurnosti;
14. poziva države članice da prijelaz na aktivne načine prijevoza, kao što su pješaćenje i vožnja biciklom, i prijelaz na održivi javni prijevoz prepoznaju kao važna sredstva za smanjenje opasnosti na cestama, te da u tu svrhu predvide odgovarajuća ulaganja; u tom pogledu pozdravlja pokretanje inicijative Platforma za sigurniji promet, u kojoj se izričito traži bolja infrastrukturu za održivi promet, uključujući za bicikliste i pješake, kao i projekti ublažavanja nesreća; poziva Komisiju i EIB da pokrenu kampanju za informiranje i osvještavanje javnosti kako bi sve zainteresirane strane bile dobro informirane o uvjetima i mogućnosti korištenja tom platformom;
15. nadalje, poziva na jačanje sinergija između europske mreže biciklističkih staza EuroVelo i mreže TEN-T kako bi se biciklistička infrastruktura učinila sigurnijom i povezanijom; naglašava važnost povezivanja pješačkih i biciklističkih staza u projektima TEN-T gdje je to izvedivo; poziva Komisiju da potakne prenamjenu željezničkih linija koje su izvan uporabe te da aktivno podupire intermodalnost i projekte „bicikl i vlak”; primjećuje da novi oblici infrastrukture, kao što su napredne zaustavne linije, spremišta za bicikle, biciklističke ulice ili biciklističke autoceste, pružaju nove mogućnosti za sigurnu aktivnu mobilnost; ističe kako je potrebno raditi na usklađivanju i primjeni pravila o prometnim znakovima i signalima kako bi se izbjegla zbunjenost u prometu te povećala sigurnost i jednostavnost uporabe;
16. smatra da bi Komisija trebala učiniti sve što je u njezinoj moći kako bi osigurala da infrastrukturu za biciklizam i pješaćenje uvedena u državama članicama kao odgovor na pandemiju bolesti COVID-19 ostane operativna te da se proširi u svrhu daljnjeg promicanja sigurnog aktivnog putovanja;
17. poziva Komisiju i države članice da u bliskoj suradnji s regijama i gradovima dovrše preostalu relevantnu pristupnu infrastrukturu i intermodalne i prekogranične veze kroz cijelu mrežu TEN-T, čime će omogućiti jednostavnije i efikasnije korištenje infrastrukture i usluga, uz poboljšanje cestovne sigurnosti;

Sigurna vozila

⁷SL L 167, 30.4.2004., str. 39.

18. pozdravlja nedavnu reviziju Uredbe o općoj sigurnosti, kojom će od 2022. godine u EU-u postati obvezne nove napredne sigurnosne značajke u vozilima, kao što su inteligentni sustavi za pomoć pri kontroli brzine i sustavi za zadržavanje u prometnoj traci u slučaju opasnosti, čime bi se do 2030. moglo spasiti oko 7300 života i izbjeći 38 900 teških ozljeda; poziva Komisiju da pravodobno donese ambiciozno sekundarno zakonodavstvo, u okviru kojeg će se tražiti ugradnja inteligentnih sustava za pomoć pri kontroli brzine s visokim performansama u sva nova vozila; u tom pogledu poziva Komisiju da razmotri praktičnu primjenu uvođenja obveze opremanja motocikla tim sustavima te izvedivost, prihvatljivost i moguće posljedice za sigurnost na cestama inteligentnih sustava za pomoć pri kontroli brzine sljedeće generacije za automobile, kombije, kamione i autobuse;
19. podsjeća na važnost inovacija u tehnologiji vozila, koja može pomoći ublažiti težinu sudara i smanjiti vjerojatnost nesreća s pomoću aktivnih i pasivnih sigurnosnih značajki; poziva Komisiju da buduće standarde za osobne automobile preispituje u svjetlu novih tehnoloških dostignuća te da u obzir uzima faktore koji mogu utjecati na sigurnost na cestama poput mase, snage, brzine i veličine prednjeg dijela vozila;
20. poziva Komisiju da u predstojećoj reviziji homologacije vozila kategorije L učini obveznim protublokirajuće kočne sustave za sve kategorije motocikala; poziva Komisiju da proširi kategorije vozila obuhvaćenih obveznom instalacijom sustava eCall, s posebnim naglaskom na motornim vozilima na dva kotača;
21. poziva Komisiju da razradi homologacijske zahtjeve vezane uz otpornost na sudare i uvrsti ih u buduće revizije zakonodavstva, koje bi trebale obuhvatiti i najnovije kriterije testnih sudara u okviru Euro NCAP-a kojima se ispituju posljedice sudara na ostala vozila i nezaštićene korisnike cesta, kako bi se postigla usklađenost minimalnih standarda i izjednačenost u području sigurnosti putnika;
22. poziva Komisiju i države članice da podrže gradove u uspostavi baza podataka o ograničenjima brzine kako bi se promicalo uvođenje tehnologije inteligentnih sustava za pomoć pri kontroli brzine u skladu s Uredbom o općoj sigurnosti;
23. naglašava da bi se opasnost od nesreća između kamiona i nezaštićenih korisnika cesta i njihova učestalost mogle znatno smanjiti raširenom uporabom sustava za pomoć pri skretanju; ističe da će sustavi za pomoć pri skretanju postati obvezni za nove tipove kamiona 2022., a za sve nove kamione 2024. godine; poziva Komisiju da uspostavi europski akcijski program za sustave za pomoć pri skretanju kako bi se promicale prednosti te tehnologije i potaknulo dionike da što prije dobrovoljno opreme postojeća i nova vozila sustavima za pomoć pri skretanju; pohvaljuje inicijative kojima se podupire dobrovoljno uvođenje obveznih sustava za pomoć pri skretanju; poziva Komisiju i države članice da financijski podrže ugradnju sustava za pomoć pri skretanju u nova i u postojeća vozila;
24. ističe da manipulacije i prijevare u pogledu elektroničkih sigurnosnih sustava, kao što su napredni sustavi pomoći u vožnji, predstavljaju velik sigurnosni rizik, koji treba rješavati ciljanim obukama za kontrolu integriteta softvera za inspektore;
25. poziva Komisiju da za ispitne lutke utvrdi standarde koji će bolje odražavati raznolikost varijabli kao što su dob, spol, veličina i položaj korisnika unutar i izvan vozila;

26. poziva države članice da pruže porezne poticaje, a privatne osiguravatelje da ponude privlačne pakete osiguranja motornih vozila za kupnju i uporabu vozila s najvišim sigurnosnim standardima; poziva Komisiju da revidira zakonodavstvo o označivanju automobila i uključi dodatne informacije o ocjeni sigurnosti novih vozila na prodajnim mjestima i u digitalnom obliku;
27. pozdravlja uvođenje obveznog zahtjeva za upozorenje na stavljanje sigurnosnog pojasa u revidiranoj Uredbi o općoj sigurnosti te poziva Komisiju da izradi norme za zahtjeve u pogledu informacija o sigurnosnim parametrima sustava kojim se ograničavaju kretnje djece u automobilu; poziva države članice da nastave s osvještavanjem roditelja i osoba koje čuvaju djecu o sigurnosti djece u cestovnom prometu kako bi se nastavila razvijati svijest o nužnosti stavljanja sigurnosnih pojaseva, uključujući i one na stražnjim sjedalima, s obzirom na sigurnosne rizike za putnike u mnogim vozilima koja su trenutačno u uporabi i koja će se još godinama upotrebljavati a nemaju ugrađenu tehnologiju upozorenja za stavljanje sigurnosnog pojasa;
28. apelira na Komisiju da, u skladu s Rezolucijom Parlamenta od 27. travnja 2021. o provedbi aspekata sigurnosti na cestama iz Paketa o tehničkoj ispravnosti, u obzir uzme tehnički napredak u području sigurnosnih značajki vozila iz nove Uredbe o općoj sigurnosti te da napredne sigurnosne sustave uključi u sljedeću reviziju Paketa o tehničkoj ispravnosti kako bi se osiguralo da se oni provjeravaju tijekom periodičnih tehničkih pregleda; u tom pogledu poziva nadležna tijela da osiguraju dodatno osposobljavanje, usavršavanje i prekvalifikaciju inspektora koji provode periodične tehničke preglede; poziva na uvođenje strožih zahtjeva u pogledu samodijagnoze vozila kako bi se spriječilo da neispravno funkcioniranje naprednih sustava za pomoć pri vožnji radi veće sigurnosti na kraju predstavlja opasnost;
29. žali zbog toga što odredbe Paketa o tehničkoj ispravnosti koje se odnose na pregled osiguranja tereta nisu obvezne; poziva Komisiju da u predstojećoj reviziji Paketa predloži da se te odredbe postrože;
30. naglašava da su potrebni dodatni naponi kako bi se spriječile prijevare povezane s brojačem kilometara, čime bi se zajamčila kvaliteta i sigurnost rabljenih vozila; stoga poziva države članice da se koriste sustavom za razmjenu očitavanja brojača kilometara koji su Glavna uprava Komisije za mobilnost i promet (DG MOVE), platforma EU MOVEHUB i njezin modul ODOCAR razvili na temelju pilot-projekta koji je predložio Europski parlament za uvođenje europskog sustava za ograničavanje mogućnosti prijevara s brojačem kilometara (OREL);
31. poziva Komisiju da predloži novi usklađeni regulatorni okvir za automatizirane automobile kako bi se sveobuhvatnim ispitivanjima, uključujući stvarne uvjete vožnje, osiguralo da će automatizirani automobili raditi na potpuno siguran način za svoje vozače i druge sudionike u cestovnom prometu, posebno kad je riječ o njihovoj interakciji s konvencionalnim vozilima i nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu;
32. traži od Komisije da u međuvremenu procijeni rizike trenutačno dostupnih sustava za potpomognutu vožnju kao što su prekomjerno oslanjanje vozača na sustav i odvratanje pozornosti; poziva Komisiju da razmotri uvođenje zahtjeva za opremanje mobilnih i

elektroničkih uređaja vozača „sigurnim načinom vožnje” i standardnom ugradnjom drugih tehnoloških alata za smanjenje distrakcija tijekom vožnje;

33. ističe činjenicu da je, kao što je to navedeno u Komisijinom Strateškom akcijskom planu EU-a za sigurnost na cestama, javna nabava dobra prilika da se pozitivno utječe na sigurnost na cestama; poziva Komisiju da izričito navede činjenicu da bi se ekonomski najpovoljnije ponude u javnoj nabavi usluga javnog cestovnog prijevoza putnika trebale ocjenjivati na temelju najboljeg omjera cijene i kvalitete, koji također treba uključivati sigurnost vozila, inovacije, kvalitetu, održivost i socijalne aspekte; potiče države članice i javne naručitelje da sigurnosne aspekte smatraju jednim od glavnih kriterija pri dodjeli javnih ugovora za usluge cestovnog prijevoza putnika;
34. primjećuje da nova osobna prijevozna sredstva izazivaju i niz ozbiljnih zabrinutosti koje nisu povezane isključivo s njihovom sigurnošću nego i s njihovom sigurnom uporabom u prometu; žali zbog toga što je samo nekoliko država članica uvelo zakonodavstvo o tom pitanju i što nedostatak usklađenosti u EU-u može kod posjetitelja dovesti do zbunjenosti i otežati im poštovanje lokalnih pravila; poziva Komisiju da razmotri mogućnost uvođenja okvira za homologaciju tih novih osobnih prijevoznih sredstava i da izda smjernice za države članice o upravljanju sigurnosnim aspektima, uključujući prometna pravila za njihovu sigurnu uporabu; poziva Komisiju i države članice da provedu europske i nacionalne kampanje osvještavanja javnosti i edukativne kampanje o sigurnoj uporabi mikromobilnih prijevoznih sredstava, s posebnim naglaskom na nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu, kao što su djeca, starije osobe ili osobe sa smanjenom pokretljivošću; poziva Komisiju i države članice da razmijene najbolje prakse o tome kako poboljšati sigurnu uporabu mikromobilnih prijevoznih sredstava;
35. poziva Komisiju da ažurira zahtjeve u pogledu baze podataka o prometnim nesrećama u EU-u (CARE) i uključi identifikaciju sudara mikromobilnih sredstava kao što su električni romobili i bicikli s mogućnošću električnog pogona; poziva države članice da u skladu s podacima prikupljenima u bazi podataka CARE primijene konkretne sigurnosne preventivne mjere na nacionalnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini;

Sigurno sudjelovanje u cestovnom prometu

36. primjećujemo da se prema jednoj studiji Komisije procjenjuje da je alkohol bio prisutan u oko 25 % svih smrtnih slučajeva na cestama, a droga u 15 %⁸; skreće pozornost na to da preporuka EU-a o dopuštenoj količini alkohola u krvi potječe iz 2001.; poziva Komisiju da ažurira svoje preporuke i u njih uključi nultu toleranciju za vožnju pod utjecajem alkohola te da uvede preporuku EU-a o nultoj toleranciji za nedopuštene psihoaktivne droge i standarde za otkrivanje prisutnosti droga kod vozača pri kontrolama cestovnog prometa; primjećuje da će usklađivanje graničnih vrijednosti alkohola u krvi u EU-u za sve kategorije vozila olakšati njihovu usporedbu prema ključnim pokazateljima uspješnosti koji se odnose na trijeznost u cestovnom prometu; poziva Komisiju da izradi smjernice za označivanje lijekova koji utječu na sposobnost upravljanja vozilom te s time u vezi pokrene informacijske kampanje kako bi medicinske službe, uključujući obiteljske liječnike, dodatno osvijestila o problemima u ovom području; poziva Komisiju da u revidirane preporuke uvrsti i smjernice o ugradnji

⁸Studija Komisije od 18. veljače 2014. o sprečavanju vožnje pod utjecajem alkohola upotrebom uređaja za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola.

uređaja za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola i pritom se posebno usredotoči na ponovne prekršitelje, osobe s visokom razinom alkohola u krvi koje prvi put počine prekršaj i sve profesionalne vozače;

37. primjećuje da je prekoračenje brzine ključni faktor u oko 30 % smrtonosnih sudara na cesti i otežavajući faktor u većini nesreća; poziva Komisiju da sastavi preporuku za primjenu sigurnih ograničenja brzine u skladu s pristupom „sigurnog sustava” za sve vrste cesta, kao što je automatska primjena najveće dopuštene brzine od 30 km/h u stambenim područjima i područjima s puno biciklista i pješaka, uz mogućnost podizanja granice na glavnim prometnicama uz odgovarajuću zaštitu za nezaštićene korisnike ceste; poziva države članice da daju prednost ulaganju u kontrolu brzine i visokokvalitetnu komunikaciju o presudnoj važnosti brzine i upravljanja brzinom; poziva države članice da primjenjuju kazne koje će djelovati preventivno, uključujući sustave kaznenih bodova, te da razmotre mogućnost uvođenja tečajeva na kojima će se ponovni prekršitelji rehabilitirati osvještavanjem problema brzine u vožnji;
38. primjećuje da se prema procjenama Komisije⁹ svake godine u EU-u utvrdi 10 milijuna većih prekršaja u cestovnom prometu koje su počinili nerezidenti, a koji se odnose na prekoračenje dopuštene brzine, prolazak kroz crveno svjetlo i vožnju pod utjecajem alkohola; prima na znanje napredak postignut u uspostavi okvira za prekogranično izvršavanje kazni za prometne prekršaje od 2015. iako žali zbog toga što postojeći okvir za prekogranično izvršavanje kazni za prometne prekršaje utvrđen u Direktivi o prekograničnom izvršavanju zakonodavstva ne predviđa odgovarajuće istrage kako bi se izvršile kazne ili priznale odluke o kaznama; smatra da bi se boljom prekograničnom provedbom pravila o cestovnom prometu povećalo poštovanje tih pravila te bi ona djelovala preventivno, čime bi se smanjilo opasno ponašanje i poboljšala sigurnost na cestama; u tom pogledu poziva Komisiju da se u sljedećoj reviziji Direktive pozabavi navedenim pitanjima i ocijeni mogućnost uzajamnog priznavanja kaznenih bodova i zabrane vožnje, te da izmijeni djelokrug direktive tako što će obuhvatiti obvezno plaćanje cestarine kako bi se spriječila opasna vožnja i održavala kvalitetna infrastruktura;
39. podsjeća da je Direktivom o vozačkim dozvolama uspostavljen usklađeni obrazac vozačke dozvole EU-a i da su uvedeni minimalni zahtjevi za dobivanje vozačke dozvole; napominje da će i Direktivu i programe osposobljavanja, naročito za profesionalne vozače, trebati redovito ažurirati s obzirom na tehnološki razvoj vozila, infrastrukture i automatizacije vozila; poziva Komisiju da izradi minimalne standarde za osposobljavanje vozača i obrazovanje u području prometne sigurnosti, usklađujući pritom format, sadržaj i ishode tečajeva vožnje diljem EU-a, te da razmotri mogućnost da u predstojeću reviziju Direktive uključi matricu ciljeva za osposobljavanje vozača (GDE), koja će se sastojati od triju kategorija: znanja i vještina, aspekata koji povećavaju rizik i samoprocjene; traži, nadalje, da se uvede progresivni sustav izdavanja vozačkih dozvola kojim bi se nove vozače potaklo da stječu više iskustva u zahtjevnijim vještinama poput držanja prometa u vidokrugu, samoprocjene i percipiranja opasnosti te da ograničavaju određene visokorizične aktivnosti kao što je vožnja noću i s putnicima, uzimajući pritom u obzir potrebe u pogledu mobilnosti osoba koje žive u udaljenim područjima s ograničenim pristupom javnom prijevozu; nadalje,

⁹Početna procjena učinka Komisije od 15. ožujka 2019. o reviziji Direktive o prekograničnoj provedbi.

poziva Komisiju da dodatno uskladi minimalne standarde za instruktore vožnje, uključujući periodične edukacije, osposobljavanje za percipiranje opasnosti, te strože zahtjeve u pogledu minimalnog obrazovanja i komunikacijskih vještina; sa zabrinutošću primjećuje da su u nekoliko država članica zabilježeni slučajevi neregularnog izdavanja vozačkih dozvola te poziva Komisiju da prati taj problem;

40. poziva Komisiju da ocijeni mogućnost uvođenja obveznih teorijskih i praktičnih obuka i testova za stjecanje vozačke dozvole za sve kategorije motornih vozila na dva kotača;
41. poziva Komisiju da izradi ključne pokazatelje uspješnosti za pružanje obuke iz sigurnosti prometa i mobilnosti u državama članicama te da razvije alate EU-a za osmišljavanje, provedbu i evaluaciju obrazovanja iz sigurnosti prometa i mobilnosti; potiče sve države članice da zajamče pružanje visokokvalitetnog obrazovanja o sigurnosti na cestama, koje treba početi u školi i biti dio cjeloživotnog učenja;
42. primjećuje da je zbog pandemije bolesti COVID-19 došlo do širenja sektora dostave na kućnu adresu, a naročito upotrebe kombija, motornih vozila na dva kotača, poput mopeda, i bicikala, što je pak potaknulo razvoj novih oblika rada preko platformi i novih poslovnih modela; poziva Komisiju da se pobrine za to da profesionalni vozači kombija prođu odgovarajuću obuku i da se pozabavi problemom njihova umora i prekoračenja brzine, posebno kad je to posljedica velikog povećanja broja kućnih dostava; nadalje poziva Komisiju da razmotri pooštavanje režima tehničkih pregleda i uvođenje obveze dodatnih provjera za kombije koje upotrebljavaju pružatelji usluga dostave paketa nakon što se dosegne određena kilometraža te da razmotri proširenje te obveze na druga vozila u tim kategorijama koja se upotrebljavaju u dodatne komercijalne svrhe u okviru revizije Paketa o tehničkoj ispravnosti; poziva Komisiju da izradi preporuku o sigurnosti dostavljačkog osoblja, koja će obuhvatiti zahtjev da poslodavci i poduzeća osiguraju ugradnju i uporabu sigurnosne opreme i sigurnih vozila, kao i obuku za upotrebu digitalnih uređaja, poput raznih aplikacija i interaktivnih platformi, kojima se osoblje eventualno mora služiti;
43. izražava duboku zabrinutost zbog umora vozača u komercijalnom prijevozu tereta i putnika kao uzroka nesreća na cesti; u tom pogledu poziva Komisiju da se pobrine za ispravnu provedbu Direktive Vijeća 89/391/EEZ o zdravlju i sigurnosti radnika¹⁰ u pogledu aspekata cestovne sigurnosti; poziva Komisiju da uvede ključni pokazatelj uspješnosti za umor vozača u komercijalnom prijevozu tereta i putnika; traži od Komisije i država članica da povećaju broj sigurnih parkirališta u mreži TEN-T, pobrinu se za to da budu prilagođena potrebama vozača i da se o njihovoj dostupnosti obavještava na redovito ažuriranoj i korisnicima prilagođenoj internetskoj stranici; poziva Komisiju da procijeni bi li obvezna ugradnja klimatizacijskih uređaja ili sličnih sustava u kabine teških teretnih vozila mogla pozitivno utjecati na umor vozača i sigurnost na cestama, s obzirom na to da ti sustavi mogu biti u pogonu neovisno o radu glavnog motora;
44. ističe da učinkovito i sveobuhvatno postupanje nakon sudara uključuje, osim medicinske skrbi i rehabilitacije, pružanje mentalne i socijalne potpore, priznavanje žrtava i temeljitu istragu kako bi se ustanovili uzroci sudara i utvrdile mjere za sprečavanje njihova ponavljanja u budućnosti te, gdje je to prikladno, pokretanje

¹⁰SL L 183, 29.6.1989., str. 1.

kaznenih i građanskih postupaka; poziva države članice da uspostave tješnju suradnju između tijela nadležnih za sigurnost na cestama i zdravstvenog sektora kako bi se radi ubrzanja operacija spašavanja osigurala ispravna upotreba koridora za hitne slučajeve; poziva, nadalje, Komisiju i države članice da osiguraju dovoljna financijska sredstva za učinkovitu infrastrukturu za hitne slučajeve, uključujući zračne medicinske usluge, naročito u udaljenim, planinskim i otočkim regijama; poziva Komisiju da u budućoj reviziji Direktive o vozačkim dozvolama uvede obveznu obuku za pružanje prve pomoći; poziva države članice da u svoje nacionalne kodekse za autoceste ugrade koncept koridora za hitne slučajeve i pokrenu dodatne kampanje za osvještavanje javnosti; podsjeća na važnost djelotvorne potpore žrtvama nakon nesreća;

45. poziva države članice da dodatno razviju svoje glavne traumatološke mreže i usvoje smjernica za međusobnu suradnju kako bi hitnim službama omogućile brzi prijevoz pacijenata, uključujući i preko granica;
46. naglašava da slabo provođenje pravila o cestovnom prometu potkopava nastojanja da se ostvari „vizija nula”; potiče države članice da u svojim planovima za cestovnu sigurnost postave godišnje ciljeve za provedbu i poštivanje pravila i za to osiguraju odgovarajuća sredstva, te da provode i objavljuju godišnje analize ostvarivanja tih ciljeva i postignutih rezultata; naglašava da samo dosljedno, dobro objašnjeno i u javnosti ispravno prezentirano djelovanje na provedbi propisa i edukacija u pogledu provedbe mogu imati dugotrajan učinak na ponašanje u vožnji; napominje da se učinkovitost dodatno povećava ako se novčane kazne za utvrđene prekršaje obrađuju uglavnom na automatiziran način;
47. primjećuje da uporaba mobilnih telefona ili drugih elektroničkih uređaja u vožnji uvelike smanjuje sposobnost upravljanja vozilom i prisutna je u 10-30 % sudara na cesti; poziva države članice da za upotrebu mobilnih telefona uvedu efektivne, razmjerne i preventivne kazne, uključujući i one nenovčane, kako bi se javnost dodatno osvijestila o rizicima takve upotrebe i postigla bolja provedba pravila;

Okvir prikladan za budućnost

48. naglašava da vanjski faktori i novi društveni trendovi predstavljaju dosad nezabilježene izazove za sigurnost na cestama u okviru strategije EU-a do 2030. i nakon tog razdoblja; primjećuje da bi EU trebao pripremiti teren za pravodobno uvođenje povezanih i automatiziranih vozila te procijeniti moguće rizike kombiniranja takvih vozila s tradicionalnim vozilima u mješovitom prometu s nezaštićenim korisnicima cesta; poziva Komisiju da u cijelosti ocijeni učinak većeg broja automatiziranih vozila na promet u gradskim područjima i na okoliš; ističe da će možda biti potrebno nadograditi postojeću infrastrukturu kako bi se zajamčio siguran rad automatiziranih i poluautomatiziranih vozila te istovremeno poboljšala sigurnost za konvencionalna vozila, što bi koristilo svim korisnicima cesta;
49. poziva države članice da uvedu sheme uništavanja vozila prema zelenim kriterijima kako bi se potaklo na nabavku i uporabu sigurnijih, čistijih i energetski učinkovitijih vozila te na obnovu javnih i privatnih voznih parkova; traži od Komisije i država članica da zajedno s Europskom investicijskom bankom razmotre nove mehanizme financiranja kako bi se olakšala ulaganja u sigurne i održive prijevozne usluge i sigurne

i održive vozne parkove;

50. naglašava da će podaci imati ključnu ulogu u poboljšanju sigurnosti na cestama; podsjeća da su podaci u vozilu iznimno vrijedni za upravljanje prometom, tehničke preglede i analize sudara; poziva Komisiju da uspostavi okvir za pristup podacima u vozilu koji neće biti ograničen na tržište popravaka, i to u skladu s Općom uredbom o zaštiti podataka¹¹, isključivo u svrhu istraživanja nesreća i tehničkih pregleda; naglašava u tom pogledu važnost digitalnih podataka pohranjenih u uređajima za snimanje podataka o događaju (EDR) za provođenje temeljitih analiza sudara u svrhu poboljšanja cestovne sigurnosti; poziva Komisiju da se pobrine za to da postoji zahtjev za snimanje i pohranu EDR-om svih podataka koji su relevantni za dubinsku analizu sudara i istraživanje cestovne sigurnosti (uključujući lokaciju, datum i vrijeme);
51. podsjeća na to da bi EU, iako je sigurnost na cestama zajednička odgovornost svih relevantnih dionika i tijela na razini EU-a te na nacionalnoj i lokalnoj razini, trebao zauzeti predvodnički stav i pobrinuti se za to da sigurnost na cesti ostane prioritet za cestovni prijevoz i tako pomoći ukinuti razlike u cestovnoj sigurnosti među državama članicama te zadržati svoj vodeći položaj na globalnoj razini u tom području; naglašava odgovornost EU-a za promicanje suradnje i razmjene najboljih praksi s trećim zemljama, kao što je Ujedinjena Kraljevina, kako bi se provela Štokholmska deklaracija o sigurnosti na cestama; poziva Komisiju i države članice da se pobrinu za to da se ciljevi politike EU-a za sigurnost na cestama primjenjuju na sve relevantne vanjske programe i razvije učinkovit sustav za razmjenu informacija o prometnim prekršajima sa susjednim zemljama koje nisu članice EU-a kako bi se poboljšala provedba pravila, jamčeći pritom da svaka razmjena informacija bude predmetom strogih zaštitnih mjera, revizija i nadzora, u potpunosti u skladu s mjerodavnim pravilima EU-a;
52. poziva Komisiju da, s obzirom na predstojeću reviziju Paketa za gradsku mobilnost, promiče sinergije između mjera sigurnosti i održivosti u gradskim područjima; poziva, u tom smislu, da se u gradskim područjima utvrde novi prioriteti za prijevozne infrastrukture, uključujući prenamjene javnih prostora, te da se s individualnog motoriziranog prijevoza prelazi na održivije, sigurnije i zdravije načine prijevoza kao što su javni prijevoz, hodanje i vožnja biciklom, uzimajući pritom u obzir posebne potrebe nezaštićenih korisnika cesta poput djece, osoba s invaliditetom i starijih osoba; potiče daljnja ulaganja i sufinanciranje iz instrumenata EU-a za izgradnju parkirališta i drugih zona mobilne povezanosti na ulasku u gradska područja, čime bi se omogućio jednostavan pristup različitim vrstama javnog prijevoza u cilju smanjenja gradske zagušenosti i emisija CO₂; pozdravlja namjeru EIB-a da podrži ambiciozne programe ulaganja kako bi se javim tijelima pomoglo da na lokalnoj i regionalnoj razini potiču održivu mobilnost, uključujući planove za održivu gradsku mobilnost i projekte vezane za javni prijevoz; poziva Komisiju da ciljeve i mjere EU-a za cestovnu sigurnost bolje integrira u smjernice za donošenje planova održive gradske mobilnosti, i to praćenjem i promicanjem najboljih praksi, uključujući uspostavu pokazatelja uspješnosti u korištenju sredstava EU-a za efektivno poboljšanje sigurnosti na gradskim cestama;
53. napominje da ruralna područja čine otprilike 83 % teritorija EU-a i da u njima živi 30,6 % njegova stanovništva; ističe da ruralna područja, a pogotovo rijetko naseljena

¹¹SL L 119, 4.5.2016., str. 1.

područja, nemaju kvalitetnu prometnu infrastrukturu i redovite usluge javnog prijevoza, što izravno utječe na cestovnu sigurnost; nadalje, napominje da se 54 % smrtnih slučajeva na cestama u EU-u događa na ruralnim cestama; ističe da bi poboljšavanje pristupačnosti, povezanosti i sigurnosti na cestama u ruralnim područjima trebalo biti dijelom strategije održive i pametne mobilnosti; poziva Komisiju da to uzme u obzir u predstojećoj komunikaciji o dugoročnoj viziji za ruralna područja;

54. ističe kako je za postizanje ciljeva utvrđenih u okviru „vizije nula” potrebno promicati integrirani pristup i jačati međusektorsku suradnju, uključujući suradnju s nevladinim organizacijama, civilnim društvom te poduzećima i industrijom na regionalnoj i nacionalnoj razini te na razini EU-a; poziva tvrtke te mala i srednja poduzeća da, u skladu sa Stockholmskom deklaracijom, rade na postizanju cestovne sigurnosti primjenom načela sigurnog sustava na cijeli svoj lanac vrijednosti, uključujući interne prakse za javnu nabavu, proizvodnju i distribuciju, te da u izvješća o održivosti i na službenim internetskim stranicama uključe svoje rezultate u pogledu sigurnosti; poziva, nadalje, tvrtke i mala i srednja poduzeća da, gdje je to primjenjivo, svojim vozačima ponude posebnu obuku iz cestovne sigurnosti te da razmotre mogućnost uvođenja profila „rukovoditelj mobilnosti” koji bi koordinirao i optimizirao potrebe poduzeća za prijevoz robe i radnika u cijelom lancu vrijednosti;
55. poziva Komisiju da zajedno s državama članicama, civilnim društvom i drugim ključnim dionicima radi na razvoju kulture cestovne sigurnosti za cijelu Europu; pozdravlja pokretanje nagrade EU-a za sigurnost u gradskom prometu, kao dio Europskog tjedna mobilnosti te izmjenu Europske povelje o sigurnosti cestovnog prometa, najveće platforme civilnog društva za sigurnost na cestama; poziva Komisiju da u nadolazećim godinama pokrene inicijativu Europska godina sigurnosti na cestama kao dio Okvira politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. 2030.; zauzima se, nadalje, u kontekstu Europske godine zelenijih gradova, za uspostavu, financiranje i praćenje oznake „sigurniji grad“, koja bi se trebala temeljiti na kriterijima najviših standarda sigurnosti na cesti za sve korisnike javnih prostora pogodnijih za život, uključujući bolju kvalitetu zraka i smanjenje emisija CO₂;
56. prima na znanje Svjetski dan sjećanja na žrtve cestovnog prometa, koji se obilježava svake treće nedjelje u studenome kako bismo se sjetili milijuna koji su poginuli ili bili teško ozlijeđeni na svjetskim cestama, zahvalili hitnim službama na radu koji obavljaju i razmislili o golemom teretu i trošku koji ta kontinuirana, svakodnevna katastrofa predstavlja za obitelji, zajednice i zemlje; formalno priznaje taj dan i poziva Europsko vijeće i Komisiju da učine isto održavanjem godišnjeg događanja koje će podržati sve tri institucije;
57. smatra da su za pravilnu provedbu sljedećih koraka u politici EU-a o sigurnosti na cestama u okviru sveobuhvatne Strategije za održivu i pametnu mobilnost potrebni određeni novi kapaciteti u području cestovne sigurnosti, posebno za funkcije koordiniranja, praćenja i evaluacije te za tehničku potporu strategiji u cijelosti; u tom smislu poziva Komisiju da razmotri osnivanje europske agencije za cestovni promet kako bi se podupirao održivi, sigurni i pametni cestovni prijevoz ili, ako to nije izvedivo, da tu zadaću nekoj postojećoj agenciji povjeri;

o

o o

58. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću, Komisiji te vladama i parlamentima država članica.

OBRAZLOŽENJE

1. Kontekst i opće napomene

Svake godine u EU-u se dogodi oko jedan milijun prometnih nesreća. Samo 2019. zabilježeno je 23 000 smrtnih slučajeva i 12 000 teških ozljeda. Tjedno u prometnim nesrećama u EU-u pogine toliko ljudi kao da se srušio *jumbo jet* i da su pritom poginuli svi putnici u zrakoplovu, otprilike njih 500. Iako su EU i njegove države članice tijekom posljednjih desetljeća ostvarili znatan napredak u području sigurnosti na cestama, izvjestiteljica potvrđuje da su ti podaci šokantni te na najdramatičniji način naglašava da sigurnost na cestama mora biti prioritet na političkoj, društvenoj i osobnoj razini. Osim toga, te brojke predstavljaju tragične događaje koje pogađaju sve i predstavljaju golem trošak za društvo. Zbog toga je dugoročna vizija EU-a da se što je više moguće približi nultoj stopi smrtnih slučajeva u cestovnom prometu do 2050. („vizija nula”).

Izvjestiteljica čvrsto vjeruje da naše društvo više ne bi smjelo prihvaćati smrtne slučajeve i teške ozljede na cestama. Naše temeljno pravo na mobilnost ne bi trebalo biti popraćeno smrtnim slučajevima na cestama i to načelo treba biti uvršteno u sve odluke koje se donose o sigurnosti na cestama. U tom pogledu, izvjestiteljica duboko žali zbog toga što se od 2013. nije znatno smanjio broj poginulih i teško ozlijeđenih na cestama EU-a i da nije ostvaren strateški cilj iz Političkih smjernica o sigurnosti na cestama za razdoblje 2011. – 2020. da se između 2010. i 2020. broj smrtnih slučajeva smanji za 50 %. Povrh toga, i dalje postoje znatne razlike u ostvarivanju sigurnosti na cestama među državama članicama te se hitno treba suočiti s novim trendovima i izazovima u našem načinu života i kretanja, koji su potaknuti i tehnološkim napretkom.

Zbog svega navedenog postalo je očito da je pred nama dug put i da je potrebno i dalje ulagati velike napore prije nego što se približimo „viziji nula”. Istodobno treba naglasiti da je potrebna promjena paradigme u načinu na koji pristupamo sigurnosti na cestama.

Europsko vijeće već je učinilo korak naprijed u tom smjeru prihvaćanjem Izjave iz Valette iz ožujka 2017. te ponovno potvrdilo obveze i ciljeve u području sigurnosti na cestama. Nakon zaključaka Vijeća Europska komisija usvojila je novi pristup sigurnosti na cestama u EU-u za razdoblje 2021. – 2030. te pritom ponovno potvrdila svoju ambicioznu dugoročnu viziju i postavila ciljeve smanjenja smrtnih slučajeva i, prvi put, teških ozljeda za 50 % do 2030. Tu je politiku Komisija prvobitno uvela u svibnju 2018. u paketu „Europa u pokretu” i pratećem Strateškom akcijskom planu EU-a za sigurnost na cestama. Gotovo jednu godinu kasnije, Komisija je utvrdila kako bi se ta politika mogla pretvoriti u djelo i donijela Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.: sljedeći koraci u ostvarenju „vizije nula”.

Novost u tom novom Okviru politike je usvajanje takozvanog pristupa „sigurnog sustava” čiji je cilj preoblikovati politiku sigurnosti na cestama tako da se naglasak stavi na sprečavanje smrtnih slučajeva i teških ozljeda u četiri osnovna elementa, a to su: sigurna vozila, sigurna infrastruktura, sigurno sudjelovanje u cestovnom prometu i bolja skrb nakon prometne nesreće, za što je potrebno bolje upravljanje na razini EU-a. U skladu s pristupom „sigurnog sustava” smrtni slučajevi i teške ozljede uvelike se mogu spriječiti iako će se prometne nesreće i dalje događati.

Stoga je vrijeme da Europski parlament donese političku rezoluciju o sigurnosti na cestama.

Ovo izvješće služi kao službeni odgovor Parlamenta na navedeni novi pristup Komisije i Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.

U tom pogledu izvjestiteljica pozdravlja novi Okvir politike, utvrđene nove ciljeve i usvajanje pristupa „sigurnog sustava”. Izvjestiteljica smatra da bi taj Okvir politike, zajedno s političkom voljom i koordiniranim mjerama na razini EU-a te na nacionalnoj regionalnoj i lokalnoj razini, mogao djelovati kao vrijedan alat za promjenu stagnacije indeksa i za postizanje veće sigurnosti na cestama za sve te stoga i za poboljšanje socijalne skrbi.

U izvješću se analiziraju svi aspekti nove politike i daje se procjena načina na koji EU namjerava provesti predložene mjere te se utvrđuju politički prioriteti i predlažu daljnje inicijative na razini EU-a i na nacionalnoj razini.

U svjetlu određenih predstojećih zakonodavnih inicijativa Komisije izvjestiteljica poziva na donošenje konkretnih prijedloga za jačanje sigurnosti na cestama u okviru Uredbe o TEN-T-u, revizije Paketa za gradsku mobilnost, Direktive o vozačkim dozvolama, Direktive o prekograničnom izvršavanju zakonodavstva u slučaju prekršaja povezanih sa sigurnošću na cestama i paketa o tehničkoj ispravnosti.

Nadalje, budući da sigurnost na cestama spada u podijeljenu nadležnost, daljnji prijedlozi znače apel Komisiji da donese preporuke za države članice. Treba naglasiti da su se preporuke Komisije o sigurnosti na cestama pokazale vrlo vrijednim alatom za poticanje promjena politika u državama članicama.

2. Glavna pitanja i stajalište izvjestiteljice

2.1. Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.: sljedeći koraci u ostvarenju „vizije nula”

Kao što je već navedeno, u izvješću se pozdravljaju novi Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030., utvrđeni novi ciljevi i usvajanje pristupa „sigurnog sustava”.

Uvođenjem prvog skupa od osam ključnih pokazatelja uspješnosti omogućit će usmjerenije analize uspješnosti država članica i utvrđivanje nedostataka. Izvjestiteljica traži ishode u pogledu ciljeva ključnih pokazatelja uspješnosti do 2023. te apelira na države članice i njihova nacionalna nadležna tijela da se u potpunosti uključe u prikupljanje tih podataka.

Politike EU-a o sigurnosti na cestama mogu se provesti samo odgovarajućim političkim angažmanom i dodjelom adekvatnih financijskih sredstava. Na temelju toga izvjestiteljica traži od država članica da dio svojeg nacionalnog proračuna namijene za sigurnost na cestama i da ga kombiniraju sa sredstvima EU-a kako bi se postigli bolji rezultati.

2.2. Sigurna infrastruktura

Kvaliteta cjelokupne cestovne infrastrukture i njezina ugrađena razina sigurnosti ključni su faktor za zaštitu sudionika u cestovnom prometu. Izvjestiteljica smatra da države članice i Europska komisija pri izgradnji ili planiranju nove infrastrukture prednost moraju dati ulaganjima kojima se ostvaruje najveća korist za sigurnost na cestama.

Osim toga, sudionici u cestovnom prometu moraju biti svjesni kvalitete i razine sigurnosti cesta.

Prvi važan korak bilo je kartiranje rizika te sigurnosni rejting autocesta i primarnih cesta koji su uvedeni u nedavnoj reviziji pravila EU-a o sigurnosti infrastrukture. Međutim, izvjestiteljica naglašava da se na temelju zajednički dogovorenih kriterija sve europske ceste moraju sustavno ocjenjivati i razvrstati.

Nadalje, predstojeća revizija Uredbe o TEN-T-u treba obuhvaćati mjere za daljnje jačanje sigurnosti na cestama u gradskim čvorištima i poboljšanje operativne sigurnosti tijekom cijelog životnog ciklusa ključne infrastrukture.

2.3. Sigurna vozila

Sigurnija vozila na cestama još su jedan osnovni element pristupa „sigurnog sustava”. Napredne tehničke značajke u vozilima, automatizacija i mikromobilnost neki su od izazova koji se trebaju savladati u sklopu politike EU-a za sigurnost na cestama.

Zahvaljujući nedavnoj reviziji Uredbe o općoj sigurnosti uskoro će postati obvezne nove napredne sigurnosne značajke u vozilima, kao što su inteligentni sustavi za pomoć pri kontroli brzine i sustavi za zadržavanje u prometnoj traci u slučaju opasnosti. Izvjestiteljica pozdravlja tu reviziju, poziva na ambiciozno sekundarno zakonodavstvo kako bi se održao korak s tehničkim razvojem i podržava uključivanje tih naprednih sigurnosnih značajki u područje primjene sljedeće revizije paketa o tehničkoj ispravnosti. Povrh toga, izvjestiteljica naglašava da je potreban novi usklađeni regulatorni okvir za automatizirane automobile kako bi se osiguralo da funkcioniraju na siguran način.

Kad je riječ o osobnim prijevoznim sredstvima, od Komisije se traži da izradi okvir za homologaciju tih novih prijevoznih sredstava te da izda smjernice za države članice o prometnim pravilima i njihovoj uporabi.

2.4. Sigurno sudjelovanje u cestovnom prometu i bolja skrb nakon prometne nesreće

Alkohol je krivac za oko 25 % svih smrtnih slučajeva na cestama, a alkohol i prekoračenje brzine dva su glavna uzroka smrtnih slučajeva u cestovnom prometu. Stoga izvjestiteljica zauzima jasan stav u korist nulte tolerancije za vožnju pod utjecajem alkohola za sve vozače. Isto se načelo treba primjenjivati i na nedopuštene psihoaktivne droge. U skladu s tim u izvješću se poziva na standarde za otkrivanje prisutnosti droga kod vozača pri kontrolama cestovnog prometa.

U pogledu brzine, izvjestiteljica smatra da se sigurna ograničenja brzine u skladu s pristupom „sigurnog sustava” moraju primjenjivati na sve vrste cesta. Dobar primjer je najveća dopuštena brzina od 30 km/h u stambenim područjima i područjima u kojima ima puno biciklista i pješaka. Mnogi europski gradovi usvojili su tu dobru praksu te postižu dobre rezultate u području sigurnosti na cestama i kvalitete života.

Izvjestiteljica naglašava zabrinjavajuće visok broj prekršaja u cestovnom prometu koje su počinili nerezidenti te ističe da je u predstojećoj reviziji Direktive potrebno dodatno ojačati učinkovitost postojećeg okvira za prekogranično izvršavanje zakonodavstva u slučajevima prekršaja u cestovnom prometu.

Izvjestiteljica također smatra da će uvođenje mjera za poticanje novih vozača da steknu više iskustva, kao dio Direktive o vozačkim dozvolama, i njezino stalno ažuriranje usporedo s

tehnološkim razvojem vozila i infrastrukture dovesti do sigurnijeg sudjelovanja u cestovnom prometu.

Dostavna vozila, motorna vozila na dva kotača i bicikli posvuda su na gradskim cestama jer je sektor dostave na kućnu adresu doživio znatan rast, među ostalim i zbog pandemije bolesti COVID-19. Velik postotak prometnih nesreća izravno je povezan s kvalitetom radnih uvjeta profesionalnih vozača. Izvjestiteljica stoga predlaže mjere za rješavanje pitanja umora vozača i poboljšanje sigurnosti dostavljača.

U mnogim se slučajevima brza i učinkovita skrb nakon prometne nesreće pokazala ključnim faktorom za smanjenje težine ozljeda. U tom pogledu izvjestiteljica poziva na tješnju suradnju između tijela nadležnih za sigurnost na cestama i zdravstvenog sektora te na obvezno osposobljavanje za pružanje prve pomoći za sve vozače u okviru Direktive o vozačkim dozvolama.

Provedba pravila o cestovnom prometu ključan je element za sigurnije sudjelovanje u cestovnom prometu. Prema mišljenju izvjestiteljice, dugotrajna promjena u ponašanju vozača može se postići samo odgovarajućim financiranjem, godišnjim ciljevima te provedbenim mjerama koje su dobro objašnjene i o kojima je javnost dobro informirana.

2.5. Okvir prikladan za budućnost

Sposobnost pomnog praćenja i prilagodbe novim društvenim promjenama i stalnom tehnološkom napretku mora biti ugrađena značajka politike EU-a o sigurnosti na cestama. Na primjer, tijekom sljedećih nekoliko godina automatizirani automobili prometovat će na cestama zajedno s konvencionalnim vozilima i nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu. Izvjestiteljica u potpunosti prepoznaje rizike koji mogu proizaći iz različitih izazova za sigurnost na cestama i traži od EU-a da pripremi teren za njihovo rješavanje.

S obzirom na budući razvoj, izvjestiteljica, čiji je cilj daljnje poboljšanje sigurnosti na cestama, također traži okvir za pristup podacima u vozilu izvan tržišta popravka, potpuno u skladu s Općom uredbom o zaštiti podataka. Smatra da bi pristup podacima u vozilu trebao biti dopušten samo za potrebe istraživanja prometnih nesreća i tehničke ispravnosti.

Povrh toga, u izvješću se posebna pozornost posvećuje nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu. Dosad su od poboljšane sigurnosti vozila i drugih mjera za sigurnost na cestama korist uglavnom imali korisnici automobila. Izvjestiteljica naglašava da sigurnost pješaka i biciklista te određenih drugih demografskih skupina (npr. stariji sudionici u cestovnom prometu, sudionici sa smanjenom pokretljivošću) ne smije biti ugrožena. Osim toga, činjenica da više ljudi hoda, vozi bicikl i koristi javni prijevoz neće samo povećati razinu naše sigurnosti na cestama, nego će i pomoći u postizanju naših klimatskih ciljeva. Zbog toga izvjestiteljica podržava sinergije između mjera sigurnosti i održivosti te poziva da se u gusto naseljenim gradskim područjima ponovno utvrde prioritete za prometnu infrastrukturu.

Izvjestiteljica naglašava da je aktivan angažman civilnog društva i socijalnih partnera preduvjet za postizanje „vizije nula”. Politika EU-a o sigurnosti na cestama mora uključivati sveobuhvatan program informiranja i poticaje za sve dionike kako bi se poboljšala sigurnost na cestama. Izvjestiteljica prepoznaje da je u tom kontekstu važna nagrada EU-a za sigurnost u gradskom prometu, kao i namjera Komisije da ponovno oživi Europsku povelju o sigurnosti cestovnog prometa te ide korak dalje u svojim zahtjevima i traži da se pravodobno organizira

„Europska godina sigurnosti na cestama”.

Naposljetku, izvjestiteljica smatra da je poboljšana upravljačka struktura od ključne važnosti za pravilnu provedbu politike EU-a o sigurnosti na cestama u okviru sveobuhvatne Strategije za održivu i pametnu mobilnost. Na temelju doprinosa napretku u području sigurnosti koji su europske agencije ostvarile u drugim vrstama prijevoza, u Izvješću se poziva Komisija da dodatno podupre siguran cestovni promet istraživanjem izvedivosti osnivanja nove agencije.

**PRILOG: POPIS SUBJEKATA ILI OSOBA OD KOJIH JE IZVJESTITELJICA
PRIMILA INFORMACIJE**

Sljedeći popis sastavljen je na isključivo dobrovoljnoj osnovi pod izričitom odgovornošću izvjestiteljice. Izvjestiteljica je primila informacije od sljedećih subjekata ili osoba tijekom pripreme Nacrta izvješća o Okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.: preporuke za sljedeće korake u ostvarenju „vizije nula” (2021/2014(INI));

Subjekt i/ili osoba
Europska komisija – DG MOVE
Europsko vijeće za sigurnost prometa (ETSC)
Udruženje europskih radnika u prometu (ETF)

INFORMACIJE O USVAJANJU U NADLEŽNOM ODBORU

Datum usvajanja	17.6.2021
Rezultat konačnog glasovanja	+ : 44 - : 1 0 : 3
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Zlotowski
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Ignazio Corrao, Clare Daly

POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE U NADLEŽNOM ODBORU

44	+
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg

1	-
NI	Dorien Rookmaker

3	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Korišteni znakovi

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani