



Briuselis, 2017 m. birželio 8 d.
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

POSĖDŽIO REZULTATAI

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Delegacijoms
Ankstesnio dokumento Nr.:	8666/1/17 REV 1 TRANS 158
Dalykas:	Tarybos išvados dėl kelių eismo saugumo ir 2017 m. kovo mėn. Valetos deklaracijos patvirtinimo – Tarybos išvados (2017 m. birželio 8 d.)

Delegacijoms priede pateikiamos Tarybos išvados dėl kelių eismo saugumo ir Valetos deklaracijos (Valeta, 2017 m. kovo 28–29 d.) patvirtinimo, kurias Taryba priėmė 2017 m. birželio 8 d. įvykusiame 3545-ame posėdyje.

TARYBOS IŠVADOS
dėl kelių eismo saugumo
ir 2017 m. kovo mėn. Valetos deklaracijos patvirtinimo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

1. APŽVELGDAMA nuolatinį darbą, kuris vykdomas įvairiose politikos srityse, kad būtų toliau gerinamas kelių eismo saugumas;
2. ATSIŽVELGDAMA į Komisijos paskelbtus žūčių 2016 m. Sąjungos keliuose statistinius duomenis;¹
3. PALANKIAI VERTINDAMA 2017 m. kovo 29 d. Valetose pirmininkaujančios Maltos surengtą ministrų konferenciją kelių eismo saugumo klausimais;
4. PRITARIA šių išvadų priede išdėstytos Valetos deklaracijos dėl kelių eismo saugumo turiniui;
5. PRAŠO valstybių narių toliau dėti pastangas ir bendradarbiauti įgyvendinant įsipareigojimus, prisiimtus toje deklaracijoje;
6. PRAŠO Komisijos prisidėti prie šių pastangų ir atsižvelgti į deklaraciją rengiant kitą Sąjungos strategiją dėl kelių eismo saugumo.

¹ 2017 m. kovo 28 d. Europos Komisijos pranešimas spaudai (IP/17/674).

1. 2017 m. kovo 29 d., Maltos pirmininkavimo Europos Sąjungos Tarybai laikotarpiu, Valetyje susitikę Europos Sąjungos valstybių narių transporto ministrai dar kartą patvirtino savo įsipareigojimą gerinti kelių eismo saugumą. Nuolat didelis žūčių keliuose (2015 m. – 26 100 žuvusiųjų ES) ir sunkių sužalojimų per eismo įvykius skaičius yra viena iš didžiausių visuomenės problemų, dėl kurios kenčia žmonės ir patiriama nepriimtinių ekonominių išlaidų, kurios vien dėl avarijų, kuriose žuvo žmonės, siekia 50 mlrd. EUR per metus², o įskaitant sunkias avarijas – daugiau kaip 100 mlrd. EUR.³
2. Siekiant bendro tikslo perpus sumažinti žūčių keliuose skaičių nuo 2010 m. iki 2020 m., kuri 2010 m. patvirtino Europos Vadovų Taryba⁴, būta pastovios ir teikiančios vilčių tendencijos, tačiau pastaraisiais metais žūčių mažėjimo rodikliai nustojo augti. Ypač didelį susirūpinimą kelia pėsčiųjų ir dviratininkų žūčių ir sunkių sužeidimų skaičius. Todėl siekti tikslo tapo itin dideliu iššūkiu, ir jei nebus dedama daugiau pastangų, jo galima ir nepasiekti.
3. Darbas gerinant kelių eismo saugumą neturėtų būti vertinamas vien skaičiuojant žūtis keliuose; sunkių sužeidimų skaičius kelia ne menkesnį susirūpinimą, kadangi jis penkis kartus didesnis už žūčių keliuose skaičių.² Bendras plataus užmojo tikslas, atitinkantis JT Generalinės Asamblėjos rezoliuciją dėl pasaulinio kelių eismo saugumo gerinimo⁵, turėtų būti orientuotas į tam tikrų mažinimo priemonių skatinimą. Siekiant įgyvendinti tokį tikslą, reikia vykdyti stebėseną naudojant palyginamus ir patikimus duomenis, kurie būtų pateikiami taikant bendrą apibrėžtį. Tokie duomenys turi būti kruopščiai analizuojami bendradarbiaujant valstybėms narėms ir Europos Komisijai, kad remiantis jų patikimumu būtų galima imtis tinkamų papildomų priemonių siekiant per kitą dešimtmetį sumažinti tokių sužeidimų skaičių.

² Europos Komisija, Kelių eismo saugumo tyrimas, skirtas 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptims įvertinti, 2015 m., p. 19.

³ 2017 m. kovo 31 d. Europos Komisijos pranešimas spaudai (IP/16/863).

⁴ Tarybos išvados dėl kelių eismo saugos, 2010 m. gruodžio 2 d., dok. ST 16951/10, 21 punktas.

⁵ 2016 m. balandžio mėn. Rezoliucija A/70/260.

4. Kelių eismo saugumo padėtis valstybėse narėse labai skiriasi. Ypatingų pastangų reikia tais atvejais, kai kelių saugumo lygis yra žemesnis už Europos Sąjungos vidurkį; pastangas turėtų papildyti glaudus valstybių narių bendradarbiavimas ir keitimasis žiniomis.
5. Pagrindinės kelių eismo įvykių priežastys tebėra greičio viršijimas, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio ar narkotikų ir neatidus vairavimas arba vairavimas pavargus. Nenaudojant apsaugos, patiriami dar sunkesni sužalojimai. Todėl ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas eismo dalyvių elgesio gerinimui.
6. Jau esama daug priemonių, susijusių su, visų pirma, geresniu kelių eismo taisyklių laikymosi užtikrinimu valstybėse narėse ir tarpvalstybiniu lygmeniu, geresniu eismo dalyvių švietimu ir jų informuotumo didinimu, taip pat infrastruktūros ir transporto priemonių saugos gerinimu, atsižvelgiant į amžių ir techninę būklę. Šios priemonės turėtų būti skubiai pradėtos taikyti.
7. Remiantis subsidiarumo principu, kelių eismo saugumas yra bendra atsakomybė; jam užtikrinti reikia konkrečių ir bendrų Europos Sąjungos institucijų, valstybių narių, regioninių ir vietos valdžios institucijų, pramonės ir pilietinės visuomenės veiksmų.
8. Valstybės narės įsipareigoja:
 - a) toliau taikyti ir stiprinti priemones, kurių reikia, kad iki 2020 m. ES būtų perpus sumažintas žūčių keliuose skaičius, palyginti su 2010 m. lygiu;
 - b) stiprinti valstybių narių, įskaitant atitinkamas institucijas, tarpusavio bendradarbiavimą ir bendradarbiavimą su pilietine visuomene, mokslinių tyrimų institutais ir privačiuoju sektoriumi, visų pirma kelių eismo saugumo planų ir strategijų, rengiamų vadovaujantis rizika grindžiamu arba integruotu požiūriu (pavyzdžiui, „saugios sistemos“ požiūriu), klausimais;
 - c) atsižvelgti važinėjimą dviračiais⁶ ir vaikščiojimą pėsčiomis judumo planuose, saugos politikos srityse bei priemonėse ir, kai įmanoma, apsvarstyti galimybę įtraukti tam skirtą infrastruktūrą;

⁶ Apie dviračių transporto politiką konkrečiai kalbama 2015 m. spalio mėn. Liuksemburgo deklaracijoje dėl dviračių transporto, kaip klimatui palankios transporto rūšies.

- d) gerinti eismo dalyvių saugumą plėtojant saugesnę kelių infrastruktūrą, nepamirštant galimybės išplėsti infrastruktūros saugumo valdymo principų taikymą, taikant juos ne tik transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) keliams;
- e) vykdamas judumo mieste planavimą bendradarbiauti su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais dėl galimybės išplėsti greičio apribojimo, pavyzdžiui, 30 km/h, taikymą ir taikyti jį didelės rizikos zonose, visų pirma zonose, kuriose dirbama, važinėjama dviračiais ir žaidžiama;
- f) užtikrinti veiksmingą pagalbos iškviestos sistemos „eCall“ įdiegimą ir sumažinti laiką, per kurį suteikiama pagalba;
- g) skatinti išsamių tyrimų vykdymą naudojant reikšmingas rimtų eismo įvykių / avarijų imtis ir analizuojant duomenis, kad būtų nustatytos prioritetingos intervencinių veiksmų sritys;
- h) dedant pastangas siekiant tikslo sumažinti žūčių skaičių iki 2020 m., kartu tęsti darbą siekiant: i) mažinti sunkių sužalojimų per eismo įvykius skaičių ir ii) ne vėliau kaip iki 2018 m. pradėti teikti patikimus ir palyginamus duomenis naudojant bendrą apibrėžtį, grindžiamą MAIS⁷ 3+ traumų klasifikacija;
- i) nustatyti tikslą iki 2030 m. ES perpus sumažinti sunkių sužalojimų skaičių, palyginti su 2020 m. lygiu, naudojant šią bendrą apibrėžtį ir įgyvendinant bendrą šio laikotarpio kelių eismo saugumo strategiją;
- j) toliau rengti priemones, skirtas užtikrinti per kelių eismo įvykius nukentėjusių asmenų priežiūrą po eismo įvykių, ankstyvą reabilitaciją ir socialinę reintegraciją bendradarbiaujant su atitinkamais suinteresuotaisiais viešosios politikos subjektais, visų pirma subjektais, atstovaujančiais per kelių eismo įvykius nukentėjusiems asmenims;

⁷ angl. *Maximum Abbreviated Injury Scale* – indeksas nuo 1 iki 6.

- k) veiksmingai užtikrinti kelių eismo saugumo taisyklių laikymąsi ir teikti paramą institucijoms, atsakingoms už kelių teisės aktų vykdymo užtikrinimą, be kita ko, bendradarbiaujant ir keičiantis geriausia patirtimi, visų pirma greičio viršijimo, vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ar narkotikų, šviesoforo ir kelių eismo ženklų taisyklių nepaisymo, neatidaus vairavimo, pavyzdžiui, naudojant mobiliojo ryšio prietaisus, ir apsaugos nenaudojimo klausimais. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas prevencinėms priemonėms, pavyzdžiui, alkoholiniams variklio užraktams, ir kitoms techninės paramos sistemoms;
- l) tęsti darbą tarptautiniuose kelių eismo saugumo klausimus nagrinėjančiuose organuose⁸ siekiant padėti paspartinti kelių eismo saugumo kokybės gerinimą techninėmis ir netechninėmis priemonėmis Europoje ir už jos ribų;
- m) užtikrinti tinkamo lygio finansavimą būsimoms kelių eismo saugumo politikos kryptims, programoms ir moksliniams tyrimams atsižvelgiant į i) nacionalinėse strategijose nustatytus tikslus ir ii) valstybių narių turimus finansinius išteklius;
- n) kartu su Europos Komisija propaguoti visą Europą apimančią kelių eismo saugumo kultūrą, grindžiamą bendromis vertybėmis, ir gerinti eismo dalyvių elgesį pasitelkiant nuolatinį ir veiksmingą švietimą bei mokymą, skirtą įvairioms grupėms, atsižvelgiant į konkrečius pažeidžiamų kelių eismo dalyvių⁹, taip pat profesionalių vairuotojų poreikius;
- o) remti suderinamų ir sąveikiųjų susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių, turinčių patvirtintų privalumų saugumo atžvilgiu, kaip nurodyta Amsterdamo deklaracijoje¹⁰ ir Komisijos sąveikiųjų intelektinių transporto priemonių strategijoje¹¹, naudojimą.

⁸ Pavyzdžiui, JT Europos ekonominės komisijos darbo grupėse (Kelių eismo saugumo darbo grupėje (WP.1)), Pasauliniame transporto priemonių taisyklių derinimo forume (WP.29), Pavojingų krovinių vežimo darbo grupėje (WP.15)).

⁹ Pažeidžiami kelių eismo dalyviai apima motorinėmis transporto priemonėmis nevažiuojančius kelių eismo dalyvius, pavyzdžiui, pėsčiuosius ir dviratininkus, taip pat motociklininkus ir neįgalius ar riboto judumo ir orientacijos asmenis.

¹⁰ Amsterdamo deklaracija dėl susietojo ir automatizuoto transporto priemonių vairavimo srities bendradarbiavimo, 2016 m. balandžio mėn.

¹¹ Dokumentas ST 15203/16 (2016 m. lapkričio mėn. COM (2016) 766 final).

9. Valstybės narės prašo Komisijos:

- a) stiprinti kelių eismo dalyvių ir visų pirma pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugą užtikrinant, kad būtų diegiamos naujos transporto priemonėms skirtos saugumo priemonės, pavyzdžiui, paspartinant tipo patvirtinimo taisyklių Bendrajame saugos reglamente peržiūrą, kaip nurodyta Komisijos ataskaitoje Europos Parlamentui ir Tarybai „Automobilių saugos didinimas ES siekiant išsaugoti gyvybes“;¹²
- b) parengti naują dešimtmečio po 2020 m. kelių eismo saugumo politikos sistemą, įskaitant rezultatų susijusių su kelių eismo saugumu, vertinimą, atsižvelgiant į šioje deklaracijoje nustatytus tikslus ir uždavinius;
- c) išnagrinėti galimybę stiprinti Sąjungos kelių eismo saugumo teisinę sistemą, ypatingą dėmesį skiriant valstybių narių bendradarbiavimui šalyje negyvenančių vairuotojų teisių atėmimo abipusio pripažinimo klausimais, nedarant poveikio tokių pasiūlymų atitinkamai teisinei bazei ar bazėms;
- d) bendradarbiauti su visais suinteresuotaisiais subjektais, kad būtų parengti projektai ir iniciatyvos, skirti pažeidžiamiesiems kelių eismo dalyviams apsaugoti, ir sudaryti palankesnes sąlygas valstybių narių keitimuisi žiniomis ir geriausia patirtimi kelių eismo įvykių tyrimo, taip pat kelių eismo saugumo strategijų ir kampanijų klausimais;
- e) išnagrinėti susietųjų ir automatizuotų vairavimo technologijų, taip pat duomenų, kurie jau yra transporto priemonėse ir infrastruktūroje, naudojimo potencialą siekiant stiprinti kelių eismo saugumą, kartu užtikrinant duomenų saugumą;
- f) užtikrinti, kad moksliniams tyrimams, programoms ir projektams, kuriais skatinamas kelių eismo saugumas Europoje, būtų skirti reikiami ištekliai;
- g) bendradarbiauti su valstybėmis narėmis ir kitais svarbiais suinteresuotaisiais subjektais puoselėjant visą Europą apimančią kelių eismo saugumo kultūrą.

¹² Dokumentas ST 15705/16 (2016 m. gruodžio mėn. COM (2016) 787 final).

10. Valstybės narės prašo pramonės bendradarbiaujant su šiame sektoriuje veikiančia pilietine visuomene:
- a) plėtoti sąveikiąsias intelektines transporto sistemas, užtikrinant, kad naujos paslaugos ir sistemos būtų suderinamos, saugios ir sąveikios Europos lygmeniu;
 - b) kurti ir propaguoti naujas technologijas, visų pirma tas automatizuotas vairavimo funkcijas ir pagalbos vairuotojui sistemas, kurios sumažina žmogiškos klaidos ir atitraukto dėmesio poveikį, pavyzdžiui, intelektines greičio reguliavimo sistemas arba autonomines avarinio stabdymo sistemas, visų pirma apsaugant pažeidžiamus kelių eismo dalyvius;
 - c) skatinti sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių potencialą, susijusį su kelių eismo saugumu.
11. Transporto ministrai pabrėžia, kad svarbu nuolat dirbti ir bendradarbiauti kelių eismo saugumo klausimais, ir atkreipia dėmesį į suinteresuotųjų subjektų pasiūlymus ir įsipareigojimus, paskelbtus prieš Valetos konferenciją ir jos metu.
-