

Bruksela, 18 czerwca 2024 r.
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	10842/24
Dotyczy:	Konkluzje Rady w sprawie sprawozdania specjalnego Europejskiego Trybunału Obrachunkowego nr 4/2024 dotyczącego wysiłków UE na rzecz osiągnięcia celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego – Wynik prac

Na posiedzeniu 18 czerwca 2024 r. Rada zatwierdziła konkluzje w sprawie sprawozdania specjalnego Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego, w wersji przedstawionej w załączniku.

**Konkluzje Rady w sprawie sprawozdania specjalnego Europejskiego Trybunału
Obrachunkowego nr 4/2024: „Bezpieczny ruch drogowy w UE – aby osiągnąć cel, Unia musi
przyspieszyć”.**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

1. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego nr 4/2024 pt. „Bezpieczny ruch drogowy w UE – aby osiągnąć cel, Unia musi przyspieszyć”, opublikowane 14 marca 2024 r, które zawiera dogłębną analizę aktualnej sytuacji i tendencji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, szczególnie z uwagi na to, że znajdujemy się na półmetku obowiązywania ram polityki na lata 2021–2030.
2. ZGADZA SIĘ z Trybunałem Obrachunkowym, że nadszedł czas na ocenę, aby umożliwić ciągłą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wymaga działań na wielu frontach zgodnie z podejściem opartym na ryzyku lub podejściem zintegrowanym (takim jak podejście oparte na „bezpiecznym systemie”), z udziałem organów publicznych na wszystkich szczeblach, wszystkich użytkowników dróg, podmiotów z sektora przemysłu i podmiotów społeczeństwa obywatelskiego; jest to konieczne, by osiągnąć ambitne cele polegające na zmniejszeniu o połowę liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na drogach do 2030 r. (w porównaniu z 2019 r.) oraz jak największym przybliżeniu się do zerowej liczby ofiar wypadków drogowych do 2050 r. za pomocą „wizji zero” lub analogicznych, skutecznych strategii.
3. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE postępy poczynione przez niektóre państwa członkowskie w realizacji ich celów dotyczących zmniejszenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na drogach do 2030 r., jednak PRZYZNAJE, że aktualne całościowe postępy są niewystarczające do osiągnięcia tego celu.
4. PRZYPOMINA O analizie i zobowiązaniach zawartych w konkluzjach Rady w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego z 8 czerwca 2017 r., popierających deklarację z Valletty¹, w którym podkreślono niedopuszczalne koszty ludzkie i społeczne związane z ofiarami śmiertelnymi i poważnymi wypadkami w ruchu drogowym.

¹ Zob. dok. 9994/17.

5. Biorąc POD UWAGĘ różne punkty wyjścia państw członkowskich, jednocześnie PODKREŚLA, że w obszarze polityki dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego, który należy do kompetencji dzielonych, różnice w metodach, praktykach i specyfice krajowej między państwami członkowskimi są cennym źródłem wzajemnego uczenia się i wymiany optymalnych rozwiązań, w czym uczestniczą państwa członkowskie.
6. WYRAŻA POWAŻNE ZANIEPOKOJENIE z powodu dużej liczby aktywnych i niechronionych użytkowników dróg (pieszych, rowerzystów, użytkowników dwukołowych pojazdów silnikowych, hulajnog elektrycznych) wśród ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE, zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich, gdyż użytkownicy ci oraz częściej dzielą drogę z większymi i cięższymi pojazdami, oraz z powodu wysokiego ryzyka śmierci lub poważnych obrażeń w ruchu drogowym, na jakie narażeni są młodzi i starsi użytkownicy dróg, co wymaga lepszego wglądu w dane dotyczące ryzyka i pilnego podjęcia odpowiednich działań.
7. ODNOSI SIĘ do zobowiązań do zapewnienia bezpiecznego współistnienia różnych środków transportu, o których mowa w niedawno podpisanej międzyinstytucjonalnej europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego², i NAWIAZUJE do aktualnego przeglądu dyrektywy w sprawie praw jazdy³, w ramach którego omawiane są ogólnounijne systemy regulacyjne dotyczące początkujących kierowców i jazdy w towarzystwie innego kierowcy, a także kwestie związane ze zdolnością do kierowania pojazdami.
8. PRZYJMUJE DO WIADOMOŚCI osiągnięte na szczelbu politycznym porozumienie w sprawie przeglądu europejskich ram regulacyjnych ułatwiających transgraniczne egzekwowanie przestępstw lub wykroczeń drogowych⁴ oraz to, że większość ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE jest bezpośrednią konsekwencją przestępstw lub wykroczeń drogowych.
9. JEST ZANIEPOKOJONA tym, że główną przyczynę wypadków drogowych nadal stanowią zachowania wysokiego ryzyka na drogach, w szczególności przekraczanie dopuszczalnej prędkości, jazda pod wpływem alkoholu lub narkotyków, brak koncentracji lub zmęczenie w czasie jazdy i jazda bez pasów bezpieczeństwa oraz niestosowanie lub nieprawidłowe stosowanie urządzeń przytrzymujących dla dzieci i urządzeń ochronnych.

² 4 kwietnia 2024 r., dok. 6215/24.

³ Zob. podejście ogólne Rady do wniosku dotyczącego nowej dyrektywy w sprawie praw jazdy, przyjęte 4 grudnia 2023 r., 16345/23.

⁴ Wstępne porozumienie polityczne osiągnięte 12 marca 2024 r. w dotyczące wniosku zmieniającego dyrektywę (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.

10. DOSTRZEGA coraz większe znaczenie aktywnych środków transportu dla mobilności w przyszłości, z uwzględnieniem m.in. oszczędności energii, potrzeby przeciwdziałania zmianie klimatu oraz tego, że polityka publiczna musi zachęcać do tej transformacji z korzyścią dla wszystkich, w szczególności w odniesieniu do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i dostępności dróg.
11. ODNOSI SIĘ do deklaracji sztokholmskiej z 19–20 lutego 2020 r.⁵, w szczególności do rezolucji nr 11 zachęcającej organy publiczne do wprowadzenia maksymalnej prędkości jazdy wynoszącej 30 km/h na obszarach, po których poruszają się – w sposób częsty i planowany – zarówno aktywni i niechronieni użytkownicy dróg, jak i pojazdy, z wyjątkiem przypadków, gdy udowodniono w sposób jednoznaczny, że większa prędkość jest bezpieczna. WSKAZUJE, że przestrzeń publiczna jest z definicji ograniczona, w związku z czym należy w stosownych przypadkach dostosować prędkość, tak aby zapewnić bezpieczne użytkowanie wspólnej przestrzeni. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE działania podjęte w tym zakresie w całej UE.
12. DZIĘKUJE Komisji za wsparcie projektów Baseline i Trendline, które przyczyniają się do śledzenia zmian w kierunku zerowej liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w całej Europie oraz do pomiaru skuteczności inwestycji w bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z SATYSFAKCJĄ ODNOTOWUJE, że wszystkie państwa członkowskie są zaangażowane w działania następcze w ramach projektu Trendline.
13. UZNAJE korzyści płynące z porównywalności danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich państwach członkowskich, w tym danych dotyczących wypadków drogowych. UWAŻA, że nawet jeśli metody stosowane przez państwa członkowskie nie są w pełni zharmonizowane, możliwe jest prowadzenie dobrze ukierunkowanych działań na szczeblu UE, biorąc pod uwagę, że domaganie się pełnej harmonizacji może doprowadzić do zmniejszenia liczby państw członkowskich chętnych do angażowania się w projekty UE, utrudnia porównywalność danych historycznych i mogłoby stworzyć nieproporcjonalne obciążenie administracyjne.
14. PRZYWIĄZUJE DUŻĄ WAGĘ do niezależnych dochodzeń w celu zidentyfikowania przyczyn wypadków drogowych, które prowadzą do poważnych obrażeń i ofiar śmiertelnych, w celu zapobieżenia im w przyszłości.

⁵ Zob. deklaracja sztokholmska podpisana podczas trzeciej światowej konferencji ministerialnej w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Osiągnięcie globalnych celów na 2030 r.” 19–20 lutego 2020 r.

15. KŁADZIE NACISK na prowadzone obecnie w ramach grupy ekspertów CARE prace nad gromadzeniem i zgłaszaniem danych dotyczących poważnych obrażeń w ruchu drogowym, promujące stosowanie wspólnej definicji opartej na skali urazów MAIS3+, a także dzielenie się w jak największym zakresie dostępną wiedzą i dobrymi praktykami. UZNAJE obciążenie administracyjne i PODKREŚLA znaczenie ochrony danych, ale ZWRACA w związku z tym UWAGĘ NA to, jak ważne jest rozwiązanie problemu niedoraportowania ofiar ruchu drogowego, w tym niechronionych użytkowników dróg, oraz posiadanie porównywalnych danych na temat poważnych obrażeń w UE.
16. KŁADZIE NACISK na inicjatywy w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, które to inicjatywy wspiera Komisja i do których zachęca Parlament Europejski, takie jak narzędzie monitorowania bezpieczeństwa ruchu drogowego, opracowane przez Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ERSO), oraz unijny projekt wymiany informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego (EURSE), umożliwiające – poprzez wizyty studyjne i warsztaty krajowe – konkretną wymianę wiedzy i optymalnych rozwiązań między organami w państwach członkowskich UE i zainteresowanymi stronami w różnych kwestiach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. UZNAJE znaczenie wsparcia finansowego w tym zakresie, bez uszczerbku dla ustaleń finansowych, które zostaną dokonane w odniesieniu do kolejnych wieloletnich ram finansowych. ZWRACA UWAGĘ NA Grupę Wysokiego Szczebla ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w ramach której państwa członkowskie stale uczą się od siebie nawzajem o środkach bezpieczeństwa, prawodawstwie i dobrych praktykach.
17. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE postępy poczynione we wdrażaniu minimalnych norm bezpieczeństwa dla nowych pojazdów na mocy rozporządzenia w sprawie ogólnego bezpieczeństwa⁶ oraz wysiłki państw członkowskich na rzecz zapewnienia zdatności do ruchu drogowego starzejącego się taboru w kontekście kontroli pojazdów, zarówno okresowych badań technicznych, jak i kontroli drogowych. W związku z tym ODNOSI SIĘ do planowanego wniosku w sprawie zmiany pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego. Ponieważ flota stopniowo się odnawia, a coraz więcej pojazdów na drogach UE jest wyposażonych w zaawansowane systemy wspierania kierowców (ADAS), możemy oczekiwać pozytywnego wpływu na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń.
18. BIERZE POD UWAGĘ, że bezpieczeństwo pojazdów jest związane także z ich podstawowymi właściwościami technicznymi i z zachowaniem kierowcy oraz że czynne i bierne systemy bezpieczeństwa są jedynie przeciwśrodkami mającymi na celu ograniczenie związanego z tym ryzyka.

⁶ Rozporządzenie (UE) 2019/2144, Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1.

19. DOSTRZEGA inwestycje w odporną i zrównoważoną infrastrukturę drogową wysokiej jakości.
20. PODKREŚLA znaczenie wzajemnych połączeń i interoperacyjności danych dotyczących ruchu drogowego, transportu i pojazdów, zgodnych z przepisami o ochronie danych, dla poprawy zarządzania ruchem i bezpieczeństwem ruchu drogowego.
21. UZNAJE potencjał innowacyjnych technologii w zakresie zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego. ZAUWAŻA, że aby zmaksymalizować ten potencjał, technologie te powinny być łatwe w użyciu i zaprojektowane jako bezpieczne, a kierowcy powinni wiedzieć, w jaki sposób można z nich prawidłowo i bezpiecznie korzystać. DOSTRZEGA jednak również związane z tym ryzyko zaburzenia koncentracji podczas prowadzenia pojazdu oraz zasadnicze znaczenie zwiększania świadomości kierowców za pomocą przeznaczonych dla nich szkoleń, kampanii informacyjnych, egzekwowania przepisów oraz za pomocą udoskonalonej technologii.
22. ODNOSI SIĘ do niedawnych rozporządzeń mających wpływ na pojazdy zautomatyzowane⁷ i ZWRACA SIĘ do Komisji, by kontynuowała prace, a jednocześnie uwzględniła przepisy techniczne dotyczące pojazdów w pełni zautomatyzowanych produkowanych w nieograniczonych seriach, w których to przepisach zwracać się będzie uwagę na wprowadzenie tych pojazdów na drogi UE w sposób bezpieczny i zintegrowany. ZACHECA również Komisję, by ściśle współpracowała z państwami członkowskimi i zainteresowanymi podmiotami nad umożliwieniem bezpiecznej zautomatyzowanej mobilności w ramach całego systemu transportu oraz nad związanymi z tym wyzwaniami w zakresie sztucznej inteligencji, ze szczególnym uwzględnieniem współistnienia zautomatyzowanych pojazdów z niechronionymi użytkownikami dróg, z dwukołowymi pojazdami silnikowymi i innymi pojazdami kontrolowanymi przez człowieka.
23. POPIERA przesunięcie międzygałęziowe poprzez namawianie użytkowników dróg do coraz częstszego korzystania z aktywnych i zbiorowych środków transportu w celu poprawy jakości życia, zdrowia, klimatu, inkluzywności, a przede wszystkim bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy jednoczesnym skupieniu się na rygorystycznych strategiach bezpieczeństwa dla tych rodzajów transportu.

⁷ Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2022/1426 ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu systemu zautomatyzowanej jazdy (ADS) pojazdów w pełni zautomatyzowanych oraz rozporządzenie delegowane (UE) 2022/2236 w odniesieniu do wymogów technicznych dla pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach, pojazdów produkowanych w małych seriach, pojazdów w pełni zautomatyzowanych produkowanych w małych seriach i pojazdów specjalnego przeznaczenia oraz w odniesieniu do aktualizacji oprogramowania.

24. DOCENIA wysiłki Komisji na rzecz zapewnienia wymogów technicznych dotyczących zasilanych elektrycznie urządzeń transportu osobistego (urządzeń mikromobilności), które są wykorzystywane przez rosnącą grupę użytkowników dróg i powodują kolejne wypadki śmiertelne i obrażenia. PRZYZNAJE, że podejście i regulacje dotyczące tych urządzeń transportu osobistego, mające na celu lepszą ochronę aktywnych i niechronionych użytkowników dróg, bardzo się różnią między państwami członkowskimi. ODSYŁA w tym względzie do przewodnika tematycznego Komisji⁸, który zawiera najlepsze praktyki i najważniejsze zalecenia dotyczące włączenia mikromobilności do planowania mobilności miejskiej, i WSPIERA Komisję w kontynuowaniu prac nad wytycznymi dotyczącymi bezpiecznego korzystania z urządzeń transportu osobistego, bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich.
25. ODNOTOWUJE istotne postępy w procedurach bezpieczeństwa w odniesieniu do projektowania podstawowej infrastruktury drogowej w następstwie przeglądu dyrektywy w sprawie zarządzania infrastrukturą bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2019 r.; PODKREŚLA, że niektóre państwa członkowskie stosują te procedury bezpieczeństwa w szerszym zakresie niż wymaga tego zakres stosowania tej dyrektywy, w szczególności poza głównymi drogami lub na drogach niefinansowanych z funduszy europejskich. PODKREŚLA, że przyjęcie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) na mocy zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T⁹ stanie się obowiązkowe dla każdego węzła miejskiego, z uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego określonych w wytycznych unijnych, i PODKREŚLA, że bezpieczeństwo ruchu drogowego jest tematycznym warunkiem podstawowym dla mapowania projektów w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus i Funduszu Spójności¹⁰.
26. DOCENIA fakt, że Komisja przyjmuje zalecenia Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w całości lub w części, i ZWRACA SIĘ do państw członkowskich, by kontynuowały wysiłki i współpracę z Komisją w zakresie kontynuowania działań istotnych z punktu widzenia tych zaleceń. PRZYWIĄZUJE wielką wagę do stałej i ścisłej współpracy między państwami członkowskimi oraz między państwami członkowskimi a Komisją, zarówno prowadzonej indywidualnie, jak i w ramach szeroko zakrojonych projektów, w tym wymiany optymalnych rozwiązań.

⁸ Przewodnik tematyczny SUMP (plan zrównoważonej mobilności miejskiej) dotyczący bezpiecznego stosowania urządzeń do mikromobilności na obszarach miejskich, opublikowany w grudniu 2021 r. jako część kompendium wytycznych UE.

⁹ Dok. PE-CONS 56/24 + ADD 1–29.

¹⁰ Załącznik IV pkt 3 rozporządzenia (UE) 2021/1060, Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 159.