

V Bruseli 24. mája 2017
(OR. en)

8666/1/17
REV 1

TRANS 158

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	7629/1/17 REV 1 TRANS 125
Predmet:	Návrh záverov Rady o bezpečnosti cestnej premávky, ktorými sa schvaľuje vyhlásenie z Valletty (Valletta, 28. – 29. marca 2017) – prijatie

ÚVOD

1. Rada 2. decembra 2010 prijala závery o politike v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na ďalšie desaťročie.¹ Rada okrem iného zdôraznila potrebu venovať osobitnú pozornosť zníženiu počtu zranených osôb pri dopravných nehodách, čím podporila osobitný kvantitatívny cieľ zníženia počtu zranených osôb na základe spoločného vymedzenia pojmu „zranené osoby“.
2. Na základe práce vykonanej na úrovni expertov v súvislosti so spoločným vymedzením pojmu a spoločnou štatistickou metódou sa uskutočnil prvý celoúniový odhad počtu vážne zranených osôb pri dopravných nehodách v roku 2014 (135 000 prípadov).

¹ Pozri dokument ST 16951/10.

3. Komisia vyjadrila na zasadnutiach Rady 7. júna 2016 a 1. decembra 2016 znepokojenie, pokiaľ ide o celkovú bezpečnosť cestnej premávky v celej EÚ, a upriamila pozornosť Rady na zjavný nedostatok pokroku v súvislosti so smrteľnými nehodami. Komisia tiež načrtla svoju pozíciu, pokiaľ ide o ďalšie kroky na zníženie počtu vážne zranených osôb pri dopravných nehodách. Česká delegácia okrem toho 7. júna 2016 informovala Radu o regionálnej konferencii a vyhlásení o zlepšení bezpečnosti cestnej premávky.²

VYHLÁSENIE Z VALLETTY O BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY

4. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu rokovala na základe návrhu predsedníctva o novom ministerskom vyhlásení o bezpečnosti cestnej premávky v období od 17. januára do 14. februára 2017. Výbor stálych predstaviteľov schválil ďalší postup 22. februára 2017.³
5. V dňoch 28. a 29. marca 2017 usporiadalo maltské predsedníctvo v spolupráci s Komisiou na Malte konferenciu na vysokej úrovni, na ktorej sa zúčastnili tvorcovia politik z EÚ a zo systému OSN, experti na bezpečnosť cestnej premávky a zainteresované strany. Na neformálnom ministerskom zasadnutí v rámci tejto konferencie sa schválilo vyhlásenie o bezpečnosti cestnej premávky.

NÁVRH ZÁVEROV RADY O BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY

6. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu na základe tohto vyhlásenia z Valletty 5. apríla 2017 odsúhlasila návrh záverov Rady o bezpečnosti cestnej premávky.
7. Výbor stálych predstaviteľov potvrdil 24. mája 2017 kompromisné znenie a súhlasil s jeho predložením Rade (TTE/doprava na zasadnutí 8. júna 2017) na schválenie. Nemecká delegácia vydala vyhlásenie, ktoré sa uvádza v dodatku k tejto správe a ktoré sa má uviesť v zápisnici Rady.

ZÁVER

8. Rada sa vyzýva, aby prijala závery o bezpečnosti cestnej premávky uvedené v prílohe k tomuto dokumentu a vzala na vedomie vyhlásenie, ktoré sa nachádza v dodatku.

² Pozri dokumenty 9108/16 a 14706/16.

³ Pozri dokument ST 6273/17.

**Návrh záverov Rady
o bezpečnosti cestnej premávky**

– ktorými sa schvaľuje vyhlásenie z Valletty z marca 2017 –

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

1. S OHLADOM na vytrvalú prácu vykonávanú prostredníctvom rôznych politík v snahe ďalej zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky;
2. BERÚC NA VEDOMIE uverejnenie štatistík o úmrtiach na cestách v Únii za rok 2016 zo strany Komisie;⁴
3. VÍTAJÚC ministerskú konferenciu o bezpečnosti cestnej premávky, ktorú zorganizovalo maltské predsedníctvo vo Vallette 29. marca 2017;
4. SCHVAĽUJE obsah vyhlásenia o bezpečnosti cestnej premávky z Valletty uvedeného v prílohe k týmto záverom;
5. VYZÝVA členské štáty, aby pokračovali vo svojom úsilí a spolupracovali pri vykonávaní záväzkov prijatých v tomto vyhlásení;
6. VYZÝVA Komisiu, aby sa zapojila do tohto úsilia a pri príprave ďalšej stratégie Únie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a vzala toto vyhlásenie na vedomie.

⁴ Tlačová správa Európskej komisie IP/17/674 z 28. marca 2017.

1. Ministri dopravy členských štátov Európskej únie zasadajúci vo Vallette 29. marca 2017 pod záštitou maltského predsedníctva Rady Európskej únie opätovne potvrdzujú svoj záväzok zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky. Trvalo vysoký počet úmrtí na cestách (26 100 úmrtí v EÚ v roku 2015) a vážnych zranení v cestnej premávke je závažným spoločenským problémom, ktorý spôsobuje ľudské utrpenie a neprijateľné hospodárske náklady, ktoré sa odhadujú na 50 miliárd EUR ročne, len pokiaľ ide o nehody so smrteľnými následkami⁵, a viac než 100 miliárd EUR, ak zarátame aj vážne nehody.⁶
2. Zaznamenávame stabilnú a sľubnú tendenciu k splneniu spoločného cieľa, ktorým je zníženie počtu úmrtí na cestách v období rokov 2010 až 2020 na polovicu a ktorý Rada Európskej únie schválila v roku 2010,⁷ miera znižovania úmrtnosti však posledných rokoch stagnuje. Mimoriadne znepokojivý je počet smrteľných a vážnych zranení chodcov a cyklistov. Uvedený cieľ sa preto stal veľmi veľkou výzvou a ak sa nevynaloží väčšie úsilie, nemusí sa ho podariť splniť.
3. Práca na zlepšovaní bezpečnosti cestnej premávky by sa nemala merať len počtom úmrtí na cestách; počet vážnych zranení nie je o nič menej znepokojivý, pretože päťnásobne prevyšuje počet úmrtí na cestách.² V duchu rezolúcie Valného zhromaždenia OSN o zlepšovaní bezpečnosti cestnej premávky na celom svete⁸ by sa mal sledovať ambiciózny celkový cieľ, z ktorého by mali vychádzať primerané opatrenia na zníženie úmrtnosti. Takýto cieľ si vyžaduje monitorovanie prostredníctvom porovnateľných a spoľahlivých údajov vykazovaných s použitím spoločnej definície. Tieto údaje musia členské štáty v spolupráci s Európskou komisiou dôkladne zanalyzovať, aby sa na základe ich spoľahlivosti mohli prijať ďalšie opatrenia s cieľom znížiť počet takýchto zranení v nadchádzajúcom desaťročí.

⁵ Európska komisia, Štúdia o bezpečnosti cestnej premávky na účely priebežného hodnotenia politických usmernení pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020, 2015, s. 19.

⁶ Tlačová správa Európskej komisie IP/16/863 z 31. marca 2016.

⁷ Závery Rady o bezpečnosti cestnej premávky z 2. decembra 2010, bod 21, ST 16951/10.

⁸ Rezolúcia A/70/260 z apríla 2016.

4. Situácia v súvislosti s bezpečnosťou cestnej premávky sa v členských štátoch značne líši. Osobitné úsilie by sa malo vynaložiť v tých prípadoch, kde je bezpečnosť cestnej premávky pod priemerom Európskej únie, k čomu by mala prispievať úzka spolupráca a výmena znalostí medzi členskými štátmi.
5. Medzi hlavné príčiny zrážok v cestnej premávke stále patrí prekračovanie rýchlosti, jazda pod vplyvom alkoholu alebo drog, rozptýlenie alebo únava počas jazdy. Nepoužitie ochranného vybavenia závažnosť zranení ešte zvyšuje. Osobitná pozornosť by sa preto mala venovať zlepšeniu správania účastníkov cestnej premávky.
6. Existuje už široká škála nástrojov, najmä pokiaľ ide o lepšie presadzovanie pravidiel cestnej premávky v členských štátoch a za ich hranicami, lepšie vzdelávanie a zvyšovanie informovanosti účastníkov cestnej premávky, ako aj zlepšovanie infraštruktúry a bezpečnosti vozidiel, s ohľadom na ich vek a technický stav. Tieto nástroje by sa mali urýchlene uplatňovať.
7. Bezpečnosť cestnej premávky je na základe zásady subsidiarity spoločnou zodpovednosťou, ktorá si vyžaduje konkrétne a spoločné opatrenia zo strany inštitúcií Európskej únie, členských štátov, regionálnych a miestnych orgánov, priemyslu a občianskej spoločnosti.
8. Členské štáty sa zaväzujú:
 - a) pokračovať v opatreniach potrebných na zníženie počtu úmrtí na cestách v EÚ do roku 2020 na polovicu v porovnaní s rokom 2010 a posilňovať ich;
 - b) upevňovať spoluprácu medzi členskými štátmi, nevynímajúc príslušné orgány, ako aj spoluprácu s občianskou spoločnosťou, výskumnými ústavmi a súkromným sektorom, a to najmä v súvislosti s plánmi a stratégiami bezpečnosti cestnej premávky vychádzajúcimi z prístupu založeného na posúdení rizika alebo integrovaného prístupu (ako napríklad prístup „Safe System“);
 - c) vziať v plánoch mobility, bezpečnostných politikách a opatreniach do úvahy cyklistiku⁹ a pešiu mobilitu a tam, kde je to možné, zväziť zahrnutie špecializovanej infraštruktúry;

⁹ Politike cyklistickej dopravy sa osobitná pozornosť venuje vo vyhlásení z Luxemburgu o cyklistike ako spôsobe dopravy šetrnom ku klíme z októbra 2015.

- d) zlepšiť bezpečnosť účastníkov cestnej premávky vytvorením bezpečnejšej cestnej infraštruktúry, berúc do úvahy možnosť rozšíriť uplatňovanie zásad riadenia bezpečnosti infraštruktúry nad rámec ciest transeurópskej dopravnej siete (TEN-T);
- e) spolupracovať v rámci plánovania mestskej mobility s príslušnými zainteresovanými stranami na možnosti rozšíriť a zaviesť znížené obmedzenia rýchlosti, ako napríklad 30 km/h, do vysokorizikových oblastí, a to najmä tých, kde ľudia pracujú, bicyklujú sa a hrajú sa;
- f) zabezpečiť účinné zavádzanie systému e-Call a znížiť čas potrebný na záchranu;
- g) presadzovať vykonávanie hĺbkových prešetrovaní s použitím príslušných vzoriek vážnych zrážok v cestnej premávke/dopravných nehôd a analýzu údajov s cieľom identifikovať prioritné oblasti intervencie;
- h) popri úsilí o dosiahnutie cieľa zníženia počtu úmrtí do roku 2020 pokračovať v práci zameranej na: i) zníženie počtu vážnych zranení v zrážkach v cestnej premávke, a ii) podávanie spoľahlivých a porovnateľných údajov s použitím spoločnej definície vychádzajúcej zo stupnice zranení MAIS¹⁰ + do roku 2018;
- i) stanoviť cieľ zníženia počtu vážnych zranení v EÚ do roku 2030 na polovicu v porovnaní s rokom 2020, a to s použitím tejto spoločnej definície a v rámci celkovej stratégie bezpečnosti cestnej premávky na toto obdobie;
- j) ďalej vypracúvať opatrenia na zabezpečenie starostlivosti po zrážke, skorej rehabilitácie a sociálnej reintegrácie obetí dopravných nehôd, a to v spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami z oblasti verejnej politiky, najmä tými, ktoré zastupujú obeť dopravných nehôd;

¹⁰ *Maximum Abbreviated Injury Scale*, index sa pohybuje od 1 do 6.

- k) účinne presadzovať pravidlá bezpečnosti cestnej premávky a poskytovať podporu orgánom presadzovania práva v oblasti cestnej premávky, a to aj prostredníctvom spolupráce a výmeny najlepších postupov, najmä pokiaľ ide o prekročenie rýchlosti, jazdu pod vplyvom alkoholu alebo drog, nedodržanie pravidiel cestnej svetelnej signalizácie a dopravných značiek, rozptýlenie počas jazdy, napríklad používaním mobilných zariadení, a nepoužitie ochranného vybavenia. Osobitná pozornosť by sa mala venovať preventívnym nástrojom, ako sú napr. alkozámky, a iným technickým podporným systémom;
- l) pokračovať v práci v rámci medzinárodných orgánov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky¹¹ s cieľom pomôcť urýchliť zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky prostredníctvom technických a iných prostriedkov v Európe a mimo nej;
- m) zabezpečiť primerané úrovne financovania budúcich politík, programov a výskumu v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v súlade s i) cieľmi stanovenými v národných stratégiách a ii) dostupnými finančnými zdrojmi členských štátov;
- n) spolu s Európskou komisiou podporovať celoeurópsku kultúru bezpečnosti cestnej premávky, ktorá vychádza zo spoločných hodnôt, a zlepšovať správanie účastníkov cestnej premávky prostredníctvom nepretržitého a účinného vzdelávania a odbornej prípravy zameraných na rôzne skupiny, pričom sa zohľadnia osobitné potreby zraniteľných účastníkov cestnej premávky¹², ako aj profesionálnych vodičov;
- o) podporovať uvádzanie kompatibilných a interoperabilných prepojených a automatizovaných vozidiel s preukázanými bezpečnostnými výhodami, ako sa uvádza vo vyhlásení z Amsterdamu¹³ a stratégii Komisie pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy¹⁴.

¹¹ Ide napríklad o pracovné skupiny Európskej hospodárskej komisie OSN pre Európu (pracovná skupina pre bezpečnosť cestnej premávky (WP.1), Svetové fórum pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (WP.29), pracovná skupina pre prepravu nebezpečného tovaru (WP.15)).

¹² Medzi „zraniteľných účastníkov cestnej premávky“ patria nemotorizovaní účastníci cestnej premávky, ako sú chodci a cyklisti, ale aj motocyklisti a osoby so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou alebo schopnosťou orientácie.

¹³ Amsterdamské vyhlásenie o spolupráci v oblasti prepojenej a automatizovanej dopravy, apríl 2016.

¹⁴ ST 15203/16 (COM (2016) 766 final z novembra 2016).

9. Členské štáty vyzývajú Komisiu, aby:

- a) zlepšila ochranu účastníkov cestnej premávky, najmä zraniteľných účastníkov cestnej premávky, tým, že zabezpečí zavádzanie nových bezpečnostných prvkov vozidiel, napríklad urýchlením preskúmania pravidiel typového schvaľovania v nariadení o všeobecnej bezpečnosti, ako sa uvádza v správe Komisie Európskemu parlamentu a Rade s názvom Záchrana životov: posilnenie bezpečnosti automobilov v EÚ;¹⁵
- b) vypracovala nový rámec politiky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na desaťročie po roku 2020 vrátane posúdenia bezpečnosti cestnej premávky, pričom zohľadní ciele stanovené v tomto vyhlásení;
- c) preskúmala posilnenie právneho rámca Únie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky s osobitným dôrazom na spoluprácu členských štátov týkajúcu sa vzájomného uznávania zákazu riadenia motorového vozidla pre vodičov bez pobytu v Únii, a to bez toho, aby bol dotknutý príslušný právny základ takýchto návrhov;
- d) v spolupráci so všetkými zainteresovanými stranami vytvárala projekty a iniciatívy zamerané na ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky a uľahčovala výmenu znalostí a najlepších postupov medzi členskými štátmi, pokiaľ ide o vyšetrowanie dopravných nehôd, ako aj stratégie a kampane v oblasti bezpečnosti cestnej premávky;
- e) preskúmala potenciál prepojených a automatizovaných jazdných technológií a využívania údajov, ktoré sú už k dispozícii v prípade vozidiel a infraštruktúry, s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a zároveň zaručiť bezpečnosť údajov;
- f) zabezpečila pridelenie potrebných prostriedkov na výskum, programy a projekty na podporu bezpečnosti cestnej premávky v Európe;
- g) spolupracovala s členskými štátmi a inými kľúčovými zainteresovanými stranami na rozvíjaní celoeurópskej kultúry bezpečnosti cestnej premávky.

¹⁵ ST 15705/16 (COM (2016) 787 final z decembra 2016).

10. Členské štáty vyzývajú priemysel, aby v spolupráci s občianskou spoločnosťou v tomto odvetví:
- a) vyvíjal kooperatívne inteligentné dopravné systémy, ktorými sa zabezpečí, že nové služby a systémy budú kompatibilné, bezpečné a interoperabilné na európskej úrovni;
 - b) vyvíjal a podporoval nové technológie, a to najmä tie funkcie automatizovanej jazdy a asistenčné systémy riadenia, ktoré znižujú následky ľudského pochybenia a rozptýlenia, ako sú pokročilé inteligentné asistenčné systémy rýchlosti alebo autonómne systémy núdzového brzdzenia, ktoré chránia predovšetkým zraniteľných účastníkov cestnej premávky;
 - c) podporoval potenciál, ktorý majú kooperatívne, prepojené a automatizované vozidlá z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky.
11. Ministri dopravy prízvukujú význam vytrvalej práce a spolupráce v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a berú na vedomie príspevky a záväzky zainteresovaných strán pred a konferenciou vo Vallette a počas nej.
-