



Брюксел, 8 юни 2017 г.
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

РЕЗУЛТАТИ ОТ РАБОТАТА

От: Генералния секретариат на Съвета

До: Делегациите

№ предх. док.: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

Относно: Заключение на Съвета относно пътната безопасност — одобряване на Декларацията от Валета от март 2017 г.
– Заключение на Съвета (8 юни 2017 г.)

Приложено се изпращат на делегациите заключенията на Съвета относно пътната безопасност за одобряване на Декларацията от Валета (Валета, 28 – 29 март 2017 г.), приети от Съвета на неговото 3545-о заседание, проведено на 8 юни 2017 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЯТА НА СЪВЕТА

относно пътната безопасност

— одобряване на Декларацията от Валета от март 2017 г.

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

1. КАТО ОТЧИТА АКТУАЛНОТО СЪСТОЯНИЕ на последователната работа, предприета посредством различни политики за допълнително подобряване на пътната безопасност;
2. КАТО ВЗЕМА ПОД ВНИМАНИЕ публикуваните от Комисията статистически данни за смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия в Съюза през 2016 г.;¹
3. КАТО ПРИВЕТСТВА министерската конференция относно пътната безопасност, организирана от малтийското председателство във Валета на 29 март 2017 г.;
4. ОДОБРЯВА съдържанието на декларацията от Валета относно пътната безопасност, поместена в приложението към настоящите заключения;
5. ПРИКАНВА държавите членки да продължат да полагат усилия и да си сътрудничат при изпълнението на поетите в тази декларация ангажименти;
6. ПРИКАНВА Комисията да се присъедини към тези усилия и да вземе предвид декларацията при изготвянето на следващата стратегия на Съюза относно пътната безопасност.

¹ Европейска комисия, съобщение за медиите IP/17/674 от 28 март 2017 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ КЪМ ПРИЛОЖЕНИЕТО

1. Министрите на транспорта на държавите — членки на Европейския съюз, заседаващи във Валета на 29 март 2017 г. в рамките на малтийското председателство на Съвета на Европейския съюз, потвърждават отново своя ангажимент за подобряване на пътната безопасност. Устойчиво големият брой на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия (26 100 смъртни случая в ЕС през 2015 г.) и на тежките травми от пътнотранспортни произшествия е сериозен обществен проблем, причиняващ човешки страдания и неприемливи икономически разходи, които се изчисляват на около 50 милиарда евро годишно само във връзка със смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия² и на над 100 милиарда евро, ако се добавят и тежките пътнотранспортни произшествия.³
2. Налице е устойчива и обещаваща тенденция за постигане на одобрената от Съвета на Европейския съюз през 2010 г.⁴ обща цел за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия между 2010 г. и 2020 г., но през последните години темповете на намаляване на броя на смъртните случаи се стабилизираха. Особена загриженост предизвиква броят на смъртните случаи и тежките наранявания сред пешеходците и велосипедистите. Ето защо целта се превърна в огромно предизвикателство и освен ако не се положат допълнителни усилия, може и да не бъде постигната.
3. Работата по подобряване на пътната безопасност не следва да бъде оценявана единствено въз основа на броя на смъртните случаи; броят на тежките наранявания е не по-малко тревожен, тъй като е пет пъти по-голям от броя на смъртните случаи.² Следва да се цели постигането на амбициозна комплексна цел, в духа на резолюцията на Общото събрание на ООН относно подобряването на глобалната пътна безопасност⁵, и да се вземат подходящи мерки за намаляване на произшествията. Подобна цел се нуждае от мониторинг посредством съпоставими и надеждни данни, получавани чрез използването на общо определение. Тези данни трябва да бъдат задълбочено анализирани в сътрудничество между държавите членки и Европейската комисия, така че въз основа на техния солиден характер да могат да се предприемат подходящи допълнителни мерки за намаляване на тези наранявания през следващото десетилетие.

² Европейска комисия, Проучване на пътната безопасност с оглед на междинната оценка на насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година, 2015 г., стр. 19.

³ Европейска комисия, съобщение за медиите, 31 март 2016 г., IP/16/863.

⁴ Заключения на Съвета относно безопасността на движението по пътищата, 2 декември 2010 г., точка 21, ST 16951/10.

⁵ Резолюция A/70/260 от април 2016 г.

4. Положението по отношение на пътната безопасност е твърде различно в отделните държави членки. В случаите, в които пътната безопасност е под средното равнище за Европейския съюз, следва да се положат специални усилия, подкрепени от тясно сътрудничество и обмен на знания сред държавите членки.
5. Управлението на МПС с превишена скорост, под въздействието на алкохол или наркотици или при загуба на концентрация или наличието на умора продължават да са сред основните причини за пътнотранспортните произшествия. Неизползването на предпазно оборудване води до още по-тежки наранявания. Следователно трябва да се отдели специално внимание на подобряването на поведението на участниците в движението по пътищата.
6. Вече съществува широк набор от инструменти, свързани по-специално с по-успешното прилагане на правилата за движение по пътищата в държавите членки и при преминаване на границите, по-успешното ограмотяване и повишаване на осведомеността на участниците в движението по пътищата, както и подобряването на инфраструктурата и на безопасността на превозните средства, като се отчитат тяхната възраст и техническа изправност. Тези инструменти следва да бъдат лесно приложими.
7. Стъпвайки на принципа на субсидиарност, пътната безопасност е споделена отговорност, която изисква конкретни и съвместни действия от институциите на Европейския съюз, държавите членки, регионалните и местните органи, автомобилния сектор и гражданското общество.
8. Държавите членки ще се ангажират:
 - а) да продължат с прилагането на мерките, необходими за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи по пътищата в ЕС до 2020 г. в сравнение с 2010 г. като изходна точка;
 - б) да засилят сътрудничеството между държавите членки, включително между съответните органи, и с гражданското общество, научноизследователските институти и частния сектор, по-специално по отношение на плановете и стратегиите за пътна безопасност, следвайки основан на риска или интегриран подход (като например подхода „Безопасна система“);
 - в) да вземат предвид колоезденето⁶ и ходенето пеша в плановете за мобилност, политиките и мерките за безопасност и, където е осъществимо, да обмислят включването на специална инфраструктура;

⁶ На политиката относно колоезденето е отделено специално внимание в Декларацията от Люксембург относно колоезденето като благоприятен за климата вид транспорт, октомври 2015 г.

- г) да подобрят безопасността за участниците в движението по пътищата, като разработят по-безопасна пътна инфраструктура, вземайки предвид възможността за разширяване на обхвата на прилагане на принципите на управление на безопасността на пътните инфраструктури отвъд пътищата, които са част от трансевропейската транспортна мрежа;
- д) да предприемат съвместни действия със заинтересованите страни, като част от планирането на градската мобилност, относно възможността за разширяване на обхвата на прилагане и въвеждане на по-ниска максимална скорост, като например 30 км/ч, в зоните с повишен риск, и по-специално зоните, в които хората работят, карат колело и играят;
- е) да осигурят ефективното разполагане на системата eCall и да съкратят времето за оказване на помощ;
- ж) да насърчат провеждането на задълбочени разследвания, при които се използват подходящи примери за тежки пътнотранспортни катастрофи/произшествия и се анализират данни с цел набелязване на приоритетните области за предприемане на действия;
- з) да продължат, наред с усилията си за постигане на целта за намаляване до 2020 г. на броя на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия, работата за: i) намаляване на броя на тежките наранявания от пътнотранспортни катастрофи и ii) предоставяне до 2018 г. на надеждни и съпоставими данни, използвайки общо определение, основано на скалата на нараняванията MAIS⁷3+;
- и) да определят цел за намаляване наполовина до 2030 г. на броя на тежките наранявания в ЕС в сравнение с 2020 г. като изходна точка, използвайки това общо определение и в рамките на цялостна стратегия за пътна безопасност за този период;
- й) да продължат да разработват мерки за осигуряване на грижи след произшествието, ранна рехабилитация и социална реинтеграция на пострадалите при пътнотранспортни произшествия, в сътрудничество със съответните свързани с обществения ред заинтересовани страни, по-специално страните, представляващи пострадалите при пътнотранспортни произшествия;

⁷ *Максимално опростена скала на нараняванията*, показател със стойности от 1 до 6.

- к) да укрепят по ефективен начин правилата за пътна безопасност и да предоставят съдействие на органите, отговорни за прилагане на правилата за пътна безопасност, включително посредством сътрудничество и обмен на добри практики, по-специално по отношение на управлението на МПС с превишена скорост или под въздействието на алкохол или наркотици, неспазването на правилата на светофарите и пътните знаци, управлението на МПС при загуба на концентрация, например чрез използването на мобилни устройства, и неизползването на предпазно оборудване. Специално внимание следва да се отдели на средствата за превенция, като например блокиращото устройство при употреба на алкохол, и на други системи за техническа подкрепа;
- л) да продължат работата си в рамките на международните органи за пътна безопасност⁸ за подпомагане на ускоряването на подобренията на пътната безопасност посредством технически и други средства в Европа и света;
- м) да осигурят адекватни равнища на финансиране на бъдещите политики, програми и научни изследвания за пътна безопасност в съответствие с i) определените в националните стратегии цели и ii) наличните финансови ресурси на държавите членки;
- н) да популяризират в цяла Европа, съвместно с Европейската комисия, култура на пътната безопасност, основана на споделени ценности, и да подобрят поведението на участниците в движението по пътищата посредством непрекъснато и ефективно огромяване и обучение, насочено към различни групи, като се вземат предвид конкретните потребности на уязвимите участници в движението по пътищата⁹, както и на професионалните водачи;
- о) да подкрепят въвеждането на съответстващи и оперативно съвместими свързани и автоматизирани превозни средства с доказани ползи за безопасността, както се посочва в декларацията от Амстердам¹⁰ и в стратегията на Комисията за съвместни интелигентни транспортни системи.¹¹

⁸ Като работните групи на Икономическата комисия за Европа на ООН (Работна група по безопасност на пътното движение (WP.1), Световния форум за хармонизация на нормативната уредба на превозните средства (WP.29), Работната група по транспорт на опасни стоки (WP.15).

⁹ „Уязвими участници в движението по пътищата“ обхваща немоторизираните участници в движението по пътищата, като например пешеходците и колоездачите, както и мотоциклетистите и лицата с увреждания или с намалена подвижност и ориентация.

¹⁰ Декларация от Амстердам относно сътрудничеството в областта на свързаното и автоматизирано управление на МПС, април 2016 г.

¹¹ Документ ST 15203/16 (COM (2016) 766 final от ноември 2016 г.).

9. Държавите членки приканват Комисията:

- а) да повиши защитата на участниците в движението по пътищата и по-специално уязвимите участници в движението по пътищата, като гарантира внедряването на нови елементи на безопасност за превозните средства, например посредством ускоряване на преразглеждането на правилата за одобрение на типа в регламента относно общата безопасност, както е посочено в доклада на Комисията до Европейския парламент и Съвета, озаглавен: „В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС“;¹²
- б) да подготви нова рамка за политиката относно пътната безопасност за десетилетието след 2020 г., включително оценка на постигнатите във връзка с пътната безопасност резултати, като взема предвид определените в тази декларация конкретни и общи цели;
- в) да проучи укрепването на правната рамка на Съюза за пътната безопасност със специален акцент върху сътрудничеството между държавите членки относно взаимното признаване на лишаването от право на управление на МПС на чуждестранните водачи на МПС, без да се засяга(т) съответното(ите) правно(и) основание(я) за такива предложения;
- г) да работи с всички заинтересовани страни за изготвянето на проекти и инициативи за защита на уязвимите участници в движението по пътищата и улесняване на обмена на знания и добри практики между държавите членки по отношение на разследванията на пътнотранспортни произшествия, както и за изготвянето на стратегии и кампании за пътна безопасност;
- д) да проучи потенциала на свързаните и автоматизираните технологии за управление на МПС и използването на данните, които вече са налични в превозните средства и инфраструктурата, за повишаване на пътната безопасност при гарантиране на сигурността на данните;
- е) да гарантира осигуряването на необходимите ресурси за научни изследвания, програми и проекти за насърчване на пътната безопасност в Европа;
- ж) да си сътрудничи с държавите членки и други ключови заинтересовани страни в изграждането на култура за пътна безопасност в цяла Европа.

¹² Документ ST 15705/16 (COM (2016) 787 final от декември 2016 г.).

10. Държавите членки приканват сектора, в сътрудничество с представителите на гражданското общество в сектора:
- а) да разработи отворени за сътрудничество интелигентни транспортни системи, като се гарантира, че новите услуги и системи си съответстват и са сигурни и оперативно съвместими на европейско равнище;
 - б) да разработи и популяризира нови технологии, по-специално функциите за управление на МПС и системите за подпомагане на водачите, които намаляват последиците от човешка грешка и загуба на концентрация, като например усъвършенствана интелигентна система за регулиране на скоростта или автономна система за аварийно спиране, за защита по-специално на уязвимите участници в движението по пътищата;
 - в) да популяризира потенциала за пътна безопасност на отворените за сътрудничество, свързаните и автоматизираните превозни средства.
11. Министрите на транспорта изтъкват значението на непрестанната работа и постоянното сътрудничество в областта на пътната безопасност и вземат под внимание приноса и ангажиментите на заинтересованите страни преди и по време на конференцията във Валета.
-