

Brusel 8. června 2017
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: Delegace

Č. předchozího dokumentu: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

Předmět: Závěry Rady o bezpečnosti silničního provozu, potvrzující Vallettské prohlášení z března 2017
– závěry Rady (8. června 2017)

Delegace naleznou v příloze závěry Rady o „bezpečnosti silničního provozu, potvrzující Vallettské prohlášení (Valletta, 28. a 29. března 2017)“, přijaté Radou na jejím 3545. zasedání konaném dne 8. června 2017.

**ZÁVĚRY RADY
o bezpečnosti silničního provozu,
potvrzující Vallettské prohlášení z března 2017**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

1. S OHLEDEM NA POSOUZENÍ pokračující činnosti prováděné prostřednictvím různých politik s cílem dále zlepšovat bezpečnost silničního provozu;
2. BEROUC NA VĚDOMÍ zveřejnění statistik Komise o počtu úmrtí na silnicích v Unii za rok 2016;¹
3. VÍTAJÍC ministerskou konferenci o bezpečnosti silničního provozu uspořádanou maltským předsednictvím ve Vallettě dne 29. března 2017;
4. POTVRZUJE obsah Vallettského prohlášení o bezpečnosti silničního provozu uvedené v příloze těchto závěrů;
5. VYZÝVÁ členské státy, aby pokračovaly ve svém úsilí a nadále spolupracovaly při provádění závazků přijatých v tomto prohlášení;
6. VYZÝVÁ Komisi, aby se k tomuto úsilí připojila a při přípravě příští strategie Unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu toto prohlášení zohlednila.

¹ Tisková zpráva Evropské komise IP/17/674 ze dne 28. března 2017.

1. Ministři dopravy členských států Evropské unie, kteří zasedali ve Vallettě dne 29. března 2017 v rámci maltského předsednictví Rady Evropské unie, opětovně potvrzují svůj závazek zlepšit bezpečnost silničního provozu. Trvale vysoký počet úmrtí při dopravních nehodách (26 100 úmrtí v EU v roce 2015) a vážných zranění v silniční dopravě představuje významný společenský problém, způsobující lidské utrpení a nepřijatelné hospodářské náklady, odhadované v řádu 50 miliard EUR ročně jen v případě smrtelných nehod² a více než 100 miliard EUR po zahrnutí závažných nehod.³
2. Lze sledovat trvalý a slibný trend při plnění společného cíle snížit počet úmrtí při dopravních nehodách v letech 2010 až 2020 o polovinu, který Rada Evropské unie v roce 2010 potvrdila,⁴ avšak míra snížení úmrtnosti se v posledních letech nezměnila. Zvláště znepokojující je počet úmrtí a vážných zranění chodců a cyklistů. Tento cíl se proto stal velkou výzvou, a nebude-li vyvinuto další úsilí, nemusí být splněn.
3. Práce na zvýšení bezpečnosti silničního provozu by neměla být měřena pouze počtem úmrtí při dopravních nehodách, protože počet vážných zranění není o nic méně znepokojivý, neboť je pětikrát vyšší než počet úmrtí při silničních nehodách.² V duchu rezoluce Valného shromáždění OSN o zlepšení globální bezpečnosti silničního provozu⁵ by ambiciózní celkový cíl měl být zaměřen na přijímání a provádění odpovídajících opatření ke snižování počtu takových nehod. Takový cíl si vyžaduje monitorování prostřednictvím srovnatelných a spolehlivých údajů vykazovaných za použití společné definice. Údaje musí členské státy ve spolupráci s Evropskou komisí důkladně analyzovat, aby mohla být na základě jejich spolehlivosti přijata vhodná dodatečná opatření s cílem snížit v příštím desetiletí počet takových zranění.

² Evropská komise, Studie o bezpečnosti silničního provozu týkající se průběžného hodnocení směrů politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 (Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020), 2015, s. 19.

³ Tisková zpráva Evropské komise IP/16/863 ze dne 31. března 2016.

⁴ Závěry Rady o bezpečnosti silničního provozu ze dne 2. prosince 2010, bod 21, dokument ST 16951/10.

⁵ Rezoluce A/70/260 z dubna 2016.

4. Situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu se v jednotlivých členských státech výrazně liší. Zvláštní úsilí je třeba vyvinout v případech, kdy je bezpečnost silničního provozu nižší než průměr Evropské unie, a to prostřednictvím úzké spolupráce a výměny poznatků mezi členskými státy.
5. Hlavními příčinami nehod v silniční dopravě jsou i nadále nepřiměřená rychlost, řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo drog, nepozornost a únava při řízení. Závažnost zranění zvyšuje nepoužívání ochranných prostředků. Zvláštní pozornost by tak měla být věnována zlepšení chování účastníků silničního provozu.
6. Existuje již široká škála nástrojů týkajících se zejména lepšího prosazování pravidel silničního provozu v členských státech i přeshraničně, lepšího vzdělávání účastníků silničního provozu a zvyšování jejich informovanosti, jakož i zlepšování infrastruktury a bezpečnosti vozidel, a to s přihlédnutím k věku i technické způsobilosti. Tyto nástroje by měly být okamžitě uplatňovány.
7. Vycházející ze zásady subsidiarity je bezpečnost silničního provozu sdílenou odpovědností, která vyžaduje konkrétní a společnou akci orgánů Evropské unie, členských států, regionálních a místních orgánů, průmyslu a občanské společnosti.
8. Členské státy se zavážou k:
 - a) dalšímu provádění a posilování opatření nezbytných ke snížení počtu úmrtí při dopravních nehodách v EU do roku 2020 oproti roku 2010 o polovinu;
 - b) posilování spolupráce mezi členskými státy, včetně příslušných orgánů, a spolupráce s občanskou společností, výzkumnými ústavy a soukromým sektorem, zejména s ohledem na plány a strategie v oblasti bezpečnosti silničního provozu, a to na základě přístupu zohledňujícího riziko nebo integrovaného přístupu (např. přístup „bezpečného systému“);
 - c) zohlednění cyklistiky⁶ a pěší chůze v plánech mobility, bezpečnostních politikách a opatřeních, a kde je to proveditelné, zvážení začlenění specializované infrastruktury;

⁶ Politikou týkající se cyklistiky se konkrétně zabývá Lucemburské prohlášení o cyklistice jako způsobu dopravy šetrném ke klimatu z října 2015.

- d) zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu vybudováním bezpečnější silniční infrastruktury, a to s ohledem na možnost rozšířit uplatňování zásad řízení bezpečnosti infrastruktury nad rámec silnic transevropské dopravní sítě (TEN-T);
- e) spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami v rámci plánování městské mobility, pokud jde o možnost rozšíření a začlenění omezené rychlosti, např. na 30 km/h, ve vysoce rizikových oblastech, zejména v oblastech, kde lidé pracují, jezdí na kole a provozují hry;
- f) zajištění účinného zavedení systému e-Call a zkrácení doby potřebné k záchraně;
- g) podpoře provádění hloubkových šetření s využitím příslušných vzorků vážných dopravních srážek a nehod a analýz údajů s cílem určit prioritní oblasti činnosti;
- h) pokračování v úsilí o dosažení cíle snížení počtu úmrtí na silnicích pro rok 2020 a k souběžnému provádění opatření s cílem: i) snížení počtu vážných zranění při nehodách v silniční dopravě a ii) vykazování spolehlivých a srovnatelných údajů za použití společné definice založené na stupnici traumat MAIS⁷3+ nejpozději od roku 2018;
- i) stanovení cíle snížit nejpozději od roku 2030 o polovinu počet vážných zranění v EU oproti roku 2020 za použití této společné definice a v rámci celkové strategie bezpečnosti silničního provozu na toto období;
- j) dalšímu rozvíjení opatření k zajištění ponehodové péče, včasné rehabilitace a sociální reintegrace obětí silničních nehod ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami z oblasti veřejné politiky, zejména s těmi, které zastupují oběti dopravních nehod;

⁷ Stupnice míry závažnosti zranění (*Maximum Abbreviated Injury Scale*), index s rozsahem od 1 do 6.

- k) účinnému prosazování pravidel bezpečnosti silničního provozu a k poskytování podpory donucovacím orgánům v oblasti silniční dopravy, mj. prostřednictvím spolupráce a výměny osvědčených postupů, zejména s ohledem na překračování povolené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu či drog, nedodržování pravidel týkajících se světelného signalizačního zařízení a dopravního značení, nepozornost při řízení, např. s ohledem na používání mobilních zařízení, a nepoužívání ochranného vybavení. Zvláštní pozornost by měla být věnována preventivním nástrojům, jako jsou alkoholové imobilizéry a další systémy technické podpory;
- l) pokračování v činnosti v mezinárodních orgánech pro bezpečnost silničního provozu⁸ s cílem přispět k rychlejšímu zlepšení bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím technických i netechnických prostředků v Evropě i mimo ni;
- m) zajištění odpovídajících úrovní financování pro budoucí politiky, programy a výzkum v oblasti bezpečnosti silničního provozu v souladu s i) cíli stanovenými ve vnitrostátních strategiích a ii) dostupnými finančními zdroji členských států;
- n) prosazování společně s Evropskou komisí celoevropské kultury bezpečnosti silničního provozu založené na sdílených hodnotách a zlepšení chování účastníků silničního provozu prostřednictvím trvalého a účinného vzdělávání a odborné přípravy se zaměřením na různé skupiny, a to při zohlednění zvláštních potřeb zranitelných účastníků silničního provozu⁹ i řidičů z povolání;
- o) podpoře zavádění kompatibilních a interoperabilně propojených a automatizovaných vozidel s prokázaným přínosem pro bezpečnost, jak je uvedeno v Amsterodamském prohlášení¹⁰ a ve strategii Komise týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů.¹¹

⁸ Jako jsou pracovní skupiny Evropské hospodářské komise OSN (pracovní skupina pro bezpečnost silniční dopravy (WP.1), Světové fórum pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP.29), pracovní skupina pro přepravu nebezpečných věcí (WP.15)).

⁹ „Zranitelní účastníci silničního provozu“ zahrnují nemotorizované účastníky silničního provozu, jako např. chodce a cyklisty, stejně jako motocyklisty a osoby se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace.

¹⁰ Amsterodamské prohlášení o spolupráci v oblasti propojeného a automatizovaného silničního provozu, duben 2016.

¹¹ Dokument ST 15203/16 (COM (2016) 766 final z listopadu 2016).

9. Členské státy vyzývají Komisi, aby:

- a) posílila ochranu účastníků silničního provozu a zejména zranitelných účastníků silničního provozu prostřednictvím zajištění zavádění nových bezpečnostních prvků pro vozidla, např. urychlením přezkumu pravidel pro schvalování typu v nařízení o obecné bezpečnosti, jak je uvedeno ve zprávě Komise Evropskému parlamentu a Radě s názvem „Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU“;¹²
- b) vypracovala nový rámec politiky bezpečnosti silničního provozu pro desetiletí po roce 2020, včetně posouzení bezpečnosti silničního provozu s ohledem na cíle a úkoly uvedené v tomto prohlášení;
- c) prozkoumala posílení právního rámce Unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu se zvláštním zaměřením na spolupráci členských států v oblasti vzájemného uznávání zákazu řízení motorových vozidel pro zahraniční řidiče, aniž je dotčen odpovídající právní základ či základy pro tyto návrhy;
- d) spolupracovala se všemi zúčastněnými stranami na vypracování projektů a iniciativ pro ochranu ohrožených účastníků silničního provozu a usnadnění výměny znalostí a osvědčených postupů mezi členskými státy ohledně šetření dopravních nehod, jakož i strategií a kampaní v oblasti bezpečnosti silničního provozu;
- e) prozkoumala možnosti propojených a automatizovaných technologií řízení a využívání údajů, které jsou již ve vozidlech a v infrastruktuře k dispozici, s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu a zároveň zajistit zabezpečení údajů;
- f) zajistila, aby byly poskytnuty nezbytné zdroje na výzkum, programy a projekty podporující bezpečnost silničního provozu v Evropě;
- g) spolupracovala s členskými státy a dalšími klíčovými zúčastněnými stranami na vybudování celoevropské kultury bezpečnosti silničního provozu.

¹² Dokument ST 15705/16 (COM (2016) 787 final z prosince 2016).

10. Členské státy vyzývají průmysl, aby ve spolupráci s občanskou společností v tomto odvětví:
- a) vytvořil spolupracující inteligentní dopravní systémy, které zajistí, že nové služby a systémy budou kompatibilní, bezpečné a interoperabilní na evropské úrovni;
 - b) vytvořil a podporoval nové technologie, zejména automatizované řídicí funkce a asistenční systémy řidiče, které omezují následky lidských chyb a nepozornosti, jako je pokročilý inteligentní asistent rychlosti nebo autonomní nouzové brzdění, které chrání zejména zranitelné účastníky silničního provozu;
 - c) podporoval možnosti v oblasti bezpečnosti silničního provozu, pokud jde o spolupracující, propojená a automatizovaná vozidla.
11. Ministři dopravy zdůrazňují význam nepřetržité činnosti a spolupráce v oblasti bezpečnosti silničního provozu a berou na vědomí příspěvky a závazky učiněné zúčastněnými stranami před zahájením konference ve Vallettě a během ní.
-