



Brüsszel, 2017. június 8.
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: a delegációk

Előző dok. sz.: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

Tárgy: A Tanács következtetései a közúti közlekedés biztonságáról
– a 2017. márciusi vallettai nyilatkozat jóváhagyása
– A Tanács következtetései (2017. június 8.)

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a közúti közlekedés biztonságáról és a vallettai nyilatkozat (Valletta, 2017. március 28–29.) jóváhagyásáról szóló tanácsi következtetéseket, amelyeket a Tanács a 2017. június 8-i 3545. ülésén fogadott el.

A TANÁCS KÖVETKEZTETÉSEI
a közúti közlekedés biztonságáról
– a 2017. márciusi vallettai nyilatkozat jóváhagyása

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

1. FELMÉRVE a közúti közlekedés biztonságának további javítása érdekében különböző szakpolitikák révén megvalósított folyamatos munkát;
2. TUDOMÁSUL VÉVE az Unióban 2016-ban bekövetkezett halálos kimenetelű közúti balesetek számáról a Bizottság által közzétett statisztikai adatokat;¹
3. ÜDVÖZÖLVE a közúti közlekedés biztonságáról szóló, a máltai elnökség által 2017. március 29-én Vallettában megrendezett miniszteri konferenciát;
4. JÓVÁHAGYJA a közúti közlekedés biztonságáról szóló, e következtetések mellékletében szereplő vallettai nyilatkozat tartalmát;
5. FELKÉRI a tagállamokat, hogy az e nyilatkozatban szereplő vállalásaik teljesítése érdekében a jövőben is tegyenek erőfeszítéseket és folytassák az együttműködést;
6. FELKÉRI a Bizottságot, hogy vállaljon részt ezen erőfeszítésekben és az Unió következő közúti közlekedésbiztonsági stratégiájának kidolgozása során vegye figyelembe a nyilatkozatot.

¹ Európai Bizottság – A 2017. március 28-i IP/17/674. számú sajtóközlemény.

1. Az Európai Unió tagállamainak az Európai Unió Tanácsa máltai elnöksége alatt, 2017. március 29-én Vallettában ülésező közlekedési miniszterei megerősítik a közúti közlekedés biztonságának javítása melletti elkötelezettségüket. A halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos sérüléssel járó közúti balesetek folyamatosan magas száma (az EU-ban 26 100 halálesetet regisztráltak 2015-ben) emberi szenvedéssel és a gazdaság számára elfogadhatatlan költségekkel járó jelentős társadalmi problémát okoz, e költségek ugyanis a kizárólag a halálos kimenetelű baleseteket számításba vevő becslések² szerint eléri az évi 50 milliárd eurós nagyságrendet, a súlyos sérüléssel járó baleseteket is beleszámítva pedig meghaladják a 100 milliárd eurót.³
2. A korábbi tartósnak és ígéretesnek látszó trendek alapján megvalósíthatónak tűnt az az Európai Unió Tanácsa által 2010-ben jóváhagyott⁴ közös cél, amely szerint 2010 és 2020 között a felére kell csökkenteni a halálos kimenetelű közúti balesetek számát, az utóbbi években azonban a halálos kimenetelű balesetek számának csökkenése stagnált. Különös aggodalomra ad okot a gyalogosok és a kerékpárosok körében regisztrált halálesetek és súlyos sérülések száma. A kitűzött cél elérése így rendkívül nehézé vált, további erőfeszítések nélkül pedig egyenesen teljesíthetetlen lehet.
3. A közúti közlekedés biztonságának javítása érdekében végzett munkát nem kizárólag a halálos kimenetelű közúti balesetek száma alapján kellene megítélni; a súlyos sérüléssel járó balesetek száma is legalább annyira nyugtalanító, mivel azok száma a halálos kimenetelű közúti balesetek számának ötszörösére tehető.² Ennek megfelelően egy ambiciózus átfogó cél elérésére kell törekednünk az ENSZ Közgyűlése által a közúti közlekedés globális biztonságának javításáról elfogadott határozat⁵ szellemében, ezzel ösztönözve a halálesetek és a balesetek számának csökkentését célzó megfelelő intézkedések végrehajtását. A cél elérése érdekében tett erőfeszítéseket összehasonlítható és megbízható, közös fogalommeghatározásokból kiindulva közölt adatok segítségével kell nyomon követni. Ezeket az adatokat a tagállamok és az Európai Bizottság közötti együttműködés keretében alapos elemzésnek kell alávetni, hogy az így kapott megbízható adatokból kiindulva megfelelő további intézkedéseket lehessen hozni annak érdekében, hogy a sérülések száma a következő évtizedben csökkenjen.

² Európai Bizottság, *Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020*, 2015, 19. o.

³ Európai Bizottság – A 2016. március 31-i IP/16/863. számú sajtóközlemény.

⁴ A Tanács közúti közlekedésbiztonságról szóló, 2010. december 2-i következtetései, 21. pont (ST 16951/10).

⁵ Az ENSZ-közgyűlés 2016. áprilisi A/70/260 határozata.

4. A közúti közlekedésbiztonsági helyzet nagyon eltérő az egyes tagállamokban. Különleges erőfeszítést kell tenni azon országok esetében, ahol a közúti közlekedésbiztonsági szint nem éri el az uniós átlagot, és az erőfeszítéseket a tagállamok közötti szoros együttműködéssel és az ismeretek cseréjével támogatni kell.
5. A gyorsajtás, az alkohol vagy egyéb tudatmódosító szerek befolyása alatti járművezetés, a figyelmetlenség vagy a fáradtság továbbra is a közúti balesetek legfőbb kiváltó okai közé tartoznak. Védőfelszerelés nélkül a sérülések még súlyosabbak lehetnek. Ennek megfelelően kiemelt figyelmet kell fordítani arra, hogy a közúti közlekedésben részt vevők magatartása a helyes irányba változzon.
6. Már bevezettek egy sor olyan eszközt, amelyek célja többek között a közlekedési szabályok szigorúbb betartatása a tagállamokban és határokon átnyúló jelleggel, a közúti közlekedésben részt vevők jobb oktatása és tájékoztatása, valamint az infrastruktúra és a gépjármű-biztonság javítása, figyelembe véve a gépjárművek korát és műszaki alkalmasságát. Ezeket az eszközöket késlekedés nélkül alkalmazni kell.
7. Figyelemmel a szubszidiaritás elvére, a közúti közlekedés biztonsága megosztott felelősség, amelyhez konkrét és közös fellépéseket kell végrehajtaniuk az Európai Unió intézményeinek, a tagállamoknak, a regionális és a helyi szintű hatóságoknak, az iparnak és a civil társadalomnak.
8. A tagállamok vállalják, hogy:
 - a) folytatják és megerősítik az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy 2020-ig a 2010-es adatokhoz képest a felére csökkenjen az Európai Unióban bekövetkező halálos kimenetelű közúti balesetek száma;
 - b) fokozzák a tagállamok – beleértve az érintett hatóságokat is – közötti együttműködést, valamint a civil társadalommal, a kutatóintézetekkel és a magánszektormmal folytatott együttműködést, különösen a közúti közlekedésbiztonsági tervek és stratégiák tekintetében és olyan kockázatalapú vagy integrált megközelítést követve, mint például a „Safe System” elnevezésű megközelítés;
 - c) figyelembe veszik a kerékpározást⁶ és a gyaloglást a mobilitási tervekben, a biztonságra vonatkozó szakpolitikákban és intézkedésekben, valamint amennyiben lehetséges, belefoglalják azokba a célzott infrastruktúrákat;

⁶ A kerékpáros szakpolitikával kifejezetten a kerékpározás mint éghajlatbarát közlekedési mód című, 2015. októberi luxembourgi nyilatkozat foglalkozik.

- d) biztonságosabb közúti infrastruktúra kialakítása révén javítják a közúti közlekedésben részt vevők biztonságát, figyelembe véve, hogy a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére vonatkozó elveket a transzeurópai közlekedési hálózatba (TEN-T) tartozó közutakon kívüli közutakon is lehetne alkalmazni;
- e) a városi mobilitási tervezés részeként egyeztetnek az érintettekkel arról, hogy például a 30 km/h-ás sebességkorlátozás alá tartozó területeket ki lehetne terjeszteni az olyan magas kockázatú területekre, mint a munkahelyek, a kerékpáros útvonalak és a játszóterek környéke, valamint hogy azokat integrálni lehetne;
- f) gondoskodnak az e-segélyhívó rendszer hatékony kiépítéséről és a mentési szolgálatok kikerkezéséhez szükséges idő csökkentéséről;
- g) előmozdítják azt, hogy a súlyos közlekedési balesetkből gyűjtött releváns minták felhasználásával mélyreható vizsgálatokra kerüljön sor és az adatok elemzését követően azonosítani lehessen azokat a területeket, ahol a leginkább szükséges beavatkozni;
- h) a halálos kimenetelű balesetek számának 2020-ra kitűzött csökkentése érdekében megvalósított erőfeszítéseikkel párhuzamosan továbbra is törekedni fognak: i. a közúti balesetek során bekövetkező súlyos sérülések számának csökkentésére, valamint ii. arra, hogy 2018-ig bevezessék a MAIS⁷ 3+ sérülési skálát, és az erre épülő közös fogalommeghatározásokat alkalmazva megbízható és összehasonlítható adatokat közöljenek;
- i) célul tűzik ki az Unióban bekövetkező, súlyos sérüléssel járó balesetek számának felére csökkentését 2030-ig a 2020-as adatokhoz képest a közös fogalommeghatározást használva, egy erre az időszakra vonatkozó általános közúti közlekedésbiztonsági stratégia részeként;
- j) folytatják olyan intézkedések kidolgozását, amelyek biztosítják a közúti balesetek áldozatainak balesetet követő ellátását, korai rehabilitációját és társadalmi visszailleszkedését, együttműködve a releváns szakpolitikai érintettekkel, különös tekintettel a közúti közlekedési balesetek áldozatait képviselő érintettekre;

⁷ A Maximális Rövidített Sérülési Skála (Maximum Abbreviated Injury Score) egy 1-től 6-ig terjedő mutatószám.

- k) hatékonyan betartatják a közúti közlekedésbiztonsági szabályokat és támogatást biztosítanak a közúti bűnüldöző szervezetek többek között együttműködés és a bevált gyakorlatok cseréje révén, különös tekintettel a gyorsajtásra, az alkohol vagy egyéb tudatmódosító szerek befolyása alatti járművezetésre, a közlekedési lámpák jelzéseinek és a közlekedési tábláknak a figyelmen kívül hagyására, a jármű vezetése közben a figyelmet hátrányosan befolyásoló tevékenységekre, mint például a mobil eszközök használata, és a védőfelszerelések használatának elmulasztására. Különös figyelmet kell szentelni a megelőzést szolgáló olyan eszközöknek, mint például az indításgátló alkoholszondák vagy egyéb műszaki jellegű támogató rendszerek;
- l) folytatják a nemzetközi közúti közlekedésbiztonsági szervek⁸ keretében megkezdett munkát, elősegítve ezzel azt, hogy Európában és a világ többi részén gyorsabban megvalósulhassanak a közúti közlekedés biztonságát célzó műszaki és nem műszaki jellegű fejlesztések;
- m) megfelelő szintű finanszírozást biztosítanak a jövőben a közúti közlekedés biztonságával foglalkozó szakpolitikák, programok és kutatás számára összhangban i. a nemzeti stratégiákban meghatározott célokkal, valamint ii. a tagállamok rendelkezésére álló pénzügyi forrásokkal;
- n) a közös értékekre építve az Európai Bizottsággal közösen Európa-szerte előmozdítják a közúti közlekedésbiztonsági kultúrát, valamint különböző csoportokat megcélözva folyamatos és hatékony oktatás és képzés révén javítják a közúti közlekedésben részt vevők magatartását, figyelemmel mind a közúti közlekedés veszélyeztetett csoportokhoz tartozó résztvevőinek⁹, mind pedig a hivatásos gépjárművezetőknek a sajátos szükségleteire;
- o) az amszterdami nyilatkozatban¹⁰ és az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerekről szóló bizottsági stratégiában¹¹ foglaltaknak megfelelően támogatják az olyan kompatibilis és interoperábilis összekapcsolt és automatizált járműveknek a bevezetését, amelyek biztonsági szempontból bizonyíthatóan előremutatóak.

⁸ Például az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának munkacsoportjaiban (a közúti forgalombiztonsággal foglalkozó munkacsoport (WP.1), a Járműelőírások Harmonizálása Világforum (WP.29), a veszélyes áruk szállításával foglalkozó munkacsoport (WP.15)).

⁹ „a közúti közlekedés veszélyeztetett csoportokhoz tartozó résztvevői”: a közúti közlekedés nem motorizált résztvevői, például a gyalogosok és a kerékpárosok, valamint a motorkerékpárosok és a fogyatékkal élő személyek, a csökkent mozgásképességű személyek és a csökkent tájékozódóképességű személyek;

¹⁰ Amszterdami nyilatkozat az összekapcsolt és automatizált járművezetés terén való együttműködésről, 2016. április.

¹¹ ST 15203/16 (COM (2016) 766 final, 2016. november).

9. A tagállamok felkérlik a Bizottságot, hogy:

- a) fokozza a közúti közlekedésben részt vevők védelmét, különös tekintettel a közúti közlekedés veszélyeztetett csoportokhoz tartozó résztvevőire, azzal, hogy „A halálos kimenetelű közúti balesetek csökkentése: a gépjárműbiztonság javítása az Európai Unióban” című, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak szóló bizottsági jelentésben¹² foglaltaknak megfelelően gondoskodik a járművek új biztonsági berendezéseinek bevezetéséről többek között az általános biztonsági rendeletben szereplő típusjóváahagyási szabályok felülvizsgálatának felgyorsításával;
- b) készítse új közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretet a 2020 utáni évtizedre, beleértve a közúti közlekedésbiztonsági teljesítmény értékelését is, figyelembe véve az e nyilatkozatban meghatározott célértékeket és célkitűzéseket;
- c) vizsgálja meg a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó uniós jogszabályi keret szigorításának lehetőségét, különös tekintettel az adott tagállamban nem állandó lakosok járművezetéstől való eltiltásának kölcsönös elismerése érdekében a tagállamok között folytatandó együttműködésre, nem érintve az ilyen javaslatok megfelelő jogalapjának (jogalapjainak) a kérdését;
- d) minden érdekelt bevonásával tegyen lépéseket olyan projektek és kezdeményezések elindítása érdekében, amelyek a közúti közlekedés veszélyeztetett csoportokhoz tartozó résztvevőinek a védelmét szolgálják, valamint elősegítik az ismeretek és a bevált gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét a közúti balesetek kivizsgálása, valamint a közúti közlekedésbiztonsági stratégiák és kampányok területén;
- e) vizsgálja meg az összekapcsolt és automatizált járművezetési technológiákban rejlő lehetőségeket, valamint azt, hogy a már rendelkezésre álló adatokat hogyan lehetne felhasználni a járművekben és az infrastruktúrában a közúti közlekedés biztonságának javítása érdekében, biztosítva ugyanakkor az adatok biztonságát is;
- f) biztosítsa, hogy álljanak rendelkezésre a szükséges források a közúti közlekedés biztonságának előmozdításával összefüggő kutatás, programok és projektek céljára Európában;
- g) működjön együtt a tagállamokkal és más fontos érdekeltekkel a közúti közlekedésbiztonsági kultúra Európa-szerte történő fejlesztése érdekében.

¹² ST 15705/16 (COM (2016) 787 final, 2016. december).

10. A tagállamok felkérlik az ipart, és azzal együttműködésben az ágazatban tevékenykedő civil társadalmi szereplőket arra, hogy:
- a) fejlesszenek ki kooperatív intelligens közlekedési rendszereket, gondoskodva arról, hogy az új szolgáltatások és rendszerek kompatibilisek, biztonságosak és európai szinten interoperábilisak legyenek;
 - b) fejlesszenek ki új technológiákat és járuljanak hozzá azok elterjedéséhez, különös tekintettel az olyan automatizált járművezetési funkciókra és a járművezetést segítő rendszerekre, amelyek csökkentik az emberi tényezőből fakadó hibák és a figyelemelterelés következményeit (például fejlett intelligens sebességtámogató rendszerek vagy autonóm vészfékező rendszerek), ezzel védelmezve különösen a közúti közlekedés veszélyeztetett csoportokhoz tartozó résztvevőit;
 - c) mozdítsák elő a kooperatív, összekapcsolt és automatizált járművek közötti közlekedésbiztonsági potenciálját.
11. A közlekedési miniszterek felhívják a figyelmet arra, hogy a közúti közlekedés biztonsága területén folyamatos munkára és együttműködésre van szükség, továbbá tudomásul veszik az érintettek által a vallettai konferencia előtt és alatt tett észrevételeket és vállalásokat.
-