



Bruksela, 8 czerwca 2017 r.
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	8666/1/17 REV 1 TRANS 158
Dotyczy:	Konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego popierające oświadczenie z Valetty z marca 2017 r. – Konkluzje Rady (8 czerwca 2017 r.)

Delegacje otrzymują w załączeniu konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego popierające oświadczenie z Valetty (Valetta, 28–29 marca 2017 r.), przyjęte przez Radę na jej 3545. posiedzeniu, które miało miejsce 8 czerwca 2017 r.

KONKLUZJE RADY
w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego
popierające oświadczenie z Valetty z marca 2017 r.

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

1. UWZGLĘDNIAJĄC prace stale podejmowane w ramach różnych polityk na rzecz dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
2. UWZGLĘDNIAJĄC opublikowane przez Komisję dane statystyczne dotyczące liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii w 2016 r.¹;
3. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJĄC fakt zorganizowania przez prezydencję maltańską konferencji ministerialnej na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, która to konferencja odbyła się w Valletcie w dniu 29 marca 2017 r.;
4. POPIERA treść oświadczenia z Valetty w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, które to oświadczenie zamieszczono w załączniku do niniejszych konkluzji;
5. ZACHEĆCA państwa członkowskie do kontynuowania starań i współpracy na rzecz zrealizowania zobowiązań podjętych w tym oświadczeniu;
6. ZWRACA SIĘ do Komisji o włączenie się do tych wysiłków oraz do wzięcia oświadczenia pod uwagę przy przygotowywaniu przyszłej unijnej strategii na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

¹ Komisja Europejska, komunikat prasowy IP/17/674 z 28 marca 2017 r.

1. Ministrowie transportu państw członkowskich Unii Europejskiej, zebrani w Valletcie w dniu 29 marca 2017 r. za prezydencji Malty w Radzie Unii Europejskiej, ponownie potwierdzają, że dążą do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Utrzymująca się na wysokim poziomie liczba ofiar śmiertelnych (26 100 zgonów w UE w 2015 r.) i osób odnoszących w wypadkach drogowych poważne obrażenia stanowi istotny problem społeczny, powoduje ludzkie cierpienie oraz pociąga za sobą niedopuszczalne koszty gospodarcze, szacowane na około 50 mld EUR rocznie w odniesieniu do samych wypadków ze skutkiem śmiertelnym² i ponad 100 mld EUR po uwzględnieniu także poważnych wypadków.³
2. Jeśli chodzi o realizację wspólnego celu, jakim jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych między 2010 r. a 2020 r. – który to cel Rada Unii Europejskiej poparła w 2010 r.⁴ – widać stałą i obiecującą tendencję, mimo to wskaźniki dotyczące zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w ostatnich latach utrzymują się na stałym poziomie. Szczególny niepokój budzi liczba ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń wśród pieszych i rowerzystów. Osiągnięcie wyznaczonego celu stało się zatem niezwykle trudne i, o ile nie zostaną podjęte dalsze wysiłki, może się nie udać.
3. O postępie prac nad poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego nie należy przesądzać wyłącznie na podstawie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych; liczba poważnie rannych jest równie niepokojąca, gdyż jest pięć razy wyższa niż liczba ofiar śmiertelnych². Przy wprowadzaniu odpowiednich środków w tym zakresie należy się kierować ambitnym celem ogólnym, w duchu rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ dotyczącej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na świecie⁵. Taki cel wymaga monitorowania w oparciu o porównywalne i wiarygodne dane, przy zastosowaniu wspólnej definicji. Dane te muszą zostać dokładnie przeanalizowane we współpracy między państwami członkowskimi a Komisją Europejską, tak aby, polegając na rzetelności tych danych, można było podjąć odpowiednie dodatkowe środki w celu zmniejszenia liczby takich obrażeń w następnym dziesięcioleciu.

² Komisja Europejska, *Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020*, („Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego do celów śródkresowej oceny kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”), 2015 r., s. 19.

³ Komisja Europejska, komunikat prasowy IP/16/863 z 31 marca 2016 r.

⁴ Konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego z dnia 2 grudnia 2010 r., pkt 21, dok. ST 16951/10.

⁵ Rezolucja A/70/260 z kwietnia 2016 r.

4. Sytuacja w odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego jest bardzo zróżnicowana w poszczególnych państwach członkowskich. W przypadku tych krajów, gdzie poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego jest niższy niż średnia Unii Europejskiej, należy dołożyć szczególnych starań, którym towarzyszyć powinna ścisła współpraca i wymiana wiedzy między państwami członkowskimi.
5. Do głównych przyczyn kolizji drogowych wciąż zaliczają się: nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu lub narkotyków oraz rozproszenie uwagi lub zmęczenie kierowcy. Obrażenia są jeszcze poważniejsze, gdy nie stosuje się wyposażenia ochronnego. Szczególną uwagę należy zatem zwrócić na poprawę zachowania użytkowników dróg.
6. Już obecnie mamy do czynienia z szerokim wachlarzem instrumentów dotyczących w szczególności lepszego egzekwowania przepisów ruchu drogowego w państwach członkowskich oraz w wymiarze transgranicznym, lepszej edukacji i podnoszenia świadomości wśród użytkowników dróg, a także poprawy bezpieczeństwa pojazdów i infrastruktury, z uwzględnieniem wieku i przydatności do ruchu drogowego. Instrumenty te powinny być bez wahania stosowane.
7. W myśl zasady pomocniczości bezpieczeństwo ruchu drogowego to wspólna odpowiedzialność, która wymaga podjęcia konkretnych i wspólnych działań przez instytucje Unii Europejskiej, państwa członkowskie, władze regionalne i lokalne oraz przemysł i społeczeństwo obywatelskie.
8. Państwa członkowskie zobowiążą się do:
 - a) kontynuowania i nasilenia działań niezbędnych do zmniejszenia o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE do 2020 r. w porównaniu do poziomu z 2010 r.;
 - b) zacieśnienia współpracy między państwami członkowskimi, w tym między ich odpowiednimi organami, i ze społeczeństwem obywatelskim, ośrodkami badawczymi i sektorem prywatnym, w szczególności w odniesieniu do planów i strategii na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, po przyjęciu podejścia opartego na analizie ryzyka lub podejścia zintegrowanego (np. „Safe System”);
 - c) uwzględniania ruchu rowerowego⁶ i pieszego w planach mobilności oraz politykach i środkach na rzecz bezpieczeństwa, a także, w zakresie, w jakim to możliwe, do rozważenia włączenia do nich specjalnej infrastruktury;

⁶ Polityka dotycząca ruchu rowerowego została omówiona w luksemburskiej deklaracji z października 2015 r. dotyczącej roweru jako przyjaznego klimatowi środka transportu;

- d) podniesienia poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg poprzez stworzenie bezpieczniejszej infrastruktury drogowej, z uwzględnieniem możliwości rozszerzenia zakresu stosowania zasad zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury poza drogi transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T);
- e) podjęcia współpracy z odnośnymi zainteresowanymi podmiotami – w ramach planowania mobilności miejskiej – w kwestiach odnoszących się do ewentualnego rozszerzenia i zintegrowania ograniczeń prędkości, np. ograniczenia do 30 km/h, na obszarach wysokiego ryzyka, w szczególności w miejscach, gdzie ludzie pracują, jeżdżą na rowerach i gdzie się bawią;
- f) zapewnienia skutecznego wdrożenia systemu eCall i skrócenia czasu oczekiwania na służby ratunkowe;
- g) promowania szczegółowych badań z wykorzystaniem odpowiednich przykładów poważnych kolizji i wypadków oraz z analizowaniem danych w celu zidentyfikowania obszarów priorytetowych dla interwencji;
- h) podejmowania dalszych wysiłków na rzecz osiągnięcia celu, jakim jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych do 2020 r., a jednocześnie do kontynuowania prac z myślą o:
 - (i) ograniczeniu liczby poważnych obrażeń w kolizjach drogowych, oraz (ii) wdrożeniu do 2018 r. systemu raportowania wiarygodnych i porównywalnych danych, przy zastosowaniu wspólnej definicji opartej o skalę obrażeń MAIS⁷3+;
- i) wyznaczenia celu w postaci zmniejszenia o połowę liczby ofiar odnoszących poważne obrażenia w UE do 2030 r. w porównaniu do poziomu z 2020 r. przy zastosowaniu tej wspólnej definicji i w ramach ogólnej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego na ten okres;
- j) dalszego opracowywania środków mających na celu zapewnienie opieki po kolizji, wczesnej rehabilitacji i ponownej integracji społecznej ofiar wypadków drogowych, we współpracy z odpowiednimi podmiotami polityki publicznej, w szczególności z podmiotami reprezentującymi ofiary wypadków drogowych;

⁷ *Maximum Abbreviated Injury Scale* (Maksymalna skrócona skala obrażeń) – od 1 do 6.

- k) skutecznego egzekwowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i zapewnienia wsparcia organom odpowiedzialnym w tym zakresie, w tym poprzez współpracę i wymianę najlepszych praktyk, w szczególności w odniesieniu do nadmiernej prędkości, jazdy pod wpływem alkoholu lub narkotyków, naruszenia przepisów dotyczących znaków drogowych i sygnalizacji świetlnej, rozproszenia uwagi kierowcy (np. w związku z używaniem urządzeń przenośnych) oraz do niestosowania wyposażenia ochronnego. Należy zwrócić szczególną uwagę na mechanizmy o charakterze zapobiegawczym, takie jak blokady antyalkoholowe, oraz na inne techniczne środki w tej dziedzinie;
- l) kontynuowania prac na forum międzynarodowych organów ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego⁸, by przyczynić się do przyspieszenia działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego z wykorzystaniem środków technicznych i nietechnicznych w Europie i poza nią;
- m) zapewnienia odpowiedniego poziomu finansowania w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeśli chodzi o politykę, programy i badania zgodnie z (i) celami określonymi w strategiach krajowych oraz (ii) dostępnymi zasobami finansowymi państw członkowskich;
- n) promowania, wraz z Komisją Europejską, ogólrnoeuropejskiej kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o wspólne wartości, a także do poprawienia zachowania uczestników ruchu drogowego poprzez ciągłe i skuteczne kształcenie i szkolenie skierowane do różnych grup, z uwzględnieniem szczególnych potrzeb niechronionych użytkowników dróg⁹, jak również zawodowych kierowców;
- o) wspierania wprowadzania kompatybilnych i interoperacyjnych pojazdów połączonych z siecią i zautomatyzowanych o dowiedzionych korzyściach, jeśli chodzi o bezpieczeństwo, jak wspomniano w deklaracji z Amsterdamu¹⁰ i w strategii Komisji na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych¹¹.

⁸ Np. w grupach roboczych Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (Grupa Robocza Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WP.1), Światowe Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29), Grupa Robocza ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych (WP.15)).

⁹ „Niechronieni użytkownicy dróg” to m.in. niezmotoryzowani uczestnicy ruchu, np. piesi i rowerzyści, a także motocykliści i osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej sprawności ruchowej i orientacji.

¹⁰ Deklaracja z Amsterdamu w sprawie współpracy w dziedzinie jazdy pojazdami połączonymi i zautomatyzowanymi, kwiecień 2016 r.

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

9. Państwa członkowskie wzywają Komisję do:

- a) zwiększenia ochrony użytkowników dróg, w szczególności użytkowników niechronionych, czemu służyć ma zapewnienie wdrożenia nowych wymagań dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, na przykład poprzez przyspieszenie przeglądu przepisów dotyczących homologacji typu w ramach rozporządzenia dotyczącego bezpieczeństwa ogólnego, jak wskazano w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady pt. „Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE”¹²;
- b) opracowania nowych ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na kolejną dekadę po 2020 r., obejmujących ocenę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwzględnieniem celów i założeń określonych w niniejszym oświadczeniu;
- c) rozważenia możliwości wzmocnienia unijnych ram prawnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym naciskiem na współpracę państw członkowskich w kwestii wzajemnego uznawania zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych wobec kierowców niezamieszkałych w danym kraju, bez uszczerbku dla odpowiedniej podstawy prawnej (odpowiednich podstaw prawnych) takich wniosków;
- d) współpracowania ze wszystkimi zainteresowanymi stronami w celu ustanowienia projektów i inicjatyw mających na celu ochronę niechronionych użytkowników dróg i do ułatwienia wymiany wiedzy i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi, jeśli chodzi o badania wypadków drogowych oraz o strategię na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i kampanie w tym zakresie;
- e) przeanalizowania potencjału technologii systemów kierowania pojazdami połączonymi z siecią i zautomatyzowanymi, a także wykorzystywania danych, które są już dostępne w pojazdach i w infrastrukturze, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa danych;
- f) zapewnienia, że na badania naukowe, programy i projekty promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego w Europie zostaną przeznaczone niezbędne środki;
- g) współpracowania z państwami członkowskimi i innymi kluczowymi zainteresowanymi stronami w zakresie rozwijania ogólnoeuropejskiej kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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

10. Państwa członkowskie zachęcają przemysł, aby we współpracy ze społeczeństwem obywatelskim w tym sektorze:
- a) opracował współpracujące inteligentne systemy transportowe, jednocześnie zapewniając, aby nowe usługi i systemy były kompatybilne ze sobą, bezpieczne i interoperacyjne na szczeblu europejskim;
 - b) opracowania i promowania nowych technologii, szczególnie funkcji automatycznego kierowania pojazdem i systemów wspomagania kierowcy, aby ograniczyć skutki ludzkich błędów i rozproszenia uwagi kierowców, np. opracowania i promowania zaawansowanych inteligentnych systemów dostosowania prędkości lub samoczynnych systemów awaryjnego hamowania z myślą o ochronie przede wszystkim niechronionych użytkowników dróg;
 - c) wspierania potencjału pojazdów współpracujących, połączonych z siecią i zautomatyzowanych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
11. Ministrowie transportu podkreślają znaczenie podejmowania ciągłych działań i stałej współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i przyjmują do wiadomości wkłady i zobowiązania zainteresowanych stron przedstawione zarówno przed konferencją w Valletcie, jak i w jej trakcie.
-