



БРИФІНГ | Безпека дорожнього руху

Пріоритети для ЄС у 2017 році

**Меморандум Мальтійського головування
в Раді Європейського Союзу**

Січень 2017 р.

Зміст

Зміст.....	2
Резюме.....	3
Контекст.....	4
Основні пріоритети мальтійського головування.....	5
Протидія уповільненню скорочення смертності на дорогах і збільшенню кількості серйозних травм.....	5
Перша в масштабах Європи оцінка щорічної кількості серйозних дорожньо-транспортних травм на основі визначення MAIS3 +.....	6
Нові ініціативи з безпеки дорожнього руху від Європейської комісії у 2017 році.	7
Безпека транспортних засобів.....	7
Захист пішоходів та велосипедистів.....	8
Професійне навчання водіїв.....	9
Безпека інфраструктури.....	10
Додаткова інформація	10

Резюме

2015 рік став другим роком поспіль, у якому спостерігалось погіршення показників безпеки дорожнього руху. За цей рік на дорогах ЄС загинуло 26 300 осіб, що порівняно з 2014 роком, коли загинуло 25 970 осіб, складає підвищення на 1%. Щоб досягти мети ЄС до 2020 року, яка передбачає скорочення удвічі кількості смертей на дорогах, протягом 2015 — 2020 років щорічно необхідно досягати скорочення цього показника на 9,7%. У той же час різке уповільнення прогресу ставить під загрозу досягнення цієї мети.

Поряд з нестерпними людськими жертвами дорожні втрати становлять 2% від європейського ВВП.

На цьому брифінгу ETSC (Європейська рада з транспортної безпеки) викладає свої рекомендації з ключових питань політики безпеки дорожнього руху ЄС, яка в першій половині 2017 року буде знаходитись під мальтійським головуванням у Раді ЄС. До них, зокрема, відносяться підготовка нової дорожньої карти ЄС, яка включає декілька елементів безпеки.

ETSC рішуче вітає мальтійську ініціативу щодо внесення питань безпеки дорожнього руху в порядок денний неформальної Ради з безпеки дорожнього руху, яка відбудеться 29 березня 2017 року у м. Валлетто, і на якій міністри повинні ухвалити Декларацію з безпеки дорожнього руху. 28 березня відбудеться брифінг зацікавлених сторін, присвячений проведенню цієї неформальної Ради. ETSC закликає міністрів транспорту підтримати цю Декларацію, в якій зафіксована мета ЄС щодо скорочення серйозного дорожньо-транспортного травматизму.

На брифінгу також розглядатимуться майбутні політичні ініціативи Європейської Комісії, включаючи просування до мети 2020 року з рекомендаціями щодо досягнення максимальних результатів роботи з безпеки дорожнього руху.

Контекст

Згідно з оцінками, щорічні соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортного травматизму у 2012 році¹ склали приблизно 2% ВВП або 250 млрд. євро. Отже, крім юридичних і моральних аспектів, є також сильне економічне обґрунтування, яке вимагає змінювати політику охорони здоров'я ЄС та транспортну політику для запобігання смертності та серйозного травматизму в результаті дорожньо-транспортних пригод.

Таким чином, загальна вартість зменшення смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод в ЄС-28 до 2015 року в порівнянні з 2010 роком оцінюється приблизно в 10,4 млрд. євро, а вартість за 2011—2015 роки, порівняно з чотирма попередніми роками, включаючи 2010-й, становить приблизно 40,6 млрд. євро. Якби країни ЄС просунулися в напрямку досягнення визначеної мети 2020 року і досягали б постійного прогресу щодо зниження смертності в ДТП на 6,7%, то у 2011—2015 роках це дозволило б збільшити добробут суспільства приблизно із 16,7 млрд. до 57,3 млрд. дол.

З огляду на фінансові труднощі які переживають багато країн ЄС через економічний спад, вартість підвищення безпеки дорожнього руху для суспільства слід враховувати у процесі планування політики та бюджетного планування, подаючи моральний імператив зниження дорожніх ризиків в грошовому еквіваленті.

Висока вартість соціальних витрат, яких вдалося уникнути протягом 2011-2015 років, ще раз показує, що потенціал економії, який може забезпечуватися постійним поліпшенням в галузі безпеки дорожнього руху, є доволі значним, і це дозволяє директивним органам усвідомити, що політика в галузі безпеки дорожнього руху може приносити надійні інвестиції.

Мальтійське президентство разом з Європейською Комісією та Європейським парламентом мають визнати сильну віддачу від інвестицій в поліпшення безпеки дорожнього руху та визначити пріоритетність заходів з порятунку життів як на рівні ЄС, так і на національному рівні.

¹ WHO (2004), Всесвітня доповідь про попередження дорожньо-транспортного травматизму.

Основні пріоритети для мальтійського головування

Протидія уповільненню скорочення смертності на дорогах і збільшенню кількості серйозних травм

За 2010—2015 роки ЄС-28 спільними зусиллями вдалося скоротити кількість смертей на дорогах на 17%, але це набагато менше бажаного скорочення, яке для досягнення мети 2020 року має складати 29% (Рис.1). Від часу встановлення нових цільових показників безпеки дорожнього руху Греція, Португалія, Іспанія і Данія стали єдиними державами-членами ЄС, які досягли бажаного прогресу в напрямку скорочення смертності та травматизму на 29%. Найбільшого ж прогресу у порівнянні зі всіма іншими країнами досягла Норвегія (країна, що не входить до ЄС), яка виконала програму PIN ETSC.²

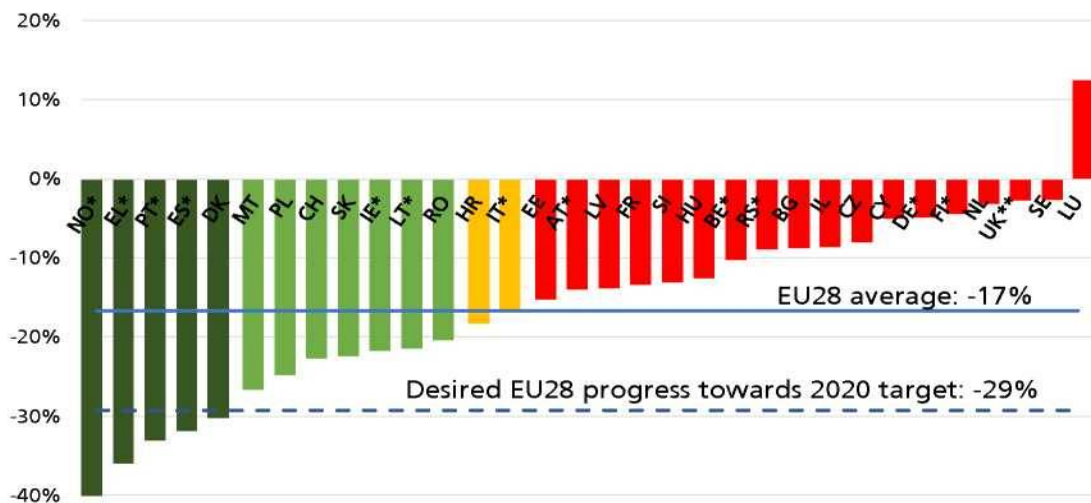


Рис.1: Динаміка смертності на дорогах ЄС протягом 2010—2015 років.

* Для 2015 року використані попередні національні оцінки, оскільки остаточні дані для 2015 року на момент публікації ще були не доступні.

** Дані Об'єднаного Королівства за 2015 рік □ це попередня загальна сума Великобританії за рік, до вересня 2015 року і загальна сума Північної Ірландії за календарний 2015 рік. Кількість смертей в Люксембурзі та Мальті незначна, отже, піддається значним коливанням у річному обрахунку.

З 2010 року середній щорічний прогрес у скороченні кількості смертей на дорогах в ЄС-28 склав 3,6%. Щоб досягнути цільового показника, протягом 2010 — 2020 років шляхом послідовного щорічного прогресу необхідно досягнути скорочення на 6,7%. Після уповільнення темпів зростання у 2014 і 2015 роках кількість смертей в результаті дорожньо-транспортних пригод за 2016 — 2020 роки має зменшуватися набагато більшими темпами і складати щороку 9,7% по ЄС до 2020 року.

² www.etsc.eu/pin

Перша в історії загальноєвропейська оцінка щорічної кількості серйозних дорожньо-транспортних травм на основі визначення MAIS3+ (Шкала визначення рівня травмування)

Навесні 2016 року Європейська Комісія ВПЕРШЕ опублікувала оцінку кількості людей, що отримали серйозні травми на дорогах Європи: 135 000 у 2014 году.³ **Цей крок вимагає від усіх держав-членів ЄС прийняти** загальне визначення того, що являє собою серйозний дорожній травматизм, **тобто стан пацієнта з рівнем травматизму MAIS3 або більше.**

ETSC рекомендує ЄС прийняти цільовий показник скорочення кількості людей, які отримали серйозні травми на дорогах, на 50% протягом 2015 — 2025 років. Протягом 2001—2014 років щонайменше 10 країн Європи досягли скорочення кількості поранених в ДТП, а також отримали аналогічні показники скорочення смертності. Таким чином, прагнення Європи до скорочення серйозних травм у ДТП є настільки ж складним, як і прагнення до скорочення смертності.

Крім того, ЄС має розробити спільну стратегію, зокрема заходи, невиконання яких може призвести до відповідальності. У 2016 році ETSC опублікував пропозицію про стратегію ЄС щодо скорочення важко травмованих на дорогах ЄС.⁴

³Прес-реліз Європейської Комісії (березень 2016 року), <http://aoo.al/w0lOkv>

⁴ETSC (2016), Пропозиція щодо стратегії скорочення важкотравмованих на дорогах ЄС <http://etsc.eu/JtVp3>

Нові ініціативи з безпеки дорожнього руху від Європейської комісії у 2017 році

Безпека транспортних засобів

Наразі Європейська Комісія готує перегляд Правил загальної безпеки (General Safety Regulation 661/2009), зокрема в частині законодавства, що регулює безпеку транспортних засобів та транспортних засобів у ЄС⁵. У грудні 2016 року було опубліковано новий звіт про виконання GSR, в якому Європейська Комісія визначила ряд нових технологій безпеки транспортних засобів, придатних для обов'язкового застосування в рамках перегляду законодавства ЄС з безпеки транспортних засобів.⁶

У доповіді були названі технології, зокрема Інтелектуальна Система Контролю Швидкості (Intelligent Speed Assistance (ISA) і система нагадування про ремені безпеки на пасажирських сидіннях (при необхідності вмикається автоматично), які вже наявні на ринку і мають позитивне співвідношення переваг та витрат. Для зменшення смертельних випадків серед пішоходів і велосипедистів ETSC також підтримує рекомендацію ЄС щодо розширеного застосування системи аварійного гальмування (Advanced Emergency Braking (AEB) при виявленні вразливих учасників дорожнього руху.

Ці технології мають високі пріоритети для ETSC, оскільки вже пройшли випробування і готові до впровадження. Проте справжній потенціал безпеки буде реалізований тільки у разі впровадження більш просунутих версій цих систем і в коротші терміни, ніж це пропонує Європейська Комісія.

ETSC також хотіла б бачити у Європі єдині стандарти для алкогольних замків, які б гарантували, що інтерфейси транспортних засобів дозволять легко пристосувати спиртове блокування. Ключовою перепорою для ширшого використання алкозамків є відсутність стандартизованої точки з'єднання на транспортних засобах. Замість цього Комісія пропонує гомогенніший підхід, який полягає в тому, щоб просто попросити виробників надати установникам пристрою інструкції для конкретних моделей. Ця пропозиція є слабкою з огляду на те, що йдеться про єдиний технічний засіб, який пропонується для боротьби з водінням у нетверезому стані, водінням, яке спричиняє в ЄС майже четверту частину всіх смертей, що настають в результаті ДТП.

З цими доповненнями можна також усунути три найбільші ризики, які викликають багато смертей: перевищення швидкості, водіння у нетверезому стані і незастосування ременів безпеки.

⁵ ETSC (2015) ETSC Позиція в редакції GSR.

http://etsc.eu/wpcontent/uploads/2015_03_gsr_review_pp.pdf

⁶ Європейська комісія (2016 г.) Робочий документ для співробітників, порятунок порятунок життів: підвищення безпеки автомобілів в ЄС <http://bit.ly/2h7GKv1>

Перегляд загальних Правил безпеки також передбачає можливість розгляду питання про вдосконалення безпеки для фронтів HGV, а також протипідкатного захисту, — заходи, які ETSC повністю підтримує для їх швидкого впровадження та використання. У своїй недавній доповіді Комісія не змогла включити «захист переднього ходу» для вантажних автомобілів – фізичні зміни, які допоможуть уникнути наїзду автомобіля на велосипедистів і пішоходів у разі зіткнення. Запропонований термін □ 2028 рік – для введення вимог щодо «прямої видимості», яка дозволяє водіям бачити пішохода і велосипедистів навколо транспортного засобу, також занадто великий.

Законодавча пропозиція Європейської Комісії з перегляду «Загальних правил безпеки» ('General Safety Regulation' (GSR)) очікується у 2017 році.

Мальтійське головування має взяти на себе ініціативу з просування переваг безпеки і цих ключових заходів та сприяти їх впровадженню у ЄС в контексті загальних Правил безпеки (GSR).

Захист пішоходів та велосипедистів

Наразі Європейська Комісія вивчає Правила безпеки пішоходів, прийняті у 2009 році, адже у Європейському Союзі близько 21% всіх смертельних випадків на дорогах припадає на пішоходів.⁷ Найбільша частка з них – це люди у віці 65 років або старші.⁸ У чинних правилах 78/2009 викладені вимоги до конструкції транспортного засобу, яка б передбачала захист пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху. Зокрема, вони передбачають обов'язкову установку систем гальмування на транспортних засобах N1 і M1 при спробі компенсувати ослаблення деяких параметрів в тестах на пасивну безпеку. ETSC наполегливо виступала проти пом'якшення тестів (випробувань), стверджуючи, що переваги запропонованої технології запобігання аварій мають швидше додатковий характер, ніж основний.⁹ Наразі існують можливості для подальшого вдосконалення нинішніх тестів, що охоплюють верхню частину ноги і таз пішоходів для перевірки на удар їх передньою частиною капоту, і тест на удар голови дорослої людини об вітрове скло. Вищезазначене повідомлення Європейської Комісії про перегляд «Загальних правил безпеки» ('General Safety Regulation' (GSR)) також передбачає захист пішоходів. Але ETSC висловлює жаль, що в нього не було включено новий краш-тест, який має вирішальне значення для підвищення захисту пішоходів, а саме □ тест «верхня частина ноги до переднього краю капота», і наполегливо закликає ЄС включити це в законодавчу пропозицію, яка має з'явитися не пізніше 2017 року.

⁷ Європейська Комісія (2016 г.) Документ для співробітників, порятунок життів: підвищення безпеки автомобілів в ЄС <http://bit.ly/2h7GKv1>

⁸ http://ec.europa.eu/transport/road_safetv/users/pedestrians/index_en.htm

⁹ ETSC, 2013, позиція CARS2020 http://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/03/CARS_2020_ETSC- Contribution May 2013.pdf

Професійне навчання водіїв

Європейська Комісія має виступити з ініціативою щодо перегляду Директиви про первісну кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв для певних транспортних засобів (2003/59). ETSC вітає таку ініціативу.

До появи Директиви далеко не всі водії ЄС стежили за професійною підготовкою. Директива включає навчальну програму, яка охоплює елементи, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху в цілому. Метою Директиви є також інформування водіїв про ризики дорожнього руху і нещасні випадки на виробництві. ETSC вітатиме оновлення тем, порушених у програмі, і подальшу гармонізацію її змісту. ETSC також закликає до розроблення нових тем, таких як розуміння водієм взаємодії велосипедиста з великими транспортними засобами, і небезпеку відволікання під час водіння.

Держави-члени видають водієві сертифікат професійної придатності, іменованій «CPC», що підтверджує первісну кваліфікацію або періодичну підготовку. Ці навички і знання постійно оновлюються завдяки періодичній підготовці. Періодичне навчання призначене для доповнення індивідуальної роботи водія і відповідності його повсякденній роботі. ETSC вітає перехід до більш якісного навчання як на початковому етапі, так і під час перепідготовки, що передбачає досягнення «результатів навчання», як це зазначено в Європейській базовій системі забезпечення якості для професійної освіти і навчання (EQAVET). «Результати навчання» можуть бути визнані, якщо учень знає, розуміє і здатний діяти після завершення навчального процесу, на відміну від тривалого навчання. Таким чином, Директива сприятиме ефективнішій участі учасників у тренінгах з підвищення професіоналізму серед цієї групи працівників. Всі професійні водії мають проходити спеціальну підготовку через великі ризики, з якими вони стикаються, і пов'язану з ними відповідальність. ETSC підтримає припинення звільнень (від перенавчання), які на даний час існують у Директиві. Адже у 2012 році в результаті зіткнень за участю фургонів у Європі сталося майже 4000 смертей^{10,11}. ETSC виступає за розширення навчання водіїв в рамках CPC, в т.ч. водіїв фургонів¹². Дуже часто співробітники змушені щодня їздити на мікроавтобусах, витрачаючи на дорогу до половини робочого часу. Слід також запровадити моніторинг навчальних центрів. Нарешті, професійні інструктори з водіння повинні самі мати належну кваліфікацію, і ETSC підтримає пропозицію про схему сертифікації, прив'язану до національних стандартів.

¹⁰ ETSC, 2013, 7-й щорічний звіт про показники ефективності дорожнього руху (PIN-код).

¹¹ Вантажні автомобілі з максимально допустимою масою менше 3,5 тонни.

¹² ETSC, 2012, Підходи до безпеки дорожнього руху: від оцінки ризику до навчання.

Безпека інфраструктури

Європейська Комісія вивчає Директиву з безпеки інфраструктури, прийняту в 2008 році. Дослідження, проведене на замовлення Європейської Комісії, показало, що в ряді ключових галузей її вплив позитивно позначився на безпеці дорожнього руху¹³.

ETSC підтримує бачення Європейської Комісії і висновки дослідження про те, що набагато більше переваг можна було б отримати за рахунок поширення принципів Директиви 2008/96 на інші частини дорожньої мережі, зокрема на сільські дороги, де гине багато користувачів доріг. Майже половина країн ЄС вже застосовує правила в деяких частинах своїх національних дорожніх мереж¹⁴. Було підраховано, що застосування Директиви з безпеки інфраструктури до доріг категорії TEND дозволило зберегти 600 життів і запобігти 7 000 серйозних травм. При застосуванні до всіх автомагістралей і основних доріг ця кількість може зрости до 1300 людей¹⁵. У директивах ЄС з питань політики на 2011—2020 роки рекомендовано державам-членам ЄС поширити ці вимоги на мережу другорядних доріг (тобто за межами основних автомагістралей). Це завдання стало ще більш пріоритетним з огляду на нову мету щодо скорочення серйозного травматизму. Слід також продовжувати інвестувати в утримання доріг, навіть в умовах фінансових труднощів.

У рамках програми ЄС щодо перегляду та скорочення бюрократичної тяганини (EU Refit¹⁶) буде проведена оцінка директиви 2004/54 про безпеку тунелів на предмет дотримання мінімальних вимог їх безпеки на трансєвропейській дорожній мережі з можливим її переглядом або скасуванням. ETSC рішуче підтримує перегляд цього важливого розділу законодавства ЄС з безпеки дорожнього руху та з нетерпінням очікує врахування своїх експертних висновків під час цього процесу.

Додаткова інформація

ETSC (2016) 10-й звіт про індекс ефективності дорожнього руху

<http://etsc.eu/wp-content/uploads/10-PIN-annual-report-FINAL.pdf>

¹³ <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundinas/evaluations/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mamnt.pdf>

¹⁴ ETSC (2015) Рейтинг прогресу ЄС в галузі поліпшення безпеки на автомагістралях (PIN-флеш 28).

¹⁵ Проект Rosebud (2005).

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/rosebud.pdf

¹⁶ http://ec.europa.eu/smart-reaulation/refit/index_en.htm



ДЛЯ ДОДАТКОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ

Еллен Таунсенд, директор з політики
ellen.townsend@etsc.eu +32 2 230 41 06

Європейська рада з безпеки на транспорті
20 Avenue des Celtes
B-1040 Brussels
Тел: +32 2 230 4106
information@etsc.eu
www.etsc.eu

Слідуйте за нами у Twitter: @etsc_eu

Європейська рада з транспортної безпеки (ETSC) є незалежною некомерційною організацією в Брюсселі, головним завданням якої є зменшення кількості загиблих та травмованих на транспорті в Європі.