

Стокгольмская декларация
Третья всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения: достижение
глобальных целей к 2030 г.
Стокгольм, 19–20 февраля 2020 г.

Мы, министры и главы делегаций, а также представители международных, региональных и субрегиональных правительственных и неправительственных организаций и частного сектора, собравшиеся в г. Стокгольме, Швеция, 19 и 20 февраля 2020 г. на Третьей всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения:

Признаем ведущую роль правительства Швеции в организации и проведении данной Третьей всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения;

Выражаем благодарность правительству Российской Федерации за проведение Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в 2009 г., кульминацией которой стало принятие Московской декларации, а также правительству Бразилии за проведение Второй всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения в 2015 г., кульминацией которой стало принятие Бразильской декларации;

Признаем роль правительств Российской Федерации и Султаната Оман в руководстве процессом принятия соответствующих резолюций Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций;

Признаем право каждого человека на максимально достижимый уровень здоровья;

Вновь подтверждаем важность укрепления международного сотрудничества и многосторонности в работе по достижению Целей в области устойчивого развития, связанных со здоровьем, уделяя особое внимание достижению Глобальных целей в области безопасности дорожного движения;

Одобряем резолюцию 70/1 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 25 сентября 2015 г., озаглавленную «Преобразование нашего мира: повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 г.», и Цели в области устойчивого развития (ЦУР) в качестве основы для интеграции безопасности дорожного движения и других направлений работы, в частности тех, которые направлены на достижение целевых показателей в рамках таких ЦУР, как борьба с изменением климата, гендерное равенство, здоровье и благополучие, качественное образование, уменьшение неравенства, устойчивые города и населенные пункты, инфраструктура, а также ответственное потребление и производство, в интересах всех;

Приветствуем принятие 10 октября 2019 г. Политической декларации Политического форума высокого уровня Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию и взятое ею в сентябре 2019 г. на себя обязательство сделать предстоящие десять лет десятилетием **действий и свершений**, а также ее неизменную приверженность сохранению целостности Повестки дня на период до 2030 г., в том числе «обеспечению амбициозных и постоянных усилий по достижению целевых показателей в рамках ЦУР в срок до 2020 г.»¹, в том числе Цели 3.6 по снижению вдвое смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий;

Приветствуем принятие субнациональных, национальных и региональных стратегий, целевых показателей и планов действий в области безопасности дорожного движения, таких как планы, уже принятые Центральнoазиатским региональным экономическим сотрудничеством (ЦАРЭС) и Европейским союзом (ЕС) для достижения цели по сокращению вдвое числа смертей и серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2030 г., и признаем важность региональных инициатив по установлению многоотраслевых партнерств в области безопасности дорожного движения;

¹ <https://undocs.org/en/A/HLPF/2019/I.1>

Приветствуем и поощряем мониторинг и отчетность о прогрессе на пути к достижению целей в области безопасности дорожного движения, таких как Добровольные глобальные целевые показатели эффективности работы по коррекции факторов риска для безопасности дорожного движения, согласованные государствами-членами Организации Объединенных Наций;

Приветствуем ключевые успехи, достигнутые на сегодняшний день в ходе Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг., в том числе улучшение координации работы на глобальном уровне под эгидой Всемирной организации здравоохранения, региональных комиссий Организации Объединенных Наций и инициативы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», активизацию принятия и реализации правовых инструментов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, более активное участие гражданского общества, разработку и распространение информационных ресурсов по предотвращению дорожно-транспортного травматизма, включая Глобальные доклады ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения, включение целей по повышению безопасности дорожного движения в ЦУР, учреждение Фонда безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций благодаря поддержке Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, назначение Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и его успешные усилия по обеспечению постоянной приверженности безопасности дорожного движения на высоком уровне, растущую приверженность Всемирного банка и других МБР обеспечению безопасности дорожного движения, усиление внимания и укрепление ресурсного обеспечения безопасности дорожного движения правительствами и частным сектором многих стран, в том числе за счет пожертвований Глобальному фонду безопасности дорожного движения и Глобальному партнерству по безопасности дорожного движения;

Признаем уроки, извлеченные из Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг., в том числе необходимость пропаганды комплексных подходов к безопасности дорожного движения, таких как системный подход и Vision Zero, поиска долгосрочных и устойчивых решений в области безопасности дорожного движения и укрепления межсекторального сотрудничества внутри стран, включая взаимодействие с НПО, гражданским обществом, коммерческим сектором и промышленностью, которое способствует социально-экономическому развитию стран и оказывает на него влияние;

*Одобряем достигнутый прогресс, но подчеркиваем, что **все страны** по-прежнему сталкиваются с серьезными трудностями, и, несмотря на наличие специфических региональных и местных проблем, существует множество проверенных мер, реализацию которых необходимо активизировать повсеместно;*

Признаем и сообщаем о работе над тем, чтобы обмениваться опытом по обеспечению соблюдения законов, касающихся поведенческих рисков, таких как превышение лимита скорости, вождение в нетрезвом состоянии и неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и мотоциклетных шлемов, и принимать проверенные меры по минимизации таких рисков, которые могут ежегодно спасать жизни сотни тысяч людей, но до сих пор не реализуются в большинстве стран;

Выражаем глубокую обеспокоенность тем, что в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно погибает более 1,35 миллиона человек, при этом более 90 % этих жертв приходится на страны с низким и средним уровнем доходов, и что дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смертности среди детей и молодежи в возрасте от 5 до 29 лет и что прогнозируемые 500 миллионов смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире в период с 2020 по 2030 г. представляют собой предотвратимую эпидемию и кризис, которых необходимо избежать, что потребует укрепления политической воли, политического лидерства и более активных действий на всех уровнях в следующем десятилетии;

Признаем существенное негативное влияние дорожно-транспортных происшествий на детей и молодежь и подчеркиваем важность учета их потребностей, а также потребностей других уязвимых групп населения, включая пожилых людей и инвалидов;

Заостряем внимание на разрушительном воздействии дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними смертей и травм на долгосрочный рост национальных экономик и на неравном прогрессе по регионам и уровням доходов, а также выражаем обеспокоенность по поводу того факта, что ни одна страна с низким уровнем доходов не сократила число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в период с 2013 по 2016 г., что четко демонстрирует связь между развитием и безопасностью дорожного движения;

Признаем, что подавляющее большинство случаев смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий можно предотвратить, а также что они остаются серьезным препятствием на пути развития и угрозой общественному здоровью, имеющие серьезные социальные и экономические последствия, которые, если их не устранить, будут влиять на прогресс в достижении ЦУР;

Признаем различные и неоднородные проблемы, связанные с безопасностью дорожного движения и устойчивостью как в городских, так и в сельских местностях, и отмечаем, в частности, растущую угрозу безопасности уязвимых участников дорожного движения в городах;

Подчеркиваем центральное значение эффективного и научно обоснованного сбора качественных данных, особенно касающихся смертей и серьезных травм, для разработки политик, в том числе на региональном уровне;

Признаем, что передовые технологии обеспечения безопасности автотранспортных средств являются одними из самых эффективных систем безопасности автомобилей;

Признаем общую ответственность всех нас, как разработчиков систем, так и участников дорожного движения, за продвижение к миру, свободному от дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и серьезными травмами, а также то, что решение проблем безопасности дорожного движения требует многостороннего сотрудничества между государственным и частным секторами, научными кругами, профессиональными объединениями, неправительственными организациями и средствами массовой информации;

Признаем, что **ЦУР 3.6 не будет достигнута к 2020 г.** и что значительный прогресс возможен только при условии политического лидерства на национальном уровне, глобального сотрудничества, реализации научно обоснованных стратегий и взаимодействия со всеми соответствующими сторонами, включая частный сектор, и других инновационных подходов.

Подтверждая нашу твердую приверженность достижению глобальных целей к 2030 г. и подчеркивая нашу общую ответственность, мы настоящим обязуемся:

1. *Вновь подтвердить* нашу приверженность полному осуществлению Повестки дня на период до 2030 г., признавая синергизм между различными направлениями работы по достижению ЦУР и необходимость комплексного подхода для обеспечения взаимных выгод;
2. *Изучать* взаимосвязь между безопасностью дорожного движения, здоровьем, в том числе психическим, развитием, образованием, справедливым отношением, гендерным равенством, устойчивыми городами, окружающей средой и изменением климата, а также социальные детерминанты безопасности и взаимозависимость между различными ЦУР, учитывая, что ЦУР и целевые показатели интегрированы и неделимы;
3. *Призвать* государства-члены прилагать усилия к сокращению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий как минимум на 50 % в период с 2020 по 2030 г. в соответствии с обязательством Политического форума высокого уровня Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию продолжать принимать меры по достижению целевых показателей в рамках ЦУР, связанных с безопасностью дорожного движения, в том числе Цели 3.6, в период после 2020 г. и

установить целевые показатели сокращения смертей и серьезных травм для всех групп участников дорожного движения, особенно наиболее уязвимых, таких как пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты и пользователи общественного транспорта, согласно этому обязательству;

4. *Призвать* государства-члены и международное сообщество уделять первостепенное внимание снижению недопустимого бремени дорожно-транспортных происшествий для детей и молодежи, более активно принимая необходимые меры по обеспечению безопасности на дорогах в рамках Глобальной стратегии охраны здоровья женщин, детей и подростков;
5. *Обеспечить* приверженность и выполнение обязательств на самом высоком уровне и принимать региональные, национальные и субнациональные стратегии и планы действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также привлекать различные государственные ведомства и партнеров из различных секторов с целью активизации усилий, требуемых на региональном, национальном и субнациональных уровнях для достижения ЦУР, а также прозрачность и открытость таких стратегий и усилий;
6. *Поощрять* государства-члены, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о присоединении к правовым инструментам Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, а также применять, осуществлять и продвигать их положения и требования безопасности и обеспечить, чтобы законодательство и стандарты в отношении проектирования и строительства дорог, транспортных средств и использования дорог соответствовали принципам безопасной системы и соблюдались;
7. *Включить* безопасность дорожного движения и системный подход к ее обеспечению в число неотъемлемых элементов землепользования, проектирования улиц и планирования и управления транспортной системой, что особенно важно для наиболее уязвимых участников дорожного движения и в городских районах, путем укрепления институционального потенциала в том, что касается законов о безопасности дорожного движения и их соблюдения, безопасности транспортных средств, улучшения инфраструктуры, общественного транспорта, оказания помощи после аварий и данных;
8. *Ускорить* переход к более безопасным, экологически чистым, энергоэффективным и доступным видам транспорта и пропагандировать более физически активные способы передвижения, например ходьбу и езду на велосипеде, и интегрировать их с использованием общественного транспорта для достижения устойчивости;
9. *Поощрять* и стимулировать разработку, применение и внедрение уже существующих и будущих технологий и других инноваций для расширения охвата и улучшения всех аспектов безопасности дорожного движения от предотвращения аварий до аварийного реагирования и оказания медицинской помощи при травмах, при этом особое внимание должно уделяться потребностям в области безопасности тех участников дорожного движения, которые являются наиболее уязвимыми, включая пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов и пользователей общественного транспорта;
10. *Обеспечить* своевременный доступ к высококачественным услугам неотложной и долгосрочной медицинской помощи для пострадавших и признать, что эффективное реагирование на ДТП включает также психологическую, социальную и юридическую поддержку жертвам, пострадавшим и их семьям;
11. *Сосредоточить внимание* на скорости, в том числе на усилении контроля с целью предотвращения превышений лимитов, и установить максимальную скорость движения на уровне 30 км/ч в тех районах, где уязвимые участники дорожного движения и транспортные средства пересекаются часто и на систематической основе, за исключением случаев, когда имеются убедительные доказательства того, что более высокие скорости безопасны, при этом усилия по ограничению скорости окажут в целом благотворное влияние на качество воздуха и будут содействовать борьбе с изменением климата, а также будут играть ключевую роль в снижении смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий

12. *Следить за тем, чтобы на всех рынках все произведенные и проданные транспортные средства были оснащены надлежащими системами безопасности к 2030 г., а также предусмотреть стимулы для поощрения использования транспортных средств с улучшенными характеристиками безопасности;*
13. *Следить за тем, чтобы интегрированный подход к безопасности дорожного движения и минимальные стандарты безопасности для всех участников дорожного движения являлись ключевыми требованиями при проведении работ по улучшению дорожной инфраструктуры и в инвестициях;*
14. *Призвать предприятия и отрасли всех размеров и секторов вносить вклад в достижение ЦУР, связанных с безопасностью дорожного движения, применяя принципы безопасности системы ко всей цепочке создания стоимости, включая внутренние процедуры закупок, производства и дистрибуции, а также включить отчетность по показателям безопасности в их отчеты в области устойчивого развития;*
15. *Призвать общественные организации всех уровней закупать безопасные и устойчивые транспортные услуги и транспортные средства, а частный сектор — следовать этому примеру, включая закупку безопасных и устойчивых транспортных средств;*
16. *Поощрять увеличение инвестиций в безопасность дорожного движения, учитывая высокую отдачу от проектов и программ по предупреждению дорожного травматизма и необходимость активизации усилий для достижения ЦУР, связанных с безопасностью дорожного движения;*
17. *Подчеркивать важность мониторинга и отчетности о прогрессе в достижении наших общих целей и, сообразно обстоятельствам, Добровольных глобальных целевых показателей эффективности работы по коррекции факторов риска для безопасности дорожного движения, согласованных государствами-членами, и призываем Всемирную организацию здравоохранения продолжать сбор, публикацию и распространение данных в рамках серии глобальных докладов о состоянии безопасности дорожного движения, при необходимости полагаясь на уже осуществляемые инициативы, в том числе региональных обсерваторий по безопасности дорожного движения, для согласования и обеспечения доступности и сопоставимости данных по безопасности дорожного движения.*
18. *Призвать Всемирную организацию здравоохранения составить перечень проверенных стратегий и инициатив, которые реализуются в широком круге стран-членов и позволили им успешно сократить смертность. Отчет должен быть готов к публикации в 2024 г.*

Мы призываем провести первое совещание высокого уровня Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения на уровне глав государств и правительств для мобилизации политического лидерства на национальном уровне и продвижения международного и многосекторального сотрудничества во всех областях, охватываемых настоящей Декларацией, для снижения смертности и травматизма на 50 % в течение следующего десятилетия на пути к Vision Zero к 2050 г.; и

Предлагаем Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций одобрить содержание настоящей Декларации.