



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.5.2018r.
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

ZAŁĄCZNIK

do

**KOMUNIKATU KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

EUROPA W RUCHU

Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna

Załącznik 1: Strategiczny plan działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

W niniejszym załączniku przedstawiono szczególne działania przewidziane w ramach obecnego mandatu Komisji, tj. do końca III kw. 2019 r. **Działania te określono wraz z konkretnymi docelowymi ramami czasowymi.** Oczywiście nie mogą one przesądzać o działaniach kolejnej Komisji, jednak orientacyjnie określają one dodatkowe działania przewidziane na okres po 2019 r., **bez określania konkretnych docelowych ram czasowych.**

1. Wzmocnione zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego

Aby przeciwdziałać tendencji do utrzymywania danych liczbowych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE bez zmian, a także aby zbliżyć się do długoterminowego celu, którym jest brak ofiar wypadków drogowych w UE do 2050 r. („wizja zero”), niezbędne jest nowe podejście. Podstawą unijnych ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030, które mają zostać szczegółowo opracowane do 2019 r., jest **podejście oparte na „bezpiecznym systemie”**. Obejmuje ono wyznaczanie jasnych celów, monitorowanie postępów za pomocą zestawu **kluczowych wskaźników skuteczności działania** bezpośrednio powiązanych z zapobieganiem przypadkom śmierci i poważnym urazom ponoszonym przez wszystkich uczestników ruchu drogowego. Podejście to wymaga **skoordynowanego działania wszystkich sektorów i na rzecz wszystkich uczestników ruchu drogowego** w ramach wzmocnionej struktury zarządzania.

Działania podstawowe w zakresie zarządzania

Komisja zamierza wypracować zasady unijnych ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030 określone w niniejszym komunikacie [II kw. 2019 r.], w tym:

- wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania połączonych z oczekiwanymi wynikami, ustalonych w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi;
- rozszerzony mandat grupy wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa drogowego (złożonej z wysokiej rangi przedstawicieli administracji krajowych), aby uwzględnić w nim doradztwo strategiczne i częste przedstawianie informacji zwrotnych; oraz
- nową funkcję europejskiego ambasadora bezpieczeństwa ruchu drogowego – dobrze znanej osobistości – aby razem z państwami członkowskimi zajmował się on koordynacją wysiłków w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i rozprzestrzeniał dobrą praktykę zarówno w obrębie UE, jak i na szczeblu międzynarodowym.

W okresie obowiązywania ram Komisja (kierowana przez międzydyrekcyjną grupę koordynacyjną) będzie współpracować z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami w celu monitorowania i przyspieszania osiąganych postępów, na przykład organizując konferencje dotyczące wyników dwa razy w roku i propagując dobrowolne zobowiązania, w szczególności w kontekście wzmocnionej Europejskiej karty bezpieczeństwa ruchu drogowego¹.

¹ Europejska karta bezpieczeństwa ruchu drogowego jest platformą społeczeństwa obywatelskiego na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego stworzoną przez Komisję Europejską; obecnie ma ona ponad 3 500 członków.

2. Silniejsze wsparcie finansowe na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Istotną dźwignią przyspieszającą osiąganie wyników, którą UE ma do swojej dyspozycji, jest wspieranie inicjatyw w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego różnorodnymi rozwiązaniami finansowania. Modernizacje infrastruktury można wspierać z funduszy regionalnych w bieżących ramach finansowych. Ponadto w ramach obecnego zaproszenia do składania wniosków w odniesieniu do instrumentu „Łącząc Europę”, na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i cyfryzacji udostępnia się 200 mln EUR. W perspektywie długoterminowej istotne będzie zapewnianie **stabilności i spójności rozwiązań finansowania** na rzecz modernizacji infrastruktury, innych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także budowania zdolności.

Działania podstawowe w zakresie stwarzania możliwości i finansowania

Komisja zamierza:

- zachęcać do korzystania z unijnego wsparcia finansowego w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych na rzecz modernizacji infrastruktury pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w państwach członkowskich o stosunkowo niskim bezpieczeństwie ruchu drogowego, a także zachęcać do wykorzystywania instrumentu „Łącząc Europę” [II kw. 2018 r.];
- usprawnić i wzmocnić wsparcie finansowe na rzecz działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w kolejnych wieloletnich ramach finansowych, uwzględniając komplementarność poszczególnych instrumentów finansowych [II kw. 2018 r.];
- zbadać, w jaki sposób zapewnić stabilność wsparcia finansowego na rzecz działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w kolejnych wieloletnich ramach finansowych, takich jak wspólne transgraniczne działania w zakresie egzekwowania prawa ruchu drogowego organizowane we współpracy między organami policyjnymi [III kw. 2018 r.]; oraz
- zbadać możliwości udzielenia wsparcia finansowego na rzecz budowania zdolności na szczeblu państwa członkowskiego, na przykład związanych ze strategiami opartymi na „bezpiecznym systemie” (np. metodyka pomiaru według kluczowych wskaźników skuteczności działania) [III kw. 2019 r.].

Dodatkowo Komisja – w ścisłej współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym – zbada możliwości ułatwienia organom publicznym dostępu do odpowiedniego wsparcia finansowego przy zamawianiu bezpieczniejszych flot pojazdów. Jednym z przykładów może być możliwy program bezpiecznego transportu lub możliwe rozszerzenie istniejącego programu ekologicznego transportu². Komisja zbada również, w jaki sposób finansować badania naukowe i innowacje niezbędne do rozwoju i wdrożenia strategii opartych na „bezpiecznym systemie”.

3. Bezpieczne drogi i pobocza

Oparte na „bezpiecznym systemie” podejście do budownictwa drogowego obejmuje dostosowanie funkcji drogi, jej projektu, układu i obowiązujących ograniczeń prędkości w celu uwzględnienia błędu ludzkiego w taki sposób, aby wypadki nie prowadziły do śmierci ani poważnych urazów. Obecnie Komisja proponuje przegląd dyrektywy dotyczącej

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, aby zobowiązać do **większej przejrzystości i przygotowywania map ryzyka w obrębie całej sieci**, a także aby zakres jej stosowania wykraczał poza sieci transeuropejskie i obejmował **wszystkie drogi krajowe**.

Działania podstawowe w zakresie bezpiecznych dróg i poboczy

Komisja zamierza:

- przeprowadzić prace przygotowawcze i ustanowić grupę ekspertów, której zadaniem będzie opracowanie ram klasyfikacji dróg i lepsze dostosowanie ograniczeń prędkości do projektu i układu dróg zgodnie z podejściem opartym na „bezpiecznym systemie” [III kw. 2019 r.]; oraz
- ułatwić wymianę doświadczeń z zakresu metodyki opartych na „bezpiecznym systemie” między profesjonalistami (np. na forum europejskich audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego) [w odniesieniu do przyjęcia zrewidowanej dyrektywy dotyczącej zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej].

W okresie obowiązywania ram Komisja będzie dążyć do zidentyfikowania dalszych działań UE, takich jak określanie szczególnych celów bezpieczeństwa dla transeuropejskich sieci dróg podczas kolejnej rewizji wytycznych dotyczących sieci transeuropejskich.

4. Bezpieczne pojazdy

UE odnosi sukcesy w zakresie ograniczania zgonów i poważnych urazów poprzez bezpieczeństwo pojazdów, które uzyskano w drodze kolejnych wersji rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów i rozporządzenia w sprawie ochrony pieszych. Komisja przedstawia propozycję dokonania przeglądu wspomnianych rozporządzeń, aby niektóre **istotne elementy bezpieczeństwa stały się obowiązkowe**; odnosi się to do takich elementów, jak inteligentne dostosowanie prędkości, samoczynne hamowanie awaryjne (w tym w stosunku do pieszych i rowerzystów) lub lepsze bezpośrednie pole widzenia dla kierowców ciężarówek. W ramach działań następczych istotne będzie nadanie priorytetu pracom Unii i Organizacji Narodów Zjednoczonych w zakresie opracowania nowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów (np. samoczynne hamowanie awaryjne dla ciężarówek, które obejmuje wykrywanie pieszych i rowerzystów, a także standardy widzenia bezpośredniego). **Zamówienia publiczne** również stanowią interesującą możliwość wywarcia pozytywnego wpływu na tempo wprowadzania technologii bezpieczeństwa.

Ponadto Komisja przedstawia propozycję dokonania rewizji rozporządzenia w sprawie etykietowania opon, aby udoskonalić informacje dla konsumentów, w szczególności informacje dotyczące **poziomu bezpieczeństwa opon**.

Działania podstawowe w zakresie bezpiecznych pojazdów

Komisja zamierza:

- rozpocząć ocenę wykonalności i opłacalności modernizacji istniejącej floty pojazdów (w szczególności autobusów i ciężarówek) za pomocą nowoczesnych systemów wspomagania kierowcy [IV kw. 2018 r.]; oraz
- zachęcać państwa członkowskie do rozważenia krajowych zachęt przyspieszenia wprowadzenia sprawdzonych technologii – z zachowaniem konkurencji na rynku

wewnętrznym – za pomocą szeregu środków, takich jak zamówienia, polityka bezpiecznej podróży, zachęty podatkowe i ubezpieczeniowe [II kw. 2018 r.].

Komisja będzie dążyć do dobrowolnych zobowiązań ze strony np.:

- pracodawców / stowarzyszeń przewoźników towarowych (np. korzystanie z pojazdów wyposażonych w najnowsze elementy bezpieczeństwa zanim jest to prawnie wymagane);
- organów publicznych (np. miast sprzyjających nabywaniu najbezpieczniejszych, nie tylko najbardziej ekologicznych, pojazdów do swoich flot w ramach zamówień publicznych);
- producentów (np. wprowadzanie większej liczby elementów bezpieczeństwa, niż jest to wymagane, dla wszystkich przedziałów cenowych);
- ubezpieczycieli (np. zmiana struktury składek na korzyść bezpieczniejszych pojazdów);
- sektora wypożyczania i wspólnego korzystania z samochodów (np. propagowanie bezpiecznych samochodów w działalności związanej z wypożyczaniem i leasingiem samochodów, regularne przeglądy); oraz
- szkół jazdy (np. szkolenie nowych i obecnych kierowców w zakresie korzystania z nowych elementów bezpieczeństwa pojazdu).

Komisja oceni potrzebę dalszych działań, między innymi pod względem przepisów dotyczących opon w zakresie testowania przyczepności zużytych opon, pod względem ram prawnych odnoszących się do badań przydatności pojazdu do ruchu drogowego, w tym działań rozwiązujących problem potencjalnej modyfikacji pojazdu przez właściciela/posiadacza, oraz pod względem uwydatnienia kwestii związanych z bezpieczeństwem w przepisach UE dotyczących zamówień publicznych.

5. Bezpieczne użytkowanie dróg

Zachowanie użytkowników dróg w zakresie **bezpieczeństwa** (prędkość, korzystanie z wyposażenia ochronnego, takiego jak pasy bezpieczeństwa i kaski, prowadzenie pojazdów nie będąc pod wpływem alkoholu lub innych używek, prowadzenie pojazdów, jazda rowerem i chodzenie bez rozpraszania uwagi) i jego **egzekwowanie** mają również kluczowe znaczenie dla zapobiegania poważnym wypadkom i łagodzenia tych wypadków. Wniosek w sprawie zmienionego rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego i ochrony pieszych obejmuje pewne elementy, które stanowią obietnicę dużej poprawy bezpieczeństwa (inteligentne dostosowanie prędkości, technologia wykrywania senności, znormalizowane interfejsy blokad antyalkoholowych).

Działania podstawowe w zakresie bezpiecznego użytkowania dróg

Komisja zamierza:

- rozpocząć ocenę wariantów udoskonalenia skuteczności dyrektywy w sprawie transgranicznego egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego na podstawie oceny przeprowadzonej w 2016 r. [IV kw. 2018 r.];
- rozpocząć badania nad wykonalnością możliwych inicjatyw ustawodawczych dotyczących wzajemnego uznawania zakazu prowadzenia pojazdów [I kw. 2019 r.];
- transponować rozporządzenie Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ), na podstawie którego urządzenia przypominające o zapięciu pasów bezpieczeństwa stają się obowiązkowe dla wszystkich siedzeń w pojeździe [IV kw. 2018 r.];

- pracować z państwami członkowskimi nad stworzeniem warunków niezbędnych do funkcjonowania kontrolowanego inteligentnego dostosowywania prędkości, w tym w odniesieniu do dostępności ograniczeń prędkości w formacie cyfrowym, oraz uwzględnić wykonalność i dopuszczalność niemożliwego do ominięcia inteligentnego dostosowywania prędkości w przyszłości [III kw. 2019 r.]; oraz
- rozpocząć ocenę możliwych sposobów wzmocnienia unijnych zaleceń w zakresie dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi, np. zalecenia bardziej rygorystycznych limitów w przypadku kierowców zawodowych lub początkujących kierowców i określenia wytycznych dotyczących stosowania blokad antyalkoholowych [III kw. 2018 r.].

Komisja będzie dążyć do dobrowolnych zobowiązań ze strony np.:

- pracodawców / stowarzyszeń przewoźników towarów (np. wzmocnienie szkoleń i podnoszenie świadomości wśród kierowców zawodowych wykraczających poza wymogi prawne w zakresie szkolenia kierowców zawodowych);
- sektora edukacji (np. wprowadzenie działu bezpieczeństwa ruchu drogowego do zwykłych programów nauczania) i organizacji użytkowników (np. promowanie bezpieczeństwa z uwzględnieniem czynników związanych z wiekiem i płcią);
- organów publicznych (np. wymaganie odpowiednich blokad antyalkoholowych w zamówieniach publicznych);
- przewoźników autokarowych (np. kampanie na rzecz zwiększania świadomości w zakresie pasów bezpieczeństwa); oraz
- przedsiębiorstw taksówkowych i przedsiębiorstw zajmujących się organizacją wspólnego użytkowania pojazdów (np. wyposażenie ich floty pojazdów w foteliki dziecięce).

Komisja będzie również dążyć do zachęcania do badań oraz wspierania badań w ramach przyszłego programu badań naukowych i innowacji w zakresie opracowywania metod badania w celu wykrycia narkotyków oraz tańszych narzędzi do tego celu, a także w zakresie automatycznej oceny zdolności do prowadzenia pojazdu i w zakresie unikania nieuwagi, w tym odwracania uwagi przez zintegrowane z pojazdem systemy elektroniczne. Komisja oceni, czy nałożyć obowiązek wprowadzenia elektronicznych urządzeń przypominających o zapięciu pasów bezpieczeństwa dla każdego siedzenia w autokarach oraz czy wspólnie z branżą opracować kodeks dobrej praktyki w celu zapewnienia, by samochodowe systemy informacji i telefony projektowano w sposób umożliwiający ich bezpieczne użytkowanie. Komisja zidentyfikuje potrzebę dalszych działań, na przykład w stosunku do definicji i wdrożenia pojęcia „bezpiecznej prędkości”; kasków i odzieży ochronnej dla motocyklistów; lub stopniowego dostępu do prawa jazdy dla początkujących kierowców.

6. Szybkie i skuteczne służby ratownicze

Skuteczna opieka po wypadku, w tym szybki transport do odpowiedniej placówki przez wykwalifikowany personel, zmniejsza konsekwencje obrażeń. W tym kontekście należy dokładnie monitorować skutki wprowadzenia systemu **eCall**, automatycznego systemu powiadamiania o wypadkach w przypadku ich zaistnienia.

Działania podstawowe w zakresie służb ratowniczych

Komisja zamierza:

- rozpocząć ocenę skutków systemu powiadamiania o wypadkach „eCall” i ocenić jego możliwe rozszerzenie na inne kategorie pojazdów (pojazdy ciężarowe, autobusy i autokary, motocykle i ciągniki rolnicze) [III kw. 2019 r.]; oraz
- ułatwić bliższy kontakt między organami bezpieczeństwa ruchu drogowego a służbą zdrowia, aby ocenić dalsze potrzeby praktyczne oraz potrzeby w zakresie badań (np. w jaki sposób zagwarantować dopasowanie rodzaju obrażeń do kwalifikacji personelu i do odpowiednich placówek medycznych) [III kw. 2018 r.].

Komisja będzie dążyć do dobrowolnych zobowiązań ze strony np.:

- przewoźników komercyjnych i publicznych (np. zapewnianie kierowcom szkoleń w zakresie pierwszej pomocy);
- producentów (np. instalowanie systemu eCall w nowych samochodach istniejącego już modelu lub modernizacji tego modelu);
- ubezpieczycieli (np. zmniejszanie składek ubezpieczeniowych dla samochodów posiadających system eCall).

7. Zabezpieczenie bezpieczeństwa ruchu drogowego przed dezaktualizacją

W perspektywie długoterminowej **łączność i automatyzacja** mają ogromny potencjał dla ulepszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale należy odnieść się do związanego z nimi ryzyka, na przykład do **cyberbezpieczeństwa** i użytkowania wysoce zautomatyzowanych pojazdów w **ruchu mieszanym**. W ramach programu mobilności Komisja proponuje zatem kompleksową strategię dotyczącą mobilności pojazdów połączonych i zautomatyzowanych.

Gospodarka współpracy (na przykład programy współdzielenia samochodów i rowerów) i niektóre **środki ochrony środowiska** w połączeniu ze środkami bezpieczeństwa ruchu drogowego oferują możliwości obopólnych korzyści (np. bezpieczniejsze i atrakcyjniejsze otoczenie do spacerowania i jazdy na rowerze), ale wiążą się również z ryzykiem, takim jak większa liczba niechronionych użytkowników na drogach.

Wszelkie przyszłe inicjatywy będą musiały uwzględniać szczególne potrzeby **niechronionych użytkowników drogi** oraz różnych **grup użytkowników** (ze względu na wiek, płeć, niepełnosprawność). Ponadto dziedzina **bezpieczeństwa pracy** może wymagać wzmocnionych działań.

Działania podstawowe w zakresie pojawiających się problemów

Komisja zamierza:

- przyjąć specyfikacje dotyczące współpracujących inteligentnych systemów transportowych (akt delegowany przyjęty na mocy dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych), w tym komunikacji pojazd-pojazd i pojazd-infrastruktura³ [IV kw. 2018 r.];
- współpracować ściśle z zainteresowanymi stronami, aby rozpocząć proces prac nad kodeksem postępowania w sprawie bezpiecznego przejścia na wyższe poziomy automatyzacji w celu upewnienia się, że wymogi i procedury w pełni uwzględniają aspekty bezpieczeństwa ruchu drogowego (ruch mieszany, interakcje z innymi użytkownikami drogi, platooning [jazda w kolumnie pojazdów]), w szczególności

³ Zob. COM(2018) 283 – komunikat: „Droga do zautomatyzowanej mobilności: strategia UE na rzecz mobilności w przyszłości”.

zapewniając spójność pomiędzy krajowymi przepisami ruchu drogowego, aby uniknąć sprzeczności w przepisach UE dotyczących pojazdów [III kw. 2019 r.]; oraz

- ustanowić wyzwanie lub nagrodę „Bezpieczne miasto” [III kw. 2019 r.].

Komisja będzie dążyć do dobrowolnych zobowiązań ze strony np.:

- operatorów, zarządców flot pojazdów i przewoźników (np. przyjęcie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego w obrębie przedsiębiorstwa);
- stowarzyszeń branżowych (np. zapewnienie wytycznych dla MŚP dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa samochodów dostawczych na obszarach miejskich); oraz
- organów krajowych (np. stosowanie się do przykładów dobrych praktyk w zwalczaniu modyfikacji pojazdów oraz prowadzenie kampanii przeciwko temu zjawisku).

W okresie obowiązywania ram Komisja oceni konieczność dalszych działań na szczeblu UE, na przykład w zakresie propagowania harmonizacji instalowanych w pojazdach interfejsów człowiek-maszyna, aby zapewnić możliwość interakcji z pojazdami wszystkim kierowcom i użytkownikom bez uszczerbku dla bezpieczeństwa i dostępu do danych w pojazdach. Komisja oceni, czy dokonać przeglądu przepisów prawa dotyczących prawa jazdy, zdolności do ruchu drogowego, szkolenia kierowców zawodowych i czasu prowadzenia pojazdu, aby uwzględnić w nich zmiany w zakresie mobilności pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych. Co więcej, Komisja zbada aspekty bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie planowania mobilności w miastach, bezpieczeństwa pracy, zdolności do prowadzenia pojazdu i jazdy pojazdem oraz nowych modeli biznesowych w sektorze indywidualnych środków transportu.

Komisja zamierza również zachęcać do działań w zakresie badań naukowych i innowacji w ramach kolejnego programu ramowego oraz wspierać takie działania, które mają służyć informowaniu w zakresie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w przekazywaniu informacji dotyczących nowych wzorców mobilności i zmian społecznych, interakcji między człowiekiem a technologią, w szczególności interfejsów człowiek-maszyna i bezpiecznego przechodzenia na automatyzację, egzekwowania i bezpieczeństwa.

8. Globalna rola UE: eksport bezpieczeństwa ruchu drogowego

Wykraczająca poza UE uwaga Komisji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego skupia się na najbliższych sąsiadach Unii, w szczególności na państwach **Balkanów Zachodnich i Partnerstwa Wschodniego**, które przygotowują się do podpisania deklaracji o bezpieczeństwie ruchu drogowego w 2018 r., a także na Turcji.

Ponadto należy ocenić rolę UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do roli **Organizacji Narodów Zjednoczonych**, w szczególności do Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Działania podstawowe w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego poza UE

Komisja zamierza:

- rozwinąć współpracę z sąsiadami UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności współpracę z Bałkanami Zachodnimi i Partnerstwem Wschodnim, opierając się na przyjmowanych w 2018 r. deklaracjach w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności poprzez dzielenie się najlepszymi praktykami i wspieranie budowania zdolności [III kw. 2018 r.].

Komisja oceni również, w jaki sposób można wzmocnić koordynację przepisów ruchu drogowego (konwencja genewska i wiedeńska ONZ), w tym na szczeblu unijnym, aby przepisy te można było w zharmonizowany sposób dostosować do mobilności pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych. Komisja zbada również, w jaki sposób współpracować z międzynarodowymi inicjatywami finansowymi, takimi jak Fundusz Powierniczy ONZ na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.