



## 第七十八届会议

## 议程项目 12

## 加强全球道路安全

## 2024 年 6 月 24 日大会决议

[未经发交主要委员会而通过(A/78/L.78)]

## 78/290. 加强全球道路安全

大会，

回顾其关于加强全球道路安全的 2003 年 5 月 22 日第 57/309 号、2003 年 11 月 5 日第 58/9 号、2004 年 4 月 14 日第 58/289 号、2005 年 10 月 26 日第 60/5 号、2008 年 3 月 31 日第 62/244 号、2010 年 3 月 2 日第 64/255 号、2012 年 4 月 19 日第 66/260 号决议，2014 年 4 月 10 日第 68/269 号、2016 年 4 月 15 日第 70/260 号、2018 年 4 月 12 日第 72/271 号和 2020 年 8 月 31 日第 74/299 号决议及其中所载建议，

重申其 2015 年 9 月 25 日题为“变革我们的世界：2030 年可持续发展议程”的第 70/1 号决议，其中所载大会通过的一套具有普遍性和变革性的可持续发展目标和具体目标内容全面、意义深远、以人为中心，重申致力于通过不懈努力，到 2030 年全面执行这一议程并确保不让任何一个人掉队，再次表示认识到消除一切形式和表现的贫困、包括极端贫困是世界最大的挑战，而且对实现可持续发展必不可少，并重申致力于采用统筹兼顾的方式，从经济、社会和环境三个方面实现可持续发展，在千年发展目标已有成就的基础上努力完成其未竟之功，

又重申其关于《第三次发展筹资问题国际会议亚的斯亚贝巴行动议程》的 2015 年 7 月 27 日第 69/313 号决议，该议程是《2030 年可持续发展议程》的组成部分，支持和补充《2030 年议程》，有助于将其执行手段的具体目标与具体政策和行动联系起来，并再次作出强有力的政治承诺，本着全球伙伴关系和团结精神应对挑战，在各级为可持续发展筹措资金和创造有利环境，



**回顾**联合国住房和可持续城市发展会议(人居三)通过的《新城市议程》，<sup>1</sup>该议程有鉴于大多数道路交通死亡和重伤发生在城市地区，对道路安全以及获得安全、负担得起、无障碍和可持续的公共交通和非机动化交通方式给予适当考虑到，

**又回顾**《2021-2030 年道路安全行动十年全球计划》，其中提出了一套可选方案和战略，供各国政府和其他相关利益攸关方用于指导采取政策和行动以改善道路安全，

**重申**对 2022 年 6 月 30 日加强全球道路安全高级别会议政治宣言<sup>2</sup>的**承诺**，其中确认道路安全是一个重大公共卫生问题，也是一项紧迫的发展挑战，需要各级政府作出承诺，

**回顾**其 2023 年 12 月 19 日通过的题为“加强所有运输方式之间的联系，实现可持续发展目标”的第 78/148 号决议，其中大会宣布自 2026 年起为联合国可持续交通运输十年，

**确认** 2009 年第一届全球道路安全问题部长级会议通过的《莫斯科宣言》、<sup>3</sup> 2015 年第二届全球道路安全问题高级别会议通过的《巴西利亚宣言》和 2020 年第三届全球道路安全问题部长级会议通过的《斯德哥尔摩宣言》的重要性，

**重申**在 2030 年之前继续就《2030 年议程》中与道路安全相关的所有具体目标(如具体目标 3.6 和 11.2)采取行动的重要性，并认识到这些具体目标在助力实现可持续发展目标 3 和 11 以及促进就其他可持续发展目标(包括消除贫困、性别平等、气候变化、体面工作、创新和运输等相关目标)采取行动方面的重要性，

**肯定**世界卫生组织 2023 年 12 月发布的第五份《全球道路安全状况报告》，其中评估了会员国在 2011-2020 道路安全行动十年期间取得的进展，

**注意到**虽然 2010 年至 2021 年期间死亡人数减少了 5%，但可持续发展目标具体目标 3.6 所列的到 2020 年将全球道路交通事故死伤人数减少 50%的总体目标未能实现，

**确认**尽管 2010 年至 2021 年期间进展缓慢，但 35 个会员国实现了道路交通事故死亡人数减少 30%至 49%，10 个会员国<sup>4</sup>在此期间令人称道地实现了道路交通事故死亡人数减少 50%的目标，

**关切地注意到**，尽管有强有力的证据表明立法的有效性，但只有 7 个国家的道路安全立法符合世界卫生组织界定的所有五个主要风险因素(酒后驾驶、超

<sup>1</sup> 第 71/256 号决议，附件。

<sup>2</sup> 第 76/294 号决议，附件。

<sup>3</sup> A/64/540，附件。

<sup>4</sup> 白俄罗斯、文莱达鲁萨兰国、丹麦、日本、立陶宛、挪威、俄罗斯联邦、特立尼达和多巴哥、阿拉伯联合酋长国和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

速、不使用摩托车头盔、不使用安全带、和不使用儿童约束系统)的最佳做法标准，只有 16 个国家加入了所有七项与道路安全有关的联合国核心法律文书，

**认识到** 道路交通碰撞事故继续给社会造成巨大的全球负担，一方面造成人类痛苦，每年发生近 120 万例本可预防的死亡和约 5 000 万例受伤事故，另一方面给各国造成的平均损失占其国内生产总值的 3%至 5%，这使道路安全成为公共卫生和发展的紧迫优先事项，

**表示关切** 道路安全的公共和私人供资仍然严重不足，而且尽管大多数会员国制定了国家道路安全战略，但其中多数战略没有资金，也没有执行，

**考虑到** 交通运输的不断变化性质，关切地注意到这些变化带来的挑战，包括两轮和三轮机动车、电动自行车和微型移动装置乘客死亡人数不断增多，

**又考虑到** 非机动车化交通的需求，同时认识到道路交通碰撞事故对儿童和青年的影响，强调必须考虑到他们的需求以及包括老年人和残疾人在内处于弱势的道路使用者的需求，

**还考虑到** 新出现的安全挑战以及包括网约车公司和外卖平台在内各种互联网运输服务的增长对现有交通运输基础设施提出的更高要求，

**认识到** 国家和地方政府当局在确保对道路安全采取安全系统办法方面，特别是在土地使用规划和执法方面，发挥重要作用，

**强调** 道路治安和交通法规执法的重要性，特别是在中低收入国家，因为全球近 90%的道路伤亡事故发生在这些国家，为此应加强全球和区域道路治安合作举措，通过交流培训、能力建设和执法活动方面的信息，发挥交通警察能力的杠杆作用，

**又强调** 需要采取多部门办法，也需要包括工商业在内的各种行为体参与，因为它们可以通过在其整个价值链中管理道路安全，为改善全球道路安全作出重要贡献，

**赞扬** 世界卫生组织在预防道路交通伤害方面发挥领导作用，并且发挥作用，执行大会赋予它的任务，与联合国各区域委员会密切合作，充当联合国系统内道路安全问题的协调机构，

**欢迎** 秘书长道路安全问题特使借助欧洲经济委员会提供的秘书处支持，通过倡导遵守联合国道路安全法律文书并提高对这些文书的认识，卓有成效地调动对道路安全作出持续的高级别承诺，通过参加全球和区域会议等方式分享良好做法，并倡导增加对全球道路安全的资金投入，

**赞扬** 联合国各区域委员会开展工作，举办更多的道路安全活动，主张加大对道路安全的政治承诺，努力设定区域和国家减少道路交通伤亡的目标，特别是欧洲经济委员会开展工作，制定全球道路安全相关法律文书，包括国际公约和协定、技术标准、决议和良好做法建议，并为 59 个全球和区域法律文书提供

服务，这些文书为发展国际公路、铁路、内陆水运和联运提供了普遍接受的法律和技术框架，

**赞许地注意到**欧洲经济委员会在联合国发展账户下，与亚洲及太平洋经济社会委员会和拉丁美洲和加勒比经济委员会协作开展道路安全绩效审查项目，以及在秘书长道路安全问题特使支持下与非洲经济委员会开展项目，注意到西亚经济社会委员会优先开展道路安全工作，以加强某些国家的国家道路安全管理能力，并赞扬为不同类型的组织开发和实施道路交通安全管理系统，例如国际标准化组织在制定道路交通安全管理系统规定方面做了大量工作，

**回顾** 2026 年是 2021-2030 道路安全行动十年的中期里程碑以及实现到 2030 年将死伤人数减少 50% 的目标的时间轴，

1. **敦促**会员国和相关行为体加快并加大努力执行《2021-2030 年道路安全行动十年全球计划》，将道路安全作为一个政治优先事项，并确保其在更广泛可持续发展议程中的现实作用；

2. **欢迎**摩洛哥王国提出主办定于 2025 年 2 月 18 日至 20 日在马拉喀什举行的第四次全球道路安全问题部长级会议，这将有助于扩大实行有效措施，以解决道路安全问题，确定未来几年的新挑战和新机遇，并加强与其他发展挑战的联系，以实现共同利益并提高效率；

3. **鼓励**会员国建立部际协调机制，特别是卫生、交通、教育、基础设施、内务和环境等部委之间的协调机制，以处理影响道路安全事务所涉所有部门的跨领域问题；

4. **又鼓励**会员国采取步骤，确保按照国际标准和做法，在机动车辆和非机动车辆的设计、制造、使用、操作和维护阶段都内置安全功能，以尽量减少车辆运行对道路使用者，包括对行人和骑自行车者以及基础设施的负面安全和环境影响；

5. **促请**会员国通过促进城乡道路基础设施安全设计和工程的政策，实施安全系统办法；设定安全适当的速度限制，并辅以适当的速度管理措施；促进实现多式联运和非机动出行；尽可能建立机动车和非机动车交通的最佳组合，特别重视公共交通、步行和自行车，包括自行车共享服务、安全的行人基础设施和平交道口，特别是在城市地区；

6. **邀请**会员国和相关利益攸关方借助最近宣布的将于 2026 年开始的联合国可持续交通十年，将其视作一个机会，把道路安全作为可持续交通议程的一个组成部分，特别是在当前可持续发展目标截止期限 2030 年之后；

7. **请**尚未这样做的会员国考虑就不使用安全带、儿童约束系统和头盔、酒后驾车以及超速等关键风险因素通过全面立法，并考虑就与驾驶分心或在身体控制力减弱的情况下驾驶有关的其他风险因素实施适当、有效和以证据和(或)科学为基础的立法；

8. **鼓励**尚未加入各项联合国道路安全法律文书的会员国考虑这样做，并在加入后适用、执行和促进其规定或安全规范；
9. **邀请**会员国和相关利益攸关方，特别是民间社会，与地方政府和当局协作实施针对具体情况的干预措施和预防战略，包括针对所有道路利益攸关方开展大规模宣传，提高对道路安全、安全习惯和行为的认识，以应对社区的道路安全需求和挑战；
10. **鼓励**工商企业监测和报告其整个价值链业务活动对道路安全产生的影响或足迹；
11. **促请**国际机构制定道路安全影响力投资准则，以此作为鼓励特别是私人投资者和捐助者为道路安全提供大规模资金的手段；
12. **鼓励**会员国和相关利益攸关方为联合国道路安全基金提供支持，2025年第四次全球道路安全问题部长级会议期间将为该基金举行一次认捐会议，此外也鼓励支持酌情为世界银行全球道路安全基金充资；
13. **确认**无条件提供充足、可预测、可持续和及时的国际资助对于为各国、特别是中低收入国家调动国内资源的努力提供补充非常重要；鼓励酌情利用联合国道路安全基金和其他专门机制，为发展中国家的供资要求提供支持，促进安全道路运输基础设施，并且支持采取必要措施实现自愿性全球绩效目标，包括支持联合国系统所有道路安全基金和机制进行自愿充资；
14. **鼓励**在道路安全领域促进相互商定的能力建设、知识共享、技术支持和技术转让方案和举措，特别是在面临独特挑战的发展中国家，并尽可能通过北南、南南和三方合作模式以及公私协作，将这些方案和举措纳入可持续发展援助方案；
15. **欢迎**世界卫生组织关于建立国家道路安全机构全球网络的倡议，并鼓励会员国通过非正式和正式方式积极参与知识交流和同行辅导；
16. **促请**相关行为体和联合国实体监测和研究人工智能等各种不断发展的技术对陆运和道路安全的影响，以便为制定准则和建议提供参考，进而应对这些问题带来的机遇和挑战；
17. **促请**会员国加强收集、报告和使用道路安全数据，以此作为产生实时反馈的一种手段，为《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》的执行工作提供参考；
18. **请**秘书长与世界卫生组织和其他相关机构协商，按照2022年政治宣言的规定，在大会第八十届会议期间提交一份进度报告，为大会定于2026年召开的高级别会议提供参考。

2024年6月24日  
第92次全体会议