

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Europos saugaus kelių eismo erdvės sukūrimo. Saugaus kelių eismo strateginės gairės iki 2020 m. (nuomonė Europos Parlamento prašymu)

(2011/C 48/06)

Pranešėjas **Virgilio RANOCCHIARI**

Europos Parlamentas, vadovaudamasis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 304 straipsniu, 2010 m. birželio 2 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Europos saugaus kelių eismo erdvės link. Saugaus kelių eismo strateginės gairės iki 2020 m.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2010 m. rugsėjo 6 d. priėmė savo nuomonę.

465-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2010 m. rugsėjo 15–16 d. (rugsėjo 15 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 128 nariams balsavus už, 4 – prieš ir 2 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 EESRK kartoja, kad Trečiojo Europos saugaus kelių eismo veiksmų plano tikslas 2001–2010 m. laikotarpiu perpus sumažinti mirčių keliuose skaičių buvo labai drąsus. Iš esmės, remiantis 2008 m. oficialiais duomenimis, mirčių keliuose ES-27 sumažėjo 28,4 proc. palyginti su 2001 m... Tačiau naujausiais Komisijos duomenimis, padaryta stulbinanti pažanga, todėl gali būti, kad galutinis rezultatas 2010 m. bus 40 proc. mažiau mirčių keliuose.

1.2 Priežastys, dėl kurių nebus pasiektas 50 proc. sumažinimo tikslas, yra susijusios su toliau išvardytų veiksmų deriniu:

1.2.1 Bendrija yra atsakinga tik už veiksmų planą ir įgyvendinimo gaires, o visų veiksmų plano priemonių įgyvendinimas paliekamas įvairių lygmenų valstybių narių valdžios institucijoms;

1.2.2 skirtingose šalyse saugaus kelių eismo priemonės taikomos ir įgyvendinamos nevienodai;

1.2.3 ES šalyse su eismo saugumu automobilių keliais susiję statistiniai duomenys aiškinami nevienodai;

1.2.4 pastarąjį dešimtmetį labai daug dėmesio buvo skiriama įgyvendinimui, o ne visų eismo dalyvių švietimui ir mokymui.

1.2.5 Valstybėms narėms nenustatyti tarpiniai tikslai. Taip pat neatkreiptas dėmesys į skirtingą pavojaus lygį valstybėse narėse, dėl kurio reikalingos specialios gairės kiekvienai šaliai.

1.3 EESRK mano, kad aktyvių ir pasyvių saugos priemonių srityje pastarąjį dešimtmetį padaryta nemaža pažanga, ypač dėl

pramonės taikomo plataus techninių saugos inovacijų spektro lengvuosiuose automobiliuose ir sunkiosiose transporto priemonėse. Ateityje saugos standartų lygį būtų galima pakelti. Reikėtų imtis priemonių dėl neseniai rinkoje pasirodžiusių labai pigių lengvųjų automobilių, kurie vos tenkina tik būtiniausias saugos standartus.

1.3.1 Dar prastesnė padėtis su nebrangiais mopedais ir motociklais, daugiausiai importuojamais iš Pietryčių Azijos ir neretai neatitinkančiais Europos tipo patvirtinimo reikalavimų. Tai ypač svarbu, atsižvelgiant į tai, kad asmenims, važiuojantiems dviratėmis motorinėmis transporto priemonėmis, tikimybė būti sunkiai sužeistiems kelyje yra 18–20 kartų didesnė nei vairuotojams. Tačiau vis daugiau ir daugiau didelius atstumus reguliariai į darbą ir atgal važinėjančių asmenų renkasi dvirates motorines transporto priemones dėl eismo spūsių miestuose.

1.4 Apžvelgęs per pastarąjį dešimtmetį kelių infrastruktūros saugumo srityje padarytą pažangą, EESRK daro išvadą, kad buvo galima pasiekti daug daugiau. Svarbiausias žingsnis į priekį buvo Tarybos direktyva dėl saugos reikalavimų tuneliams, kurios poveikis visoje Europoje buvo labai teigiamas. Tačiau kaimo kelių ir antrinių tinklų, kuriuose atsitinka daugiau nei 50 proc. eismo įvykių, srityje priešingai, padėtis iš esmės nepagerėjo.

1.5 Kad Ketvirtasis Europos saugaus kelių eismo veiksmų planas iki 2020 m. būtų veiksmingesnis, EESRK rekomenduoja atsižvelgti į šiuos aspektus:

1.5.1 kadangi ES ir valstybių narių atsakomybė yra bendra, reikalingas tvirtas politinis vadovavimas;

1.5.2 reikalingi suderinti, išsamūs statistiniai duomenys apie saugų kelių eismą ES-27;

1.5.3 reikia nustatyti tikslus, susijusius su sunkiai sužeistais eismo dalyviais, pateikiant bendrą „sunkiai sužeistojo“ apibrėžtį;

1.5.4 reikalinga griežtesnė Bendrijos politika kartu su valstybėmis narėmis derinant ir reguliuojant saugaus kelių eismo priemones siekiant užtikrinti, kad valstybės narės saugaus kelių eismo priemones įgyvendintų geriau ir sparčiau, įskaitant privalomą *e.Call* (avarinio skambučio) sistemą, jei savanoriška sistema neveikia;

1.5.5 reikėtų daugiau dėmesio skirti visų eismo dalyvių, ypač jaunų ir vyresnio amžiaus, taip pat kitų pažeidžiamų eismo dalyvių, pavyzdžiui, asmenų, važiuojančių dviratėmis motorinėmis transporto priemonėmis, dviratininkų ir pėsčiųjų, diferencijuotam švietimui ir mokymui;

1.5.6 visi darbdaviai (ypač privačiojo sektoriaus), valdantys automobilių parką, turėtų dalyvauti įgyvendinant dabartinius arba būsimus projektus, pavyzdžiui, gerosios praktikos mažinant susidūrimus kelionių į darbą ir atgal metu propagavimo, darbuotojų skatinimo naudotis viešuoju transportu ir parko saugos politikos kūrimo srityse. ISO 39001 saugaus eismo standartas bus svarbi priemonė šiam tikslui pasiekti;

1.5.7 reikalingi pažeidžiamoms eismo dalyvių kategorijoms skirti ES teisės aktai; pavyzdžiui, dviratėms motorinėms transporto priemonėms reikia naujo tipo patvirtinimo, įskaitant privalomus ABS arba CBS didesnio nei 150 cm³ cilindru darbinio tūrio transporto priemonėms, AHO (automatinis priekinių žibintų įjungimą), techninės apžiūros reikalavimo ir antrojo mokymų etapo įtraukimo persvarstant direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimo;

1.5.8 dėl infrastruktūros kūrimo EESRK pataria į naująjį veiksmų planą įtraukti tikslą didinti transeuropinio kelių tinklo eismo saugumo lygį ir ne mažiau kaip 25 proc. netranseuropinio kelių tinklo eismo saugumo lygį pakelti iki transeuropinio kelių tinklo saugumo lygio;

1.5.9 veiksmų plano tikslai turi būti plataus užmojo, bet tikroviški. Vertėtų ne tik siūlyti bendrą tikslą sumažinti mirčių skaičių, bet ir konkrečius tikslus, susijusius su sunkiai sužeistais ir pažeidžiamais eismo dalyviais, pavyzdžiui, pėsčiaisiais, dviratininkais ir asmenimis, važiuojančiais dviratėmis motorinėmis transporto priemonėmis. Kalbant apie bendrą tikslą, EESRK nurodo, kad ES labai skiriasi pavojaus lygis ir

todėl primygtinai siūlo remiantis 2010 m. valstybių narių duomenimis 2020 m. nustatyti diferencijuotus mirčių keliuose sumažinimo tikslus;

1.5.10 norint užtikrinti, kad veiksmų plane nustatyti tikslai būtų pasiekti, EESRK mano, kad reikalinga kasmetinė ES vykdoma stebėseną. Šiuo tikslu EESRK siūlo įsteigti Europos saugaus kelių eismo agentūrą, kuri koordinuodama savo veiklą su paskirtais valstybių narių saugaus kelių eismo specialistais stebėtų veiksmų plano įgyvendinimą ir atliktų tolesnį su juo susijusį darbą.

1.6 Galiausiai ES turi užmegzti tvirtą ir nenutrūkstamą sąsają su Jungtinių Tautų paskelbtu Saugaus kelių eismo dešimtmečiu ir turėtų stengtis tapti pasauline saugaus eismo automobilių keliais lydere.

2. Įžanga

2.1 2010 m. balandžio 28 d. Europos Parlamento transporto ir turizmo komiteto (TRAN) pirmininkas, Brian Simpson, savo raštu, adresuotu Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pirmininkui Mario Sepi, pagal Parlamento darbo tvarkos taisyklių 124 straipsnį paprašė parengti EESRK tiriamąją nuomonę dėl saugaus kelių eismo.

2.2 Šiame laiške Brian Simpson paminėjo 2010 m. kovo 31 d. paskelbtą naująją Komisijos darbo programą, į kurią įtrauktas pasiūlymas parengti naują saugaus kelių eismo paketą, skirtą sukurti Europos saugaus kelių eismo erdvę.

2.3 Jis paprašė EESRK išnagrinėti keletą pagrindinių klausimų, susijusių su pastaruoju dešimtmečiu: ar veiksminga buvo ES politika keičiant eismo dalyvių elgesį ir gerinant pasyvią transporto priemonių ir kelių infrastruktūros saugą? Ar valstybės narės ją veiksmingai įgyvendino? Ko reikėtų, siekiant sukurti tikrą saugaus kelių eismo erdvę 27 valstybėse narėse?

2.4 2001 m. Komisija paskelbė transporto baltąją knygą, vėliau, 2003 m., – veiksmų planą. Abiejų tikslas – iki 2010 m. perpus sumažinti mirčių keliuose skaičių.

2.5 Naujaisi turimi 2008 m. duomenys rodo, kad palyginti su 2001 m. duomenimis, ES-15 mirčių keliuose sumažėjo 36,8 proc., o ES-27 – 28,4 proc. Tai ženklus sumažėjimas, tačiau deja nepasiekiamas Komisijos 50 proc. tikslas. Visai neseniai Komisija paskelbė 2009 m. duomenis ir prognozę 2010 m., kurie nedaug skiriasi nuo pradinio tikslo ir rodo daugiau nei 40 proc. sumažėjimą iki 2010 m.

2.5.1 Jei bus pasiekta šių svarbių rezultatų, EESRK mano, kad taip bus veikiau dėl neseniai įsigaliojusių saugaus kelių eismo teisės aktų ir transporto priemonių saugos pagerinimo, o ne dėl eismo dalyvių elgesio pokyčių – srities, kurioje reikia dar daug nuveikti.

2.6 Norint sužinoti, kokias priemones reikia įtraukti į naująją strategiją, būtina suprasti, kokia politika ir kurios iniciatyvos buvo (ne)veiksmingos pastarąjį dešimtmetį.

2.7 Pastarojo dešimtmečio Komisijos veiksmų planas buvo paremtas trimis svarbiais aspektais:

- individualaus elgesio pokyčiais, pavyzdžiui, naudojimas saugos diržais, vaiko apsaugos priemonėmis, nesinaudojimas mobilieisiais telefonais ir nevairavimas esant neblaiviam;
- parama pramonės iniciatyvoms kurti ir į rinką tiekti saugesnes transporto priemones;
- priemonėmis infrastruktūrai gerinti, pavyzdžiui, gerinant kelių ir tunelių architektūrą ir suderinant pažangias skubios pagalbos įvykus avarijai sistemas valstybėse narėse.

2.8 2009 m. balandžio–liepos mėn. Europos Komisija vykdė viešas konsultacijas, skirtas paskatinti dalyvauti Europos piliečius, vyriausybinis suinteresuotuosius subjektus nacionaliniu, regionų ir vietos lygiu, verslo ir profesinių sektorių atstovus nustatant pagrindines saugaus kelių eismo problemas, kurias reikėtų spręsti 2011–2020 m. saugaus kelių eismo veiksmų plane, ir prioritetinius veiksmus, kurių būtų galima imtis sprendžiant nepriimtino ir daug kainuojančio mirčių ir sunkių sužeidimų keliuose lygio ES problemą.

2.9 EESRK pritaria Transporto ir turizmo komitetui, kad prieš priimant naująją saugaus kelių eismo veiksmų planą, reikia atlikti buvusios politikos, Komisijos 2001 m. Transporto baltosios knygos ir 2003 m. veiksmų plano veiksmingumo įvertinimą.

2.10 Šį įvertinimą galima atlikti be kita ko naudojantis naujausia informacija ir pastarųjų metų EESRK nuomonėse dėl šio klausimo išreikšta pozicija. Šiose nuomonėse aiškiai nurodyta, kad EESRK nuomone, kelių eismo saugumo gerinimas yra vienas svarbiausių transporto politikos tikslų, kuris turėtų būti tarp svarbiausių valstybių narių darbotvarkių klausimų ekonomikos apribojimų aplinkybėmis.

2.11 Tuo tarpu pasaulyje vyksta svarbūs dalykai. Po 2009 m. lapkričio mėn. Maskvoje įvykusios pirmosios ministrų konferencijos dėl saugaus kelių eismo („Laikas veikti“) Jungtinių Tautų generalinė asamblėja 2011–2020 m. laikotarpį paskelbė Saugaus kelių eismo dešimtmečiu, kurio tikslas – stabilizuoti ir sumažinti mirčių keliuose skaičių visame pasaulyje, kuris šiais laikais yra tikra epidemija, nuo kurios kiekvienais metais žūsta daugiau nei milijonas ir sunkiai sužeidžiama apie 20 milijonų žmonių (90 proc. iš jų – mažų ir vidutinių pajamų šalyse). Apskaičiuota, kad pasauliniu mastu šios „pandemijos“ ekonominiai padariniai sudaro 1–3 proc. skirtingų šalių BVP. 2009 m. Europoje visuomenei tai kainavo apie 130 mlrd. eurų.

2.12 Dėl pirmiau išdėstytų dalykų EESRK mano, kad pasinaudodama pagreičiu ES turi galimybę įgyvendindama naująją saugaus kelių eismo veiksmų planą tapti pasauline lydere saugaus kelių eismo srityje ir neturėtų pražiopsoti šio šanso.

3. Bendrosios pastabos

3.1 EESRK nurodo, kad siekiant įvertinti ankstesnės politikos veiksmingumą saugaus kelių eismo srityje būtina reikalingi dokumentuose užregistruoti kiekybiniai ir kokybiniai saugaus kelių eismo statistiniai duomenys iš ES 27 šalių, kuriuos būtų galima palyginti. Šiuo metu kiekviena valstybė narė ES teikia pagrindinius saugaus kelių eismo duomenis, bet kai kurių valstybių narių pateikiama informacija nėra pakankamai kokybiška ir išsami ir jos negalima diferencijuoti pagal eismo dalyvius, kelių kategorijas, oro sąlygas ir sužeidimų sunkumą.

3.2 Atsižvelgdamas į tai, kad pastaruosius trisdešimt metų patrigubėjo nelaimingų atsitikimų ES keliuose, EESRK palankiai vertina didelę ES padarytą pažangą perpus sumažinant mirčių keliuose skaičių iki 2010 m. Nors 15 valstybių narių ES tai jau buvo plataus užmojo tikslas, EESRK savo 2003 m. gruodžio 10 d. priimtoje nuomonėje dėl eismo saugumo 2003–2010 m. nurodė, kad šį tikslą pasiekti išsiplėtusioje Europoje bus dar sunkiau.

3.3 EESRK nurodo, kad nors ES nustatė labai drąsų mirčių keliuose sumažinimo tikslą, toks tikslas nenustatytas sunkiai sužeistų eismo dalyvių atžvilgiu. 2001–2008 m. ES 27 sunkiai sužeistų eismo dalyvių skaičius sumažėjo tik 18 proc. Todėl siekiant labai sumažinti šį skaičių, į Komisijos naująją veiksmų planą reikės įtraukti atitinkamas priemones, kurias turės taikyti valstybės narės, kai tik bus susitarta dėl sunkių ir nedidelių sužalojimų bendros apibrėžties.

3.4 Dėl klausimo, kiek veiksminga buvo ES lygio politika keičiant eismo dalyvių elgesį pastarąjį dešimtmetį reikia nepamiršti, kad Bendrijos lygiu sprendžiama tik dėl veiksmų plano ir įgyvendinimo gairių, o visų veiksmų plano priemonių įgyvendinimas pagal subsidiarumo principą paliekamas įvairiems valstybių narių valdžios institucijų lygmenims.

3.5 Jei visos valstybės narės vienodai įgyvendintų veiksmų plane išdėstytas priemones, joms kiltų mažiau sunkumų. Tačiau patirtis deka rodo ką kita, nes ES valstybėse narėse vis dar yra didelių saugaus kelių eismo lygio skirtumų. Skirtingose šalyse skirtingai įgyvendinamos ir taikomos saugaus kelių eismo priemonės ir EESRK nuomone, norint pasiekti geresnių rezultatų, neabejotinai reikalinga griežtesnė Bendrijos politika.

3.6 Todėl EESRK pabrėžia drąsesnės suderinimo ir reguliavimo programos kūrimo ir įgyvendinimo padedant valstybėms narėms svarbą siekiant užtikrinti, kad saugaus kelių eismo priemonės jos įgyvendintų geriau ir sparčiau. Šią problemą padėtų išspręsti Europos saugaus kelių eismo agentūros įsteigimas.

3.6.1 Iš tikrųjų visoms kitoms transporto rūšims, išskyrus automobilių kelių transportą, jau įsteigta po agentūrą. Automobilių kelių agentūra turėtų būti nedidelis vykdomasis organas, kuriam nuolat talkintų valstybių narių paskirti saugaus kelių eismo specialistai.

3.6.2 EESRK nuomone, agentūra, kuri naudojasi esamomis institucijomis, pavyzdžiui, ERSO (Europos saugaus kelių eismo observatorija), vykdomąjį darbą saugaus kelių eismo srityje turėtų atlikti veiksmingiau. Pavyzdžiui, ji galėtų kasmet patikrinti „juodųjų dėmių“ žemėlapi pažymėdama nesaugius kelius ir pranešdama rezultatus ES eismo dalyviams, kaip jau buvo prašoma ankstesnėje EESRK nuomonėje⁽¹⁾. Skatindama ir skleisdama geriausiosios praktikos pavyzdžius ES, agentūra taip pat galėtų padėti nacionalinėms ir vietos saugaus kelių eismo grupėms.

3.6.3 Be to, ši agentūra galėtų užtikrinti, kad kelių saugumas būtų įtrauktas į kitų atitinkamų sričių ES politiką, pavyzdžiui, švietimo ir aplinkos politiką, ir parengti gaires, nustatančias trumpojo ir vidutinės trukmės laikotarpio prioritetus, tokiu būdu ištaisydama vieną pagrindinių ankstesnio plano trūkumų.

3.7 Apžvelgiant eismo dalyvių elgesio pokyčius pastarąjį dešimtmetį, peršasi išvada, kad daugiau nei pusė mirčių yra tiesiogiai susijusios su elgesio veiksniais, pavyzdžiui, greičio apribojimų nesilaikymu, jaunais ir pradedančiais vairuotojais bei neblaiviais vairuotojais. EESRK nuomone, švietimas, mokymas

ir šių priemonių taikymo užtikrinimas yra vienodai svarbūs ir daro įtaką vieni kitiems, tačiau galiausiai švietimas yra visiems naudingas sprendimas.

3.8 EESRK nurodo, kad vienas iš trijų pastarojo dešimtmečio Komisijos veiksmų plano aspektų buvo individualaus elgesio pokyčiai. Atsižvelgiant į pastarąjį dešimtmetį padidėjusį transporto priemonių skaičių automobilių keliuose, reikėtų sustiprinti šios srities politiką.

3.9 Taip pat reikia atsižvelgti į tai, kad keletui pažeidžiamų eismo dalyvių kategorijų, pavyzdžiui, motociklininkams, dviratininkams ir pėstiesiems vis dar kyla neproporcingai didelis pavojus. Kaip priemonę daryti įtaką šių kategorijų eismo dalyvių elgesiui EESRK rekomenduoja aktyvesnę švietimą apie eismą kartu su išsamiu pagrindų reglamentu dėl dviračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ir mokymų asmenims, važiuojantiems dviratėmis motorinėmis transporto priemonėmis, antrojo etapo.

3.10 Be to, svarbu suprasti, kad ES gyventojai sensta ir kad saugaus kelių eismo politikos srityje reikėtų akcentuoti konkrečias priemones, pavyzdžiui, pažangiąsias transporto sistemas, pritaikytas transporto priemones ir infrastruktūrą, informuotumo didinimą ir švietimą.

3.11 Ateinantį dešimtmetį EESRK rekomenduoja šią politiką orientuoti į diferencijuotą švietimą, mokymą ir visų eismo dalyvių, ypač rizikos grupių – jaunų ir vyresnio amžiaus žmonių – ir pažeidžiamų eismo dalyvių kategorijų, pavyzdžiui, motociklininkų, pėsčiųjų ir dviratininkų, testavimą.

3.12 Saugaus kelių eismo veiksmų plane turėtų būti nustatyta ES lygio politika su aiškiomis ir griežtomis rekomendacijomis bei įgyvendinimo gairėmis valstybėms narėms. Taip pat būtina, kad Komisija galėtų greitai reaguoti, ji turi kasmet gauti tinkamai apibrėžtus statistinius duomenis. Komisija kartu turėtų raginti valstybes nares kaip įmanoma greičiau įgyvendinti esamus ir būsimus teisės aktus saugaus kelių eismo srityje.

4. Konkrečios pastabos

4.1 Svarbus sėkmingos saugaus kelių eismo politikos uždavins – ES, nacionalinių ir vietos lygmens valdžios institucijų bendradarbiavimas. Nors pažangą techninių klausimų srityje galima padaryti priimant ir įgyvendinant ES teisės aktus, eismo dalyvių elgesį galima pakeisti tik nacionaliniu lygiu. Todėl būtinos griežtos ES gairės ir kasmetinė valstybių narių grįžtamoji informacija Komisijai.

⁽¹⁾ OL C 80, 2004 3 30, p. 77–80.

4.2 Apžvelgęs ES lygio politikos veiksmingumą keičiant eismo dalyvių elgesį pastarąjį dešimtmetį, EESRK daro išvadą, kad dėl subsidiarumo priežasčių ir stebėsenos galimybių stygiaus ES politika buvo nevisiškai sėkminga. Pagrindinis būdas keisti elgesį (ypač jaunų vairuotojų ir vyresnio amžiaus eismo dalyvių) teigiama linkme yra mokymas ir nuolatinis švietimas. Valstybės narės ėmėsi šių priemonių skirtingais ir kartais netinkamais būdais.

4.3 EESRK yra įsitikinęs, kad dėl šių elgesio tipų kitą dešimtmetį politiką reikėtų orientuoti į visų eismo dalyvių mokymą ir švietimą visose valstybėse narėse. Pavyzdžiui, taikyti būtiniausių privalomą švietimą apie eismą mokyklose ir skatinti žmones nuolat savanoriškai gilinti šias žinias.

4.4 Valstybės narės turėtų reguliariai rengti tikslines kampanijas, skirtas informuotumui didinti ir eismo dalyvių elgesiui keisti, juos informuojant apie su sauga susijusius dalykus, įskaitant abipusę pagarbą, apsaugos įrangą, greitį ir klausimus, susijusius su alkoholiu ir narkotikais kartu kreipiant dėmesį į jų taikymo užtikrinimą.

4.5 Naujajame veiksmų plane ypatingą dėmesį reikėtų skirti skirtingam kelių eismo saugumo rizikos lygiui įvairiose Europos šalyse. 2008 m. rizikos lygis aukšto rizikos lygio šalyse buvo beveik keturis kartus didesnis nei žemo rizikos lygio šalyse. Šalyse, kuriose rizikos lygis yra akivaizdžiai didesnis už ES vidurkį, reikėtų siekti didesnio mirčių ir sunkiai sužeistų eismo dalyvių skaičiaus sumažinimo tikslo nustatant diferencijuotus mirčių skaičiaus sumažinimo tikslus 2020 m., remiantis 2010 m. duomenimis.

4.6 Per pastarąjį dešimtmetį padaryta nemaža pažanga pasyvios ir aktyvios saugos srityje, ypač pramonei pradėjus taikyti techninių saugos priemonių spektrą lengvuosiuose automobiliuose ir sunkiosiose transporto priemonėse. Mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros projektai, finansuojami pagal ES bendrąsias programas, galėtų paskatinti tolesnį pažangiųjų transporto sistemų (ITS) technologijų tobulinimą.

4.7 Dėl ekonomikos krizės atsirado naujas ir vis pavojingesnis reiškinys – į rinką tiekiami labai pigūs lengvieji automobiliai, kurie vos tenkina tik būtiniausias saugos standartus. Siekiant užtikrinti ir padidinti saugą, būtų galima padidinti esamo automobilių parko saugos lygį, jei įmanoma, automobiliuose įrengiant naują saugos įrangą. Būtinai nuolatinis tikrinimas ir kasmetinė apžiūra. Dar prastesnė padėtis dviračių motorinių priemonių sektoriuje, kurioje reikalinga rinkos stebėsenai ir reguliari priežiūra⁽²⁾. EESRK mano, kad ES turi reaguoti pakeldama saugos standartų lygį.

4.8 Atsižvelgiant į tai, kas pirmiau išdėstyta, dviratėms motorinėms transporto priemonėms reikia naujų ES teisės aktų dėl

tipo patvirtinimo, įskaitant privalomus ABS arba CBS didesnio nei 150 cm³ cilindrų darbinio tūrio transporto priemonėms, ir techninės apžiūros reikalavimo ir antrojo mokymų etapo įtraukimo persvarstant direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimo. Be to, ES turėtų remti informuotumo didinimo kampanijas, kad užtikrintų pagrindinių saugos taisyklių laikymąsi.

4.9 Kelių ir kelkraščių projektavimas atlieka svarbų vaidmenį nelaimingų atsitikimų atveju. Šios srities tyrimai rodo, kad kelių infrastruktūra turi įtakos beveik 30 proc. nelaimingų atsitikimų. Taigi šioje srityje galima daug pasiekti. Pasirodė, kad pagrindinės didesnės kliūtys saugumui yra susijusios ne tik su finansiniais suvaržymais, bet ir pernelyg menku informuotumu. Remiantis statistiniais duomenimis, kaimo keliai yra dažnai patys pavojingiausi. ES finansavimas (Transeuropinis kelių tinklas (TERN), struktūriniai fondai) turėtų būti teikiamas su saugių kelių sąlyga. Bet kuriuo atveju būtina, kad kelių infrastruktūros projektavimas, statymas ir priežiūra atitiktų dviračių motorinių priemonių saugos reikalavimus

4.10 EESRK daro išvadą, kad pastarąjį dešimtmetį veiksmingiausia priemonė siekiant padaryti infrastruktūrą saugesnę buvo vienas iš Trečiosios saugaus kelių eismo veiksmų programos pasiūlymų – Direktyva dėl tunelių saugos reikalavimų (2004/54/EB). Šios direktyvos įgyvendinimas turėjo didelį poveikį visoje Europoje.

4.11 Kitą dešimtmetį dėl infrastruktūros kūrimo EESRK rekomenduoja į naująjį veiksmų planą įtraukti tikslą didinti transeuropinio kelių tinklo saugos lygį, o ne mažiau kaip 25 proc. netranseuropinio kelių tinklo saugos lygį pakelti iki TREN lygio. Prie saugaus kelių eismo labai prisidėtų ir Tarybos sprendimas dėl iš dalies pakeistos Direktyvos dėl infrastruktūros saugos valdymo su privalomais techniniais priedais ir platesne taikymo sritimi (taip pat ir ne TREN keliams) ir Europos gairių dėl saugesnės miestų kelių infrastruktūros. Trumpuoju laikotarpiu ES turi skatinti visas valstybes nares nedelsiant taikyti keturias infrastruktūros direktyvos priemones: saugaus kelių eismo poveikio įvertinimą, saugaus kelių eismo auditą, tinklo saugumo valdymą ir saugumo tikrinimą.

4.12 Bendros atsakomybės požiūriu EESRK yra įsitikinęs, kad tvirtas politinis vadovavimas yra tikros saugaus kelių eismo erdvės sukūrimo 27 valstybėse narėse prielaida. ES, valstybių narių nacionalinio ir regionų lygmens sprendimų priėmėjai turi būti tvirtai įsitikinę bendradarbiavimo svarba įgyvendinant trumpojo laikotarpio ir ilgalaikius teisės aktų pakeitimus, kartu su didelio masto informacinėmis kampanijomis. Būtų naudinga ir veiksminga išlaidų požiūriu pasinaudoti pagrindinių saugaus kelių eismo Europoje suinteresuotųjų subjektų patirtimi.

⁽²⁾ OL C 354, 2010 12 28, p. 30

4.13 Kadangi privačiame sektoriuje su darbu susijusios kelionės ir kelionės didelius atstumus į darbą ir atgal yra vienas pagrindinių rizikos šaltinių, darbdaviai gali žengti svarbų žingsnį teisinga linkme valdydami bendrovės automobilių parką. Iš esmės priemonės mirčių keliuose skaičiui sumažinti turėtų apimti visas su darbu susijusias keliones, ne tik automobilių kelių krovinio transporto sektorių.

4.13.1 Siekiant sumažinti susidūrimus dėl kelionių į darbą ir atgal, privačiojo ir viešojo sektoriaus darbdaviai turėtų propaguoti gerosios praktikos pavyzdžius skatindami darbuotojus naudotis viešuoju transportu, jei reikia, parengdami saugos gaires ir stebėdami veiklos rezultatus parko saugos srityje. Geras pavyzdys – bendrai Europos Komisijos finansuojamas projektas PRAISE⁽³⁾, kurio tikslas tęsti darbą, susijusį su saugaus kelių eismo valdymu, ir darbdaviams suteikti praktinės patirties. Šis klausimas galėtų sudominti ir Europos saugos ir sveikatos darbe agentūrą (EU-OSHA).

4.13.2 Be to, šiuo metu rengiamas naujas ISO tarptautinis standartas 39001 dėl saugaus kelių eismo darbe. Tikimasi, kad jis bus paskelbtas 2011 m. pabaigoje. Europos Komisija turėtų paraginti visas Saugaus kelių eismo chartijos signatares kaip įmanoma greičiau gauti ISO 39001 sertifikatą.

4.14 Kitos saugaus kelių eismo erdvei sukurti reikalingos sąlygos yra: daugiau ir palyginamų statistinių duomenų apie valstybes nares, kasmet valstybių narių Komisijai teikiama grįžtamoji informacija, stebėsenos ir tolesnio darbo sistemos sukūrimas ES lygiu įsteigiant Europos saugaus kelių eismo agentūrą, valstybių narių tinkamai ir sparčiai įgyvendinami ES teisės aktai, didesnis mokymų ir nuolatinio švietimo akcentavimas ir ypatingas dėmesys jauniems ir vyresnio amžiaus eismo dalyviams.

4.15 EESRK siūlo, kad veiksmų plano tikslai būtų plataus užmojo, tačiau tikroviški. Dėl politinių priežasčių kaip ir anksčiau artėjančio dešimtmečio tikslas turėtų būti visuotinis. EESRK nesikiš į diskusijas dėl mirčių skaičiaus sumažinimo nustatant konkrečią procentinę dalį, tačiau primygtinai rekomenduoja nustatyti konkrečius tikslus sumažinti sunkių sužeidimų atvejų ir į nelaimingus atsitikimus kelyje patenkančių bei sužeidžiamų labiau pažeidžiamų eismo dalyvių, pavyzdžiui, pėsčiųjų, dviratininkų ir asmenų, važiuojančių dviratėmis motorinėmis transporto priemonėmis, skaičių.

4.16 Be to, ES, galbūt padedama Saugaus kelių eismo agentūros, turėtų nustatyti ne tik ilgalaikį tikslą, bet ir tarpinio laikotarpio tikslus pradėdama vykdyti techninės pagalbos programą valstybėms narėms, kurioms sunkiau sekasi rengti nacionalines strategijas nelaimingų atsitikimų aukų skaičiui mažinti.

2010 m. rugsėjo 15 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE – nelaimingų atsitikimų ir sužeidimų kelyje prevencija siekiant darbuotojų saugos (www.etsc.eu/PRAISE.php).