

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“**

(COM(2010) 389 galutinis)

(2011/C 132/19)

Pranešėjas **Jan SIMONS**

Komisija, vadovaudamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 304 straipsniu, 2010 m. liepos 20 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

*Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“*

COM(2010) 389 galutinis.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2011 m. kovo 1 d. priėmė savo nuomonę.

470-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2011 m. kovo 15–16 d. (kovo 16 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 158 nariams balsavus už, 2 – prieš ir 4 susilaikius.

## 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Komitetas mano, kad mažinti eismo įvykių keliuose aukų skaičių yra itin svarbu mūsų visuomenei, todėl pritaria Komisijos plataus masto užmojui palyginti su 2010 m. perpus sumažinti aukų skaičių 2011–2020 m. laikotarpiu.

1.2 Komiteto manymu, reikėtų diferencijuoti mažinimo tikslus atsižvelgiant į įvairių valstybių narių padėtį, nes rizika šalyse skiriasi.

1.3 Komitetas laikosi nuomonės, kad programos įgyvendinimą turėtų kontroliuoti specialiai šiam tikslui įsteigta Europos saugaus kelių eismo agentūra arba bendra observatorija, kurioje dirbs ir valstybių narių paskirti šios srities ekspertai.

1.4 Ši agentūra arba bendra observatorija turėtų užtikrinti, kad kasmet būtų apžvelgiami programoje užsibrėžtų tikslų įgyvendinimo rezultatai.

1.5 Komiteto nuomone, tam, kad 2020 m. būtų įgyvendintas Komisijos tikslas perpus sumažinti eismo įvykių keliuose aukų skaičių, reikėtų:

— kaupti išsamius standartinius statistinius duomenis,

— suformuluoti tikslus, susijusius su sunkiai sužalotais kelių eismo dalyviais, ir apibrėžti sąvoką „sunkus sužalojimas“,

— nustatyti griežtesnę Europos saugaus eismo priemonių derinimo ir apibrėžimo politiką,

— didesnę dėmesį skirti specialiam mokymui, visų pirma pažeidžiamų kelių eismo dalyvių, pavyzdžiui, jaunimo, vyresnio amžiaus žmonių ar neįgaliųjų, taip pat dviračių motorinių transporto priemonių vairuotojų, dviratininkų bei pėsčiųjų švietimui,

— visus darbdavius, turinčius nuosavus transporto priemonių parkus, skatinti diegti gerąją praktiką,

— priimti Europos lygmens taisykles dėl pažeidžiamų kelių eismo dalyvių kategorijų, kadangi jų dar nėra,

— užtikrinti stiprų politinį vadovavimą,

— didinti transeuropinio kelių tinklo saugumą ir stengtis, kad jo lygį pasiektų bent 25 proc. kitų kelių,

- numatyti specialų mokymą ir kvalifikacijos kėlimo kursus policininkams, greitosios medicinos pagalbos darbuotojams, gaisrininkams, civilinės saugos ir pagalbos tarnybų darbuotojams, kitaip tariant, visiems teikiantiems pagalbą avarijos ar gedimo atveju, kad šių žmonių profesinė kvalifikacija visada būtų aukšto lygio, o jų transporto priemonės būtų naudojamos profesionaliai ir pagerėtų šių specialistų administracinis darbas,
- skubiai didinti saugių ir saugomų stovėjimo aikštelių profesionaliems vairuotojams skaičių,
- sutarčių sąlygas sieti su profesinėmis vairuotojo žiniomis, o ne teikiamomis paslaugomis.

1.6 Kalbant apie žmogiškąjį veiksnių keliuose, Komitetas pritaria Komisijai, kad tęstinis švietimas ir mokymas, kontrolė ir nuobaudos turi lemti reikšmės tikslų įgyvendinimui. Šioje srityje Komitetas itin didelį dėmesį skiria pažeidžiamų kelių eismo dalyvių kategorijoms.

1.7 Komitetas dar kartą primygtinai ragina skirti dėmesį tarpvalstybiniam kontrolės ir nuobaudų aspektui.

1.8 Komitetas pritaria, kad reikia priimti šias priemones:

- išplėsti teisės aktų dėl vairavimo trukmės ir vairuotojų darbo laiko taikymo sritį į ją įtraukiant ir komercines transporto priemones, sveriančias ne daugiau nei 3,5 tonas,
- įrengti greičio ribotuvus furgonuose,
- įrengti antialkoholinį variklio užraktą ir narkotinių medžiagų detektorius sunkvežimiuose, furgonuose ir privačiose transporto priemonėse tais atvejais, kai vairuotojas baustas už vairavimą apsvaigus,
- sukurti aktyviosios ir pasyviosios dviračių motorinių transporto priemonių saugos priemones,
- sudaryti ir kasmet atnaujinti „juodųjų dėmių“ žemėlapius kiekvienoje valstybėje narėje,
- išplėsti „eCall“ (avarinio skambučio) sistemą ir pradėti ją taikyti kitoms transporto priemonėms, pavyzdžiui, dviratėms motorinėms transporto priemonėms,
- remiantis strateginėmis politikos kryptimis parengti išsamią veiksmų programą.

## 2. Įžanga

2.1 Paskelbdama šį komunikatą Komisija konkrečiai išdėstė kelių eismo saugumo gerinimo 2011–2020 m. laikotarpiu viziją.

2.2 Komunikate pateikdama politikos kryptis Komisija siekia sukurti bendrą valdymo sistemą ir nustatyti plataus užmojo tikslus, kurie pakreiptų nacionalines ir vietos strategijas taip, kad aprašytos priemonės būtų įgyvendinamos kiek galima veiksmingiau, tinkamiausiu lygmeniu ir parankiausiomis priemonėmis.

2.3 Komisijos nuomone, svarbiausi turėtų būti šie prioritetai:

- sukurti valstybių narių gerąją praktika grindžiamą organizuotą ir nuoseklią bendradarbiavimo sistemą, būtiną siekiant veiksmingai įgyvendinti 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptis,

- sukurti pagalbos sužeistiesiems ir pirmosios pagalbos strategiją, kad būtų galima skubiai spręsti vis aktualesnį klausimą – kaip sumažinti sužalojimų keliuose skaičių,

- didinti pažeidžiamų kelių eismo dalyvių, visų pirma motociklų vairuotojų, saugą: jų eismo įvykių statistika ypač kelia nerimą.

2.4 Komisija pabrėžia, kad siūlomose politikos kryptyse atsižvelgiama į įgyvendinant 2001–2010 m. trečiąją Europos kelių eismo saugos veiksmų programą pasiektus rezultatus, kurie rodo, kad plataus užmojo tikslas perpus sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių, deja, nebus įgyvendintas. Vis dėlto, padėtis pamažu gerėja, ypač pastaraisiais metais.

2.5 Siekdama sukurti bendrą saugią Europos kelių eismo erdvę, Komisija siūlo toliau stengtis iki 2020 m. Europos Sąjungoje žūčių keliuose skaičių sumažinti perpus, palyginti su 2010 m. duomenimis.

2.6 Atsižvelgdama į pažangą įgyvendinant trečiąją kelių eismo saugos veiksmų programą (žuvusiųjų skaičius sumažėjo 35–40 proc.), Komisija laikosi nuomonės, kad per ateinančius 10 metų žuvusiųjų skaičių sumažinti perpus yra gerokai didesnis uždavinys, palyginti su neįgyvendintu trečiosios kelių eismo saugos veiksmų programos tikslu.

2.7 Komisija ketina šį tikslą pasiekti 2020 m., dar didesnėmis pastangomis įgyvendindama šiuos septynis tikslus:

- gerinti kelių eismo dalyvių švietimą ir mokymą,

- griežčiau kontroliuoti, kaip laikomasi kelių eismo taisyklių,

- didinti kelių infrastruktūros saugumą,
- siekti, kad transporto priemonės keliuose būtų saugesnės,
- skatinti šiuolaikinių technologijų naudojimą kelių eismo saugumui gerinti,
- gerinti skubios medicininės pagalbos paslaugas ir sužeistųjų gydymą,
- apsaugoti pažeidžiamus kelių eismo dalyvius.

2.8 Kiekvienam minėtam tikslui pasiekti Komisija numatė konkrečius veiksmus, kurie turėtų padėti sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių. Siūlomos priemonės analizuojamos šios nuomonės skyriuose „Bendrosios pastabos“ ir „Konkrečios pastabos“.

2.9 Kalbant apie šių tikslų įgyvendinimo būdą, Komisija ketina ne kurti naujus teisės aktus, o veikiau griežtinti kelių eismo saugumui skirtų ES teisės aktų taikymo kontrolę, sukurti valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimo sistemą ir parengti bendrą priemonių kelių eismo saugumo politikos veiksmingumui stebėti ir vertinti.

### 3. Bendrosios pastabos

3.1 Komitetas laikosi nuomonės, kad visuomenei yra itin svarbu mažinti aukų keliuose skaičių, tai teigiama ir Komiteto šia tema priimtose nuomonėse<sup>(1)</sup>. Be to, įgyvendinant ankstesnę veiksmų programą iš tiesų pavyko iš esmės sumažinti aukų keliuose skaičių. Todėl Komitetas dabar gali pritarti Komisijos naujam plataus užmojo tikslui perpus sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių 2011–2020 m. laikotarpiu palyginti su 2010 m. duomenimis.

3.2 Pakeitusi pavadinimą (vietoje „strateginės gairės“ – dabar „politikos kryptys“) Komisija nori pabrėžti, kad keičiasi ir filosofija. Komisija ketina didžiausią dėmesį skirti ne naujų teisės aktų pasiūlymams, o per ateinančią dešimtmetį parengti ir įgyvendinti šiuos tris principus: bendra atsakomybė, kelių eismo saugumo integravimas į kitas politikos sritis ir kelių eismo saugumo lygio suvienodinimas visose ES šalyse.

<sup>(1)</sup> EESRK nuomonė „Kelių eismo saugumas 2003–2010 m.“ OL C 80, 2004 3 30, p. 77; „Kelių infrastruktūros saugumo valdymas“ OL C 168, 2007 7 20, p. 71; „Sklandesnis tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimas“ OL C 77, 2009 3 31, p. 70; „Saugaus kelių eismo strateginės gairės iki 2020 m.“, OL C 48, 2011 2 15, p. 27.

3.3 Komitetas supranta, kad Komisija numato keisti filosofiją, nes reguliavimo sistema iš esmės baigta. Vis dėlto, jo nuomone, nepakanka vien to, ką Komisija ketina daryti, t. y. parengti bendrą valdymo sistemą ir užsibrėžti plataus užmojo tikslus, kurie taps nacionalinių ir vietos strategijų pagrindu. Komiteto nuomone, reikėtų ne tik parengti dar trūkstantis teisės aktus<sup>(2)</sup>, bet ir veiksmingai ir tinkamu laiku (kasmet) kontroliuoti, kokios pažangos pasiekta.

3.3.1 Komitetas mano, kad remiantis politikos kryptimis, turi būti parengta išsami veiksmų programa, sudaryti tvarkaraščiai, numatytos stebėsenos ir tarpinio vertinimo priemonės.

3.4 Komitetas mano, kad šiems tikslams pasiekti geriausias būdas – rinkti duomenis ir prižiūrėti, kaip įgyvendinama ketvirtoji Europos veiksmų programa, koordinuojant veiklą su valstybių narių paskirtais saugaus kelių eismo specialistais<sup>(3)</sup> ir atsižvelgiant į klausimus, kuriuos Komitetas iškėlė nuomonėje Europos Parlamentui, parengtoje prieš Komisijai paskelbiant komunikatą. Komiteto nuomone, nesvarbu, kas atliks šį darbą: Europos saugaus kelių eismo agentūra ar Europos observatorija, kuri šiuo metu yra kuriama Komisijoje. Toliau pateikiamų rekomendacijų tikslas – kuo sėkmingesnis 2011–2020 m. programos įgyvendinimas.

3.4.1 Užtikrinti tvirtą politinį vadovavimą, kadangi ES ir valstybės narės dalijasi įgaliojimais šioje srityje.

3.4.2 Rinkti dar labiau suderintus ir išsamesnius statistinius duomenis apie saugų kelių eismą visose 27 ES šalyse.

3.4.3 Suformuluoti tikslus, susijusius su sunkiai sužalotais kelių eismo dalyviais ir apibrėžti bendrą sąvoką „sunkus sužalojimas“.

3.4.4 Parengti griežtesnę Sąjungos politiką kelių eismo saugos priemonių derinimo ir apibrėžčių klausimais, kad valstybės narės galėtų šias priemones įgyvendinti geriau ir sparčiau.

3.4.5 Didesnį dėmesį skirti specialiam mokymui, visų pirma pažeidžiamų kelių eismo dalyvių, pavyzdžiui, jaunimo, vyresnio amžiaus žmonių, taip pat dviračių motorinių transporto priemonių vairuotojų, dviratinkų bei pėsčiųjų švietimui.

<sup>(2)</sup> Išsamus sąrašas pateikiamas nuomonės „Saugaus kelių eismo strateginės gairės iki 2020 m.“ 4.8 pt., OL C 48, 2011 2 15, p. 27.

<sup>(3)</sup> OL C 48, 2011 2 15, p. 27., 1.5 ir kiti punktai.

3.4.6 Skatinti visus darbdavius, valdančius transporto priemonių parkus, dalyvauti projektuose, skirtuose mažinti eismo įvykių skaičių kelionių į darbą ir atgal metu šiuo tikslu parengti parko saugos politiką ir skatinti darbuotojus labiau naudotis viešuoju transportu.

3.4.7 Parengti ES teisės aktus pažeidžiamų eismo dalyvių kategorijoms, pavyzdžiui: dviratėms motorinėms transporto priemonėms reikia naujo tipo patvirtinimo, dviratėms didesnio nei 150 cm<sup>3</sup> cilindrų darbinio tūrio transporto priemonėms reikia įmontuoti stabdžių antiblokavimo sistemą, įvesti privalomo automatinio priekinių žibintų įsijungimo sistemą ir, persvarstant direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimo, numatyti tobulinimosi galimybes ir transporto priemonių techninę apžiūrą.

3.4.8 Komitetas laikosi nuomonės, kad naujojoje programoje turėtų būti numatytas tikslas didinti transeuropinio kelių tinklo (TEN-T) saugumą ir stengtis, kad jo lygį pasiektų bent 25 proc. kitų kelių.

3.4.9 Kalbant apie pagrindinį programos tikslą – perpus sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių, Komitetas pabrėžia, kad rizika valstybėse narėse skiriasi iš esmės. Todėl jis rekomenduoja nustatyti skirtingus žūstančiųjų keliuose skaičiaus mažinimo tikslus.

3.5 Komitetas supranta, kad priemonės valstybėse narėse gali skirtis dėl skirtingo saugumui gresiančio pavojaus lygio. Valstybės narės, kurioms jau pavyko iš esmės sumažinti aukų keliuose skaičių, turės didžiausią dėmesį sutelkti į „žmogiškąjį veiksnį“, t. y. į mokymą, visų pirma tęstinį mokymą ir kelių eismo taisyklių laikymosi kontrolę. Tai turės tapti prioritetais. Tačiau kitos valstybės narės, kurioms dar nepavyko smarkiai sumažinti aukų skaičiaus, taip pat turės daug dėmesio skirti kelių eismo saugos politikos esmei – ne tik dėti pastangas mokymo, tęstinio mokymo, ir kelių eismo taisyklių laikymosi kontrolės srityje, bet ir gerinti infrastruktūrą ir griežtinti transporto priemonių saugos standartus.

3.6 Komitetas pritaria Komisijai, kad kelių eismo saugos politikos veiksmingumas daugiausia priklauso nuo eismo dalyvių elgesio, todėl ypač svarbūs yra švietimas, mokymas, kontrolė ir nuobaudos.

3.7 Ypatingą dėmesį reikėtų skirti pažeidžiamiesiems kelių eismo dalyviams, jauniems pradedantiesiems ir vyriausiems vairuotojams, kurie, neturėję papildomo mokymo galimybių, nežino kelių eismo taisyklių pasikeitimų.

3.8 Be to Komitetas mano, kad valstybėse narėse reikėtų reguliariai rengti informavimo kampanijas, skirtas kovai su vairavimu apsvaigus nuo alkoholio. Reikėtų daugiau pastangų nuobaudų ir kontrolės srityje, taip pat ir tarptautiniu mastu.

#### 4. Konkrečios pastabos

4.1 Komitetas rekomenduoja kiek galima greičiau parengti bendras sąvokų „sunkus sužalojimas“ ir „lengvas sužalojimas“ apibrėžtis, remiantis jomis nustatyti bendrą aukų keliuose sumažinimo tikslą ir jį įtraukti į programą iki 2020 m.

4.2 Komisija gali tikėtis Komiteto paramos dėl pasiūlymo, skirto pagerinti kelių eismo dalyvių švietimą ir mokymą rengiant bendrą kelių eismo saugos užtikrinimo strategiją.

4.3 Todėl mokant vairavimo reikėtų didesnę dėmesį skirti pagalbos ir elgesio įvykus avarijai klausimui.

4.4 Komitetas norėtų ypač pabrėžti, kad labai svarbu užtikrinti nuolatinį mokymą, visų pirma todėl, kad kelių eismo taisyklės laikui bėgant gali keistis.

4.5 Tai taikytina ne tik įprastiems kelių eismo dalyviams, tai labai svarbu ir kalbant apie policininkus ir greitosios medicinos pagalbos darbuotojus, gaisrininkus, civilinės saugos ir pagalbos tarnybų darbuotojus, kitaip tariant, visus asmenis, kurie teikia pagalbą avarijos ar gedimo atveju ir į kuriuos kreipiamasi dėl jų ypatingų gebėjimų. Komitetas laikosi nuomonės, kad labai svarbu šiems asmenims suteikti specialaus mokymosi ir nuolatinio tobulinimosi galimybes ir profesinėje, ir administracinėje srityse, kad jų paslaugų kokybė gerėtų.

4.6 Komitetas taip pat pritaria tam, kad reikia griežtinti kelių eismo taisyklių taikymą, taip pat ir tarptautiniu mastu. Savo nuomonėje „Sklandesnis tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimas“<sup>(4)</sup> Komitetas aiškiai pabrėžė, kad jeigu kelių eismo taisyklės nebus taikomos tarptautiniu mastu, trečiojoje Europos kelių eismo saugos veiksmų programoje užsibrėžtas tikslas nebus pasiektas. Komitetas visiškai pritaria šioje nuomonėje pateiktoms išvadoms.

4.7 Įvedus greičio ribotuvus sunkvežimiuose (jie jau yra privalomi), Komitetas pritaria Komisijos pasiūlymui juos montuoti ir prekes gabenančiuose furgonuose. Mūsų keliuose furgonų nuolat daugėja, ypač jų daug kurjerių sektoriuje, kur labai svarbu prekę pristatyti laiku. Dėl šios priežasties furgonai dažnai važinėja dideliu greičiu. Be to, reikėtų vairavimo ir darbo trukmę reikėtų suderinti su taisyklėmis dėl krovinių vežimo sunkvežimiais, kurių bendras svoris didesnis nei 3,5 tonos.

<sup>(4)</sup> EESRK nuomonė „Sklandesnis tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimas“, OL C 77, 2009 3 31, p. 70.

4.8 Kadangi vairavimas apsaugus nuo alkoholio kelių eismo įvykiuose visada svarbus veiksnys, Komitetas pritaria tam, kad už vairavimą apsaugus bausto vairuotojo vairuojamuose sunkvežimiuose, furgonuose ir privačiose transporto priemonėse būtų privalomai įmontuojami antialkoholiniai variklio užraktai.

4.9 Ypatinę dėmesį būtina skirti dviratėms motorinėms transporto priemonėms. Šių transporto priemonių vairuotojams pavojus patirti sunkių sužalojimų yra 18–20 kartų didesnis negu automobilių vairuotojams. Komitetas primygtinai prašo Komisijos kiek galima greičiau pateikti pasiūlymų, kaip padidinti aktyvųjų ir pasyvųjų dviračių motorinių transporto priemonių saugumą.

4.10 Kadangi daugiausia žmonių žūsta miestuose arba vietinės reikšmės ir kaimo keliuose, Komisija siūlo, kad Europos fondų lėšos būtų skiriamos tik tiems infrastruktūros projektams, kurie atitinka kelių eismo saugos ir tunelių saugos direktyvų reikalavimus. Komitetas pritaria šiam pasiūlymui ir laikosi nuomonės, kad reikėtų įsteigti Europos saugaus kelių eismo agentūrą, kuri atliktų labai svarbų vaidmenį įvertinant, kurie vietinės reikšmės ir kaimo keliai atitinka kriterijus Europos bendram finansavimui gauti.

4.11 Ankstesnėse nuomonėse Komitetas pasisakė už tai, kad:

- programoje būtų numatyta, jog visos valstybės narės turi sudaryti „juodųjų dėmių“ žemėlapius ir jų atnaujintus duomenis kasmet perduoti kompetentingai Europos institucijai,
- saugumo klausimu ir atsižvelgiant į kelių eismo transporto politikos perspektyvą 2020 m. „pažangos reikia siekti ir sprendžiant tokius klausimus kaip (...) kontrolė ir baudos, tikra vidaus rinkos integracija, veiksmingumo gerinimas, visų pirma – kai tai tikslinga – diegiant modulines koncepcijas, (...) [ir atliekant tyrimus] siekiant išlaikyti optimalų greitį ir patobulinti padangas“.

Komitetas norėtų dar kartą pabrėžti šių punktų reikšmę.

4.12 Komitetas pritaria tam, kad pažangios technologijos būtų greičiau naudojamos transporto priemonėse ir ragina visose valstybėse narėse išplėsti „eCall“ sistemą pradedant ją taikyti kitoms transporto priemonėms, pavyzdžiui, dviratėms motorinėms transporto priemonėms.

4.13 Komitetas pritaria Komisijos pastangoms bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis ir kitais su kelių eismo sauga susijusiais viešojo ir privataus sektoriaus partneriais parengti veiksmų strategiją dėl sužalojimų keliuose.

4.14 Kaip Komitetas jau ne kartą minėjo nuomonėse šia tema <sup>(5)</sup>, programos prioritetu turi būti pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsauga. Komiteto nuomone, pažeidžiami kelių eismo dalyviai – tai dviračių motorinių transporto priemonių vairuotojai, pėstieji ir dviratinkai, jaunimas, vyresnio amžiaus žmonės, kurių vis daugėja, ir neigalieji.

4.14.1 Kaip jau minėjo vienoje ankstesnių savo nuomonių <sup>(6)</sup>, kelių eismo saugos, nusikalstamumo, susijusio su prekių vežimu, prevencijos ir sunkvežimių vairuotojų sveikatos labui Komitetas norėtų paraginti skubiai didinti saugių ir saugomų stovėjimo aikštelių profesionaliems vairuotojams skaičių. Komitetas taip pat rekomenduoja sutarčių sąlygas sieti su profesinėmis vairuotojo žiniomis, o ne teikiamomis paslaugomis.

4.15 Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad sunkiasvorių krovinių transporto priemonių vairuotojai patenka į pavojingas situacijas tam tikrose sienų kirtimo vietose. Ypač dažni tokie atvejai kertant Sąjungos išorės sieną, vairuotojai būna priversti būti transporto priemonėje ar šalia jos kai ji tikrinama rentgeno spinduliais. Savaime aišku, ši prievolė kelia rimtą pavojų minėtiems vairuotojams. Šią problemą būtų galima išspręsti leidžiant vairuotojams palikti transporto priemonę, kol ji tikrinama, ir laikytis saugiu atstumu nuo jos. Komitetas primygtinai ragina valstybes nares problemą apsvarstyti ir išspręsti Jungtinių Tautų I-osios darbo grupės dėl kelių eismo saugumo posėdyje Ženevoje.

2011 m. kovo 16 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas*

Staffan NILSSON

<sup>(5)</sup> EESRK nuomonė „Saugaus kelių eismo strateginės gairės iki 2020 m.“, OL C 48, 2011 2 15, p. 27; EESRK nuomonė „Sklandesnio tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimas“, OL C 77, 2009 3 31, p. 70.

<sup>(6)</sup> EESRK nuomonė „Europos saugaus eismo automobilių keliais politika ir profesionalūs vairuotojai“, OL C 175, 2007 7 27, p. 88, 1.1 punktas.