

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu padomei un Reģionu komitejai – Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam”

COM(2010) 389 galīgā redakcija

(2011/C 132/19)

Ziņotājs: **SIMONS kgs**

Komisija 2010. gada 20. jūlijā saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pantu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu:

“Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu padomei un Reģionu komitejai — Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam”

COM(2010) 389 galīgā redakcija.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētās nodaļa savu atzinumu pieņēma 2011. gada 1. martā.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 470. plenārajā sesijā, kas notika 2011. gada 15. un 16. martā (16. marta sēdē), ar 158 balsīm par, 2 balsīm pret un 4 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 Komiteja uzskata, ka sabiedrībai ir ļoti svarīgi, lai satiksmes negadījumos cietušo skaits samazinātos, un atbalsta Komisijas vērienīgo mērķi laika posmā no 2011. līdz 2020. gadam attiecīgo skaitli samazināt uz pusi salīdzinājumā ar 2010. gadu.

1.2 Komiteja uzskata par vēlamu dažādām valstīm noteikt diferencētus satiksmes negadījumos cietušo skaits samazināšanas mērķus, jo riski katrā dalībvalstī atšķiras.

1.3 Komiteja uzskata, ka programmas īstenošana ir jāuzrauga īpaši šim nolūkam izveidotai Eiropas satiksmes drošības aģentūrai vai kopīgam uzraudzības un novērošanas centram, kur strādā arī dalībvalstu iecelti satiksmes drošības eksperti.

1.4 Šādas aģentūras vai kopējā uzraudzības un novērošanas centra pienākums būtu raudzīties, lai ik gadu tiek veikta kontrole ar nolūku nodrošināt programmā noteikto mērķu sasniegšanu.

1.5 Komiteja uzsver, ka nosacījumi, kas ir jāievēro, lai 2020. gadā varētu sasniegt Komisijas mērķi samazināt satiksmes negadījumu upuru skaitu uz pusi, ir šādi:

— nodrošināt spēcīgu politisko vadību;

— apkopot saskaņotus un detalizētus statistikas datus;

— izvirzīt mērķus attiecībā uz smagas traumas guvušiem satiksmes dalībniekiem un definēt jēdzienu “smaga trauma”;

— izstrādāt stingrāku Eiropas politiku satiksmes drošības pasākumu saskaņošanas un reglamentēšanas jomā;

— vairāk uzmanības pievērst īpaši apmācībai, kas paredzēta, piemēram, tādiem neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem kā gados jauni un gados vecāki satiksmes dalībnieki vai personas ar invaliditāti, kā arī divriteņu transportlīdzekļu ar dzinēju vadītāji, velobraucēji un gājēji;

— visus darba devējus, kuriem ir savi transportlīdzekļu parki, iesaistīt labākās prakses ieviešanā;

— pieņemt vēl trūkstošos Eiropas tiesību aktus par neaizsargātajām satiksmes dalībnieku grupām;

— paaugstināt Eiropas mēroga ceļu tīkla drošību un panākt, ka tāds pats līmenis ir vismaz 25 % tajā neietilpstošo autoceļu tīklā;

- nodrošināt policijas, ugunsdzēsēju, ātrās medicīniskās palīdzības, civilās aizsardzības un autoceļu satiksmes apkalpes dienestu darbinieku, proti, visu to personu, kuras sniedz palīdzību, ja ir noticis satiksmes negadījums vai avārija, apmācību un īpašus kvalifikācijas celšanas kursus, lai viņu profesionālās prasmes vienmēr būtu visaugstākajā līmenī, lai viņi attiecīgos transportlīdzekļus izmantotu profesionāli un lai varētu uzlabot arī administratīvo apstrādi;
- raudzīties, lai bez kavēšanās tiktu paplašināts profesionālajiem transportlīdzekļu vadītājiem paredzētu drošu un apspārgātu stāvvietu tīkls;
- Komiteja arī atbalsta to, lai līgumus slēgtu, pamatojoties uz transportlīdzekļa vadītāja profesionālajām prasmēm, nevis pakalpojumu.

1.6 Ņemot vērā cilvēka faktoru ceļu satiksmē, Komiteja piekrīt Komisijai, ka izvirzīto mērķu īstenošanā liela nozīme ir nepārtrauktai izglītošanai un apmācībai un noteikumu ievērošanas nodrošināšanai, tādēļ Komiteja īpašu uzmanību pievērš neaizsargātajām satiksmes dalībnieku grupām.

1.7 Komiteja atkārtoti uzsver, ka saistībā ar noteikumu ievērošanas nodrošināšanu ir jāņem vērā pārrobežu dimensija.

1.8 Komiteja atbalsta šādu pasākumu pieņemšanu:

- tiesību aktu par autovadītāja veiktās transportlīdzekļa vadīšanas ilgumu un darba laiku darbības jomas paplašināšana, ietverot profesionālos transportlīdzekļus, kuru svars nepārsniedz 3,5 tonnas;
- ātruma ierobežotāju uzstādīšana vieglajos kravas automobiļos;
- ierīču dzinēja bloķēšanai, ja vadītājs ir lietojis alkoholu, uzstādīšana kravas automobiļos, vieglajos kravas automobiļos un vieglajos automobiļos tad, ja transportlīdzekļa vadītājs ir bijis sodīts par tā vadīšanu alkohola reibumā. Tāpat jāparedz līdzekļi, kas ļauj noteikt narkotisku vielu lietošanu;
- aktīvās un pasīvās drošības pasākumu pieņemšana attiecībā uz divriteņu transportlīdzekļiem ar dzinēju;
- “melno punktu” karšu izstrāde un ikgadēja aktualizēšana katrā dalībvalstī;
- eCall sistēmas izvēršana un izmantošana citiem transportlīdzekļiem, piemēram, divriteņu transportlīdzekļiem ar dzinēju;
- stratēģisku politikas ieviržu pārvēršana detalizētā rīcības plānā.

2. Ievads

2.1 Komisija publicētajā paziņojumā ieskicē savu skatījumu uz ceļu satiksmes drošības attīstību laikposmā no 2011. gada līdz 2020. gadam.

2.2 Komisija vēlas ar paziņojumā minēto politikas ieviržu starpniecību izstrādāt vispārēju pārvaldības sistēmu un izvirzīt svarīgus mērķus, pēc kuriem jāvadās valsts un vietējām stratēģijām, tā, lai izklāstītos pasākumus pēc iespējas efektīvi īstenotu vispiemērotākajā līmenī un ar vispiemērotākajiem līdzekļiem.

2.3 Komisija uzskata, ka absolūta prioritāte ir jāpiešķir šādiem pasākumiem:

- tādas strukturētas un saskaņotas sadarbības sistēmas izstrādāšana, kurā ietverta dalībvalstu labākā prakse, kas ir nepieciešams nosacījums, lai efektīvi īstenotu 2011.–2020. gada ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes;
- traumū un pirmās palīdzības stratēģijas izstrādāšana, lai risinātu steidzamo un arvien pieaugošo vajadzību samazināt traumū skaitu uz ceļiem;
- neaizsargāto satiksmes dalībnieku, jo īpaši motociklistu, drošības uzlabošana, jo attiecībā uz minētajiem ceļu satiksmes dalībniekiem negadījumu statistika ir īpaši satraucoša.

2.4 Komisija norāda, ka ierosinātajās politikas ievirzēs ir ņemti vērā rezultāti, kas gūti, īstenojot Trešo Eiropas ceļu satiksmes drošības rīcības programmu 2001.–2010. gadam, un kuri liecina, ka tālejošais mērķis uz pusi samazināt uz ceļiem bojāgājušo skaitu, diemžēl, netiks sasniegts. Tomēr var secināt, ka īpaši pēdējo gadu laikā ir novērots pastāvīgs uzlabojums.

2.5 Lai izdotos sasniegt mērķi — izveidot Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu — Komisija ierosina turpināt centienus līdz 2020. gadam salīdzinājumā ar 2010. gadu uz pusi samazināt kopējo uz ceļiem bojāgājušo skaitu Eiropas Savienībā.

2.6 Ņemot vērā pozitīvo virzību, kas panākta Trešās rīcības programmas īstenošanas laikā (nāves gadījumu skaita samazinājums svārstās 35–40 % robežās), Komisija uzskata, ka bojāgājušo skaita samazināšana uz pusi nākamo desmit gadu laikā ir daudz vērienīgāks mērķis salīdzinājumā ar Trešās rīcības programmas nesasniegto mērķi.

2.7 Komisija vēlas minēto mērķi sasniegt 2020. gadā, īpašu uzmanību pievēršot šādiem septiņiem mērķiem:

- uzlabot satiksmes dalībnieku izglītošanu un apmācību;
- uzlabot ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas nodrošināšanu;

- uzlabot ceļu infrastruktūras drošību;
- nodrošināt, lai transportlīdzekļi uz ceļiem ir drošāki;
- veicināt jaunāko tehnoloģiju izmantošanu, lai palielinātu ceļu satiksmes drošību;
- uzlabot neatliekamo palīdzību un pēctraumu aprūpi;
- aizsargāt neaizsargātākos satiksmes dalībniekus.

2.8 Attiecībā uz katru no iepriekš minētajiem mērķiem Komisija ir paredzējusi konkrētus pasākumus, lai panāktu vēlamo bojāgājušo skaita samazinājumu. Tie ir aplūkoti šā atzinuma vispārīgajās un īpašajās piezīmēs.

2.9 Attiecībā uz mērķu sasniegšanas veidu Komisija ir iecerējusi ne tik daudz pieņemt jaunus tiesību aktus, bet gan pastiprināt ceļu satiksmes drošības jomā spēkā esošo Eiropas tiesību aktu piemērošanas kontroli, izveidot dalībvalstu un Komisijas sadarbības sistēmu un izstrādāt kopējus rīkus attiecīgo politikas jomu efektivitātes uzraudzībai un novērtēšanai.

3. Vispārīgas piezīmes

3.1 Komiteja uzskata, ka sabiedrībai ir ļoti svarīgi, lai satiksmes negadījumu upuru skaits samazinātos, un tas ir skaidri apliecināts atzinumos par šo tematu, kurus Komiteja ir pieņēmusi gadu gaitā⁽¹⁾. Turklāt iepriekšējās rīcības programmas darbības laikā upuru skaits ievērojami samazinājās. Tāpēc Komisijas jaunais tālejošais mērķis, proti, laika posmā no 2011.gada līdz 2020. gadam uz ceļiem bojāgājušo skaitu salīdzinājumā ar 2010. gadu samazināt uz pusi, ir atbalstāms.

3.2 “Stratēģiskas ievirzes” aizstājot ar “politikas ievirzēm” Komisija vēlas uzsvērt izmaiņas filozofijā. Tā vietā, lai liktu uzsvaru uz jaunu tiesību aktu priekšlikumiem, Komisija nākamo desmit gadu laikā vēlas panākt šādu trīs galveno principu izstrādi un piemērošanu: kopīga atbildība, satiksmes drošības integrācija citās politikas jomās un satiksmes drošības līmeņa izlīdzināšana visās ES dalībvalstīs.

⁽¹⁾ EESK atzinumi: “Satiksmes drošība 2003-2010”, OV C 80, 30.3.2004., 77. lpp.; “Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldība”, OV C 168, 20.7.2007., 71. lpp.; “Ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildes veicināšana”, OV C 77, 31.3.2009., 70. lpp.; “Ceļu satiksmes drošības stratēģiskās pamatnostādnes līdz 2020. gadam”, OV C 48, 15.2.2011., 27. lpp.

3.3 Komiteja saprot, ka Komisija ir paredzējusi izmaiņas filozofijā, jo tiesiskais pamats lielā mērā ir jau izveidots, tomēr nevar piekrist tam, ka Komisijas ierosinātie pasākumi, t. i., izveidot vispārēju pārvaldības sistēmu un izvirzīt svarīgus mērķus, pēc kuriem jāvadās valsts vai vietējām stratēģijām, ir pietiekoši. Komitejas skatījumā ir ne tikai jāizstrādā trūkstošie tiesību akti⁽²⁾, bet arī jānodrošina efektīva un regulāra (katru gadu) panāktā progresā kontrole.

3.3.1 Komiteja arī uzskata, ka politikas ievirzes būtu jāizmanto, lai izstrādātu detalizētu rīcības plānu, kurā ietverts kalendārais plāns, paredzēti uzraudzības līdzekļi un vidusposma novērtējums.

3.4 Komiteja uzskata, ka labākais veids minētā mērķa sasniegšanai ir, konsultējoties ar dalībvalstu ieceltiem pārstāvjiem, apkopot datus un uzraudzīt Ceturtās Eiropas rīcības programmas⁽³⁾ īstenošanu, ņemot vērā aspektus, kurus Komiteja skatījusi Eiropas Parlamentam sagatavotajā atzinumā, ko tā izstrādājusi pirms tika publicēts skatāmais Komisijas paziņojums. EESK uzskata, ka to var veikt vai nu ar Eiropas ceļu drošības aģentūras, vai Eiropas novērošanas un uzraudzības centra starpniecību — tāds centrs sākotnējā veidā Komisijā jau darbojas. Lai garantētu laikposmam no 2011. gada līdz 2020. gadam paredzētās programmas sekmīgumu, tiek formulēti šādi ieteikumi:

3.4.1 tā kā ES un dalībvalstīm minētajā jomā ir kopīga atbildība, nodrošināt spēcīgu politisko vadību;

3.4.2 apkopot vēl saskaņotākus un sīkākus statistikas datus par autoceļu satiksmes drošību 27 ES valstīs;

3.4.3 izvirzīt mērķus, lai samazinātu smagas traumas guvušo satiksmes dalībnieku skaitu, vienojoties par “smagu traumu” kopīgu definīciju;

3.4.4 nodrošināt stingrāku Eiropas politiku ceļu satiksmes drošības pasākumu saskaņošanai un reglamentēšanai, lai dalībvalstīs tos varētu īstenot veiksmīgāk un straujāk;

3.4.5 vairāk uzmanības pievērst diferencētai izglītībai un apmācībai, kas paredzēta visiem satiksmes dalībniekiem, īpaši gados jauniem un gados vecākiem satiksmes dalībniekiem, kā arī citām neaizsargātām satiksmes dalībnieku grupām, piemēram, divriteņu transportlīdzekļu ar dzinēju vadītājiem, velobraucējiem un gājējiem;

⁽²⁾ To pilnu sarakstu sk. EESK atzinuma “Ceļu satiksmes drošības stratēģiskās pamatnostādnes līdz 2020. gadam” 4.8. punktā, OV C 48, 15.2.2011., 27. lpp.

⁽³⁾ OV C 48, 15.2.2011., 27. lpp, 1.5. un turpmākie punkti

3.4.6 visus darba devējus, kam ir savi transportlīdzekļu parki, aicināt iesaistīties projektos, kuru mērķis ir mazināt sadursmes ceļā no dzīvesvietas uz darbavietu un atpakaļ, un izstrādāt savu transportlīdzekļu parku drošības politiku, kā arī mudināt darbiniekus lietot sabiedrisko transportu;

3.4.7 izstrādāt ES tiesību aktus, kas attiecas uz satiksmes dalībnieku neaizsargātajām grupām, piemēram, jaunas prasības attiecībā uz divriteņu transportlīdzekļu ar dzinēju apstiprināšanu, bremžu pretbloķēšanas sistēmas ierīkošanu divriteņu transportlīdzekļiem ar cilindra tilpumu, kas pārsniedz 150 cm³, obligātu automātisko priekšējā apgaismojuma ieslēgšanas sistēmu un, pārskatot direktīvu par vadītāju apliecībām, noteikumiem par tālākizglītību un tehnisko apskati;

3.4.8 Komiteja uzskata, ka jaunajā programmā ir jāiekļauj mērķis paaugstināt Eiropas ceļu tīkla (TEN-T) drošību un panākt, ka tāds pats līmenis ir vismaz 25 % pārējo autoceļu tīklā;

3.4.9 attiecībā uz vispārējo mērķi samazināt uz ceļiem bojāgājušo skaitu uz pusi Komiteja uzsver, ka riski ES dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Tāpēc tā iesaka noteikt atšķirīgus bojāgājušo skaita samazināšanas mērķus.

3.5 Komiteja atzīst, ka pasākumi dalībvalstīs var atšķirties, jo tajās pastāv dažāda līmeņa drošības riski. Dalībvalstīm, kurās satiksmes negadījumos cietušo skaits ir būtiski samazinājies, būtu jāpievēršas "cilvēka" faktoram, t. i., īpaša vērība jāvelta izglītošanai, ietverot tālākizglītību, un noteikumu ievērošanas nodrošināšanu. Savukārt pārējām dalībvalstīm, kurās autoceļu satiksmes negadījumos cietušo skaits vēl nav ievērojami samazinājies, papildus izglītošanai, apmācībai un noteikumu ievērošanas nodrošināšanai lielāka uzmanība jāpievērš arī satiksmes drošības politikas "grūtajiem jautājumiem", piemēram, infrastruktūras uzlabošanai un transportlīdzekļu drošības standartiem.

3.6 Komiteja piekrīt Komisijas uzskatam, ka autoceļu satiksmes drošības politikas efektivitāte būtībā ir atkarīga no satiksmes dalībnieku uzvedības, un šā iemesla dēļ ir būtiski nodrošināt izglītošanu, apmācību un noteikumu ievērošanu.

3.7 Īpaša uzmanība būs jāpievērš "neaizsargātajiem" satiksmes dalībniekiem, jauniem un nepieredzējušiem un gados vecākiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri, nesaņemot papildu apmācību, nezina par izmaiņām, kas notikušas ceļu satiksmes noteikumos.

3.8 Turklāt Komiteja uzskata, ka dalībvalstīs ir regulāri jāriko informatīvas kampaņas, lai cīnītos ar transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā. Tādēļ ir jāiegulda vairāk pūļu, lai nodrošinātu noteikumu ievērošanu, arī pārrobežu mērogā.

4. Īpašas piezīmes

4.1 Komiteja iesaka pēc iespējas ātrāk vienoties par kopēju jēdzienu "smaga trauma" un "viegla trauma" definīciju un, pamatojoties uz to, noteikt vienotu satiksmes negadījumos cietušo skaita samazināšanas mērķi, lai šos elementus varētu iekļaut programmā laikposmam līdz 2020. gadam.

4.2 Komiteja apliecina, ka tā atbalsta Komisijas priekšlikumu uzlabot satiksmes dalībnieku izglītošanu un apmācību, īstenojot kopēju ceļu satiksmes drošības stratēģiju.

4.3 Vadītāja apmācībā vairāk būtu jāiekļauj aspekts "palīdzības sniegšana un uzvedība, notiekot satiksmes negadījumam".

4.4 Komiteja vēlas īpaši uzsvērt pastāvīgas izglītošanas nozīmi, ņemot vērā to, ka laika gaitā satiksmes noteikumos var notikt izmaiņas.

4.5 Tas attiecas gan uz vienkāršiem satiksmes dalībniekiem, gan arī, un jo īpaši, uz policistiem un ugunsdzēsējiem, civilās aizsardzības un autoceļu satiksmes apkalpes un neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu darbiniekiem, proti, visām tām personām, kuras sniedz palīdzību, ja ir noticis satiksmes negadījums vai avārija, un kuru īpašās prasmes ir nepieciešamas minētajos gadījumos. Komiteja uzskata, ka ir ļoti svarīgi nodrošināt īpašu un pastāvīgu apmācību iepriekš minētajām personām gan profesionālajā, gan administratīvajā jomā, lai tādējādi vēl vairāk uzlabotu viņu sniegto pakalpojumu kvalitāti.

4.6 Komiteja atbalsta arī centienus pastiprināti pievērsties satiksmes noteikumu ievērošanai, arī pārrobežu mērogā. Komiteja atzinumā par tematu "Veicināt ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildi" (*) jau nepārprotami apstiprināja, ka, nepiemērojot satiksmes noteikumus pārrobežu mērogā, Trešajā ceļu satiksmes rīcības programmā noteiktais mērķis netiks sasniegts. Komiteja pilnībā apstiprina minētajā atzinumā izklāstītos secinājumus.

4.7 Papildus jau obligātajai ātruma ierobežotāju uzstādīšanai kravas automobiļos Komiteja atbalsta Komisijas priekšlikumu aprīkot ar tiem arī vieglos kravas automobiļus. Satiksmē piedalās aizvien lielāks skaits šādu transportlīdzekļu, īpaši kurjerpiegādes nozarē, kur ir svarīgi nodrošināt "piegādi tieši laikā". Tieši tāpēc tie bieži vien pārvietojas ar lielāku ātrumu. Turklāt arī pie stūres pavadītais laiks un darba laiks jāpielāgo noteikumiem par preču pārvadāšanu ar kravas automobiļiem, kuru pilna maksimālā masa ir lielāka par 3,5 tonnām.

(*) EESK atzinums "Ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildes veicināšana", OV C 77, 31.3.2009., 70. lpp.

4.8 Tā kā daudzu satiksmes negadījumu cēlonis aizvien ir transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā, Komiteja atbalsta priekšlikumu gadījumos, kad vadītājs ir bijis sodīts par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā, gan kravas automobiļos un nelielos furgonos, gan vieglajos automobiļos uzstādīt ierīces dzinēja bloķēšanai, ja vadītājs ir lietojis alkoholu.

4.9 Īpaša uzmanība ir jāpievērš divriteņu transportlīdzekļiem ar dzinēju. To vadītājus apdraud 18 līdz 20 reizes lielāks smagu traumu gūšanas apdraudējums nekā automobiļu vadītājus. Komiteja pieprasa Komisijai pēc iespējas ātrāk izstrādāt priekšlikumus divriteņu transportlīdzekļu ar dzinēju aktīvās un pasīvās drošības nodrošināšanai.

4.10 Tā kā vairums negadījumu ar letālām sekām notiek pilsētā vai uz otrās šķiras un lauku ceļiem, Komisija ierosina piešķirt Eiropas līdzekļus infrastruktūrām, kas atbilst ceļu satiksmes drošības un tuneļu drošības direktīvu prasībām. Komiteja atbalsta šo priekšlikumu un uzskata, ka Eiropas ceļu satiksmes drošības aģentūrai, kas būtu jāizveido, būs liela nozīme, veicot novērtējumu par to, kuriem otrās šķiras un lauku ceļiem būtu piešķirams Eiropas līdzfinansējums.

4.11 Iepriekšējos atzinumos Komiteja īpaši ir aicinājusi, lai:

- programmā tiktu paredzēts, ka visas dalībvalstis izstrādā "melno punktu" kartes un katru gadu nosūta to aktualizētu versiju kompetentajai Eiropas iestādei;
- drošības jautājumā un turpmākajā autoceļu transporta politikā 2020. gadam "[tiek panākts] progress attiecībā uz [...] kontroles pasākumu un soda sankciju saskaņošanu, iekšējā tirgus reālu integrāciju, efektivitātes paaugstināšanu, attiecīgā gadījumā izmantojot modalitātes koncepcijas [...], un pētījumus par vidējo braukšanas ātrumu, kā arī nodrošinot apriepojuma uzlabošanu".

Komiteja vēlas vēlreiz uzsvērt minēto jautājumu svarīgumu.

4.12 Komiteja īpaši atbalsta pēc iespējas ātru jaunāko tehnoloģiju izmantošanu transportlīdzekļos un uzsver, ka visās dalībvalstīs eCall sistēma būtu jāattiecina uz pārējiem transportlīdzekļiem, piemēram divriteņu transportlīdzekļiem ar dzinēju.

4.13 Komiteja atbalsta Komisijas centienus, sadarbojoties ar dalībvalstīm un citiem ceļu drošības jomā iesaistītiem valsts un privātā sektora partneriem, izstrādāt rīcības stratēģiju attiecībā uz satiksmes negadījumā gūtām traumām.

4.14 Komiteja jau iepriekš atzinumos par attiecīgo jomu⁽⁵⁾ ir norādījusi, ka programmā ir jāpiešķir prioritāte neaizsargāto satiksmes dalībnieku aizsardzībai. Komitejas skatījumā minētā grupa ietver divriteņu transportlīdzekļu ar dzinēju vadītājus, gājējus un velobraucējus, kā arī jauniesus, aizvien pieaugošo skaitu vecāka gadagājuma cilvēku un personas ar invaliditāti.

4.14.1 Tāpat kā kādā iepriekšējā atzinumā⁽⁶⁾ Komiteja aicina, lai satiksmes drošībai, noziedzības novēršanai autokravu pārvaldījumu jomā un kravas automobiļu vadītāju veselības un drošības labad visā ES bez kavēšanās tiktu paplašināts profesionāļiem autovadītājiem paredzētu drošu un apsargātu stāvvietu tīkls. Komiteja atbalsta arī to, lai līgumus slēgtu, pamatojoties uz transportlīdzekļa vadītāja profesionālajām prasmēm, nevis pakalpojumu.

4.15 Komiteja īpaši uzsver bīstamos apstākļus, kuriem ir pakļauti lielaudas transportlīdzekļu vadītāji atsevišķās robežu šķērsošanas vietās. Vairākos gadījumos, īpaši šķērsojot Eiropas Savienības ārējās robežas, vadītājiem bieži vien ir jāpaliek savā transportlīdzeklī vai tā tiešā tuvumā, kamēr tiek veikta tā pārbaude ar rentgenstariem. Nav šaubu, ka transportlīdzekļu vadītāju veselība, viņiem pildot šo pienākumu, tiek nopietni apdraudēta. Minēto problēmu varētu atrisināt, atļaujot vadītājiem šādas pārbaudes laikā atstāt transportlīdzekli un atrasties drošā attālumā no tā. Komiteja īpaši aicina dalībvalstis minēto jautājumu apspriest un rast tā risinājumu Ženēvā notiekošajā nākamajā ANO I darba grupas (ANO darba grupa, kas izskata autoceļu satiksmes drošības jautājumus) sanāksmē.

Briselē, 2011. gada 16. martā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Staffan NILSSON

⁽⁵⁾ EESK atzinums "Ceļu satiksmes drošības stratēģiskās pamatnostādnes līdz 2020. gadam" OV C 48, 15.2.2011, 27. lpp; EESK atzinums "Ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildes veicināšana", OV C 77, 31.3.2009., 70. lpp.

⁽⁶⁾ EESK atzinums "Satiksmes drošība – profesionāli transportlīdzekļu vadītāji", OV C 175, 27.7.2007., 88. lpp., 1.1. punkts.