

## **P6\_TA(2005)0366**

### **Iki 2010 m. perpus sumažinti kelių eismo nelaimių aukų skaičių**

**Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos kelių eismo saugumo veiksmų programos: iki 2010 m. perpus sumažinti kelių eismo nelaimių aukų skaičių – bendra atsakomybė (2004/2162(INI))**

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į Komisijos Baltąją knygą „Europos transporto politika 2010 m.: laikas nuspręsti“ (KOM(2001)0370), ir savo 2003 m. vasario 12 d. rezoliuciją šia tema<sup>1</sup>,
  - atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Informacijos ir komunikacijų technologijos saugioms ir pažangioms transporto priemonėms“ (KOM(2003)0542),
  - atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Europos kelių eismo saugumo veiksmų programa: iki 2010 m. perpus sumažinti kelių eismo nelaimių aukų skaičių – bendra atsakomybė“ (KOM (2003)0311) ir savo naujesnį 2004 m. spalio mėn. leidinį „Išgelbėti 20 000 gyvybių mūsų keliuose“,
  - atsižvelgdamas į Komisijos 2004 m. balandžio 6 d. rekomendaciją 2004/345/EB dėl kelių eismo saugumo užtikrinimo<sup>2</sup>,
  - atsižvelgdamas į 2003 m. spalio 24 d. Veronos deklaraciją dėl kelių eismo saugumo ir 2004 m. spalio 25-26 d. antrosios Veronos konferencijos išvadas bei vėlesnį ES transporto ministrų įsipareigojimą pirmiausia atsižvelgti į kelių eismo saugumą,
  - atsižvelgdamas į Europos kelių eismo saugumo chartiją, pridėtą prie pirmiau minėto Komisijos komunikato dėl Europos kelių eismo saugumo veiksmų programos,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 45 taisyklę,
  - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą (A6-0225/2005),
- A. kadangi tikslas perpus sumažinti kelių eismo nelaimės ES iki 2010 m. ir toliau įpusėjus įgyvendinimo laikotarpiui Komisijos rengiamos Europos kelių eismo saugumo veiksmų programos peržiūros yra sveikintini,
- B. kadangi elektroninio saugumo forumas, dalyvaujant išpūdingam suinteresuotų subjektų skaičiui, atlieka svarbų darbą,
- C. kadangi užtikrinant teisės aktų dėl greičio, alkoholio ir saugos diržų vykdymą būtina remtis keitimusi pažangiausia praktika,

---

<sup>1</sup> OL C 43 E, 2004 2 19, p. 250.

<sup>2</sup> OL L 111 E, 2004 4 17, p. 75.

- D. kadangi visuotinai pripažįstama, kad nustatyto greičio viršijimas, važiavimas eismo sąlygų neatitinkančiu greičiu, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio, narkotikų ar tam tikrų vaistų ir važiavimas tinkamai neprisiseigus saugos diržų labai kenkia kelių eismo saugumui, atsižvelgiant į tai, kiek mirčių sukelia šie veiksniai ir kiek žmonių dėl jų sužalojami ar lieka invalidais; nors jau buvo įdėta daug pastangų, tačiau mirčių skaičius byloja, kad reikia dar daug nuveikti, kad būtų pasiektas 2010 m. užsibrėžtas tikslas,
- E. kadangi su kelių eismo saugumu susijusiais klausimais ES yra nustačiusi specialius įsipareigojimus, kurie yra aiškiai išdėstyti Sutartyse, ir yra įgaliota veikti tose srityje, kuriose ES veiksmai galėtų sukurti pridėtinę vertę valstybių narių taikomų priemonių atžvilgiu, taip pat ir kitais gyvybiškai svarbiais atvejais, pvz., saugos diržų naudojimo ir vairuotojo pažymėjimų klausimais; kadangi ES veiksmų sritis išsiplėtė ir dabar ji apima 80 mln. gyventojų daugiau,
- F. kadangi keitimuisi pažangiausia praktika skiriamas ypatingai svarbus vaidmuo užkertant kelią kelių eismo nelaimėms, iš kurių 65 proc. įvyksta miestuose, 30 proc. – ne miesto vietovėse ir ne daugiau kaip 5 proc. greitkeliuose,
- G. atsižvelgdamas į tai, kad kasmet ES kelių eismo nelaimių metu žūsta daugiau nei 40 000 žmonių, be to, į neleistinai didelį žmonių patiriamų kančių lygį, apskaičiuota, kad su tuo susijusios tiesioginės ir netiesioginės išlaidos siekia 180 mlrd. EUR, arba 2 proc. ES BNP,
- H. džiaugdamasis tuo, kad dabar automobiliai yra keturis kartus saugesni nei 1970 m., ir tai turėjo didelę įtaką 50 proc. sumažinant žuvusiųjų skaičių 15 valstybių narių Europos Sąjungoje nuo 1970 m. – tuo tarpu kai eismo apimtys padidėjo trigubai,
- I. susirūpinęs žemu kelių eismo saugumo lygiu kai kuriose valstybėse narėse, visų pirma daugelyje 10 naujų valstybių narių; pažymėdamas, kad, jei visos valstybės narės pasiektų tokių pat rezultatų, kaip Jungtinė Karalystė ir Švedija, 25 valstybių narių ES žuvusiųjų skaičius sumažėtų 17 000 žmonių per metus, arba 39 proc., o tai būtų didelis žingsnis į priekį, tačiau nesiektų 50 proc. užsibrėžto tikslo,
1. pabrėžia, kad visi suinteresuoti subjektai, t. y. ES, valstybės narės, regioninės ir vietinės valdžios institucijos, pramonė, organizacijos ir pavieniai asmenys drauge atsako už tai, kad būtų imtasi konkrečių teigiamų ir nuoseklių veiksmų padidinti kelių eismo saugumą ir perpus sumažinti kelių eismo nelaimių aukų skaičių iki 2010 m. ir taip pasiekti bendrą tikslą; pabrėžia, kad subsidarumo principo turi būti visokeriopai laikomasi ir juo neturi būti naudojama kaip pretekstu atsainiai vertinti problemą ar nesiimti veiksmų, kadangi Europai tenka svarbi atsakomybė sukurti būtiną politikos koncepciją;
  2. pritaria Komisijos rengiamai planuojamai valstybių narių rezultatų, pasiektų įgyvendinant Europos kelių eismo saugumo veiksmų programą, peržiūrai, praėjus pusei šiai programai skirto laiko;
  3. ragina Komisiją savo kelių eismo saugumo akcijos programos peržiūroje, rengiamoje praėjus pusei šiai programai skirto laiko, siūlyti visapuse ir ilgalaikę ES kelių eismo saugumo sistemą, kurioje būtų išdėstytos visos susijusios su kelių eismo saugumu sritys, pristatyti tikslai ir juos lydinčios ES ir valstybių narių priemonės bei išmatuota tikslais pasiekta pažanga ir ji kiekvienais metais būtų plačiai skelbiama;

4. apgailestauja, kad į pirmiau minėtą Komisijos komunikatą dėl Europos kelių eismo saugumo veiksmų programos neįtrauktas antrosios Kelių eismo saugumo veiksmų programos (1997–2001 m.) įvertinimas, kadangi įvertinimas yra labai svarbus norint išvengti, kad nebūtų kartojamos klaidos; be to, apgailestauja, kad komunikatu nepavyko spręsti specifinių kelių eismo saugumo problemų miesto vietovėse;
5. ragina Komisiją kurti ilgalaikę kelių eismo saugumo koncepciją, kuri tęstųsi po 2010 m. ir apibūdintų būtinus žingsnius, kurių reikėtų imtis siekiant išvengti visų kelių eismo nelaimių sukeltų mirties ir rimtų sužalojimų atvejų („nulinė vizija“);
6. mano, kad siekiant pagerinti kelių eismo saugumą, Komisija privalo skatinti naudotis visuomeninėmis transporto priemonėmis ir nemotorinėmis eismo priemonėmis keliuos; mano, kad tam reikia tvirtos politinės paramos;
7. mano, kad keitimasis pažangiausia praktika ir bendrų politikos sričių koordinavimas reikalauja, kad politika būtų geriau koordinuojama, kad būtų platinami neginčijami duomenys, kad pasiekiantiesiems prastų rezultatų būtų daromas spaudimas pasitempti, taip pat laikytis labiau struktūrinio požiūrio, nei buvo daroma iki šiol; mano, kad svarbiausi uždaviniai, kurių atžvilgiu reikia bendro požiūrio yra, pvz., tokie:
  - rinkti, analizuoti ir skelbti duomenis bei saugumo rodiklius,
  - suderinti kelių eismo nelaimių statistiką (ir po to jas įtraukti į ES duomenų bazę),
  - visoje Bendrijoje vykdyti kelių eismo saugumo kampanijas,
  - remti mokslinių tyrimų programas ir esant galimybei įdiegti naujas technologijas glaudžiai bendradarbiaujant su pramone ir kitais suinteresuotais subjektais,
  - pagerinti tarptautinius informacijos mainus ir Bendrijos teisės aktų, pvz. dėl vairavimo laiko ir poilsio laikotarpių kelių transporte, įgyvendinimo užtikrinimo auditą ir skatinti vienodesnį šių teisės aktų aiškinimą ir taikymą;
8. prašo Komisijos per dvejus metus Europos Parlamentui pranešti apie tai, kokia institucinė sąranga pagal savo nepriklausomumą ir kompetenciją geriausiai tiktų įvertinti ir skatinti su kelių eismo saugumu susijusių veiksmų pažangą;
9. ragina ES pirmininkaujančią šalį 2005 m. surengti trečiąją Veronos konferenciją ir inicijuoti Veronos procesą, integruojant jį į pasiūlytą ES kelių eismo saugumo sistemą; tikisi, kad sekant Kardifo ar Lisabonos procesų pavyzdžiu, Veronos procesas padės sukurti būtiną politinį vadovavimą, paskatindamas aukščiausio lygio sprendimus priimančius politikus griežtai įsipareigoti sumažinti kelių eismo nelaimių skaičių; be to, mano, kad veiklos rodikliai ir peržiūros, kurias viena kitos atžvilgiu atlieka valstybės narės, yra veiksmingos tada, jei veikiama vadovaujantis nuostata, kad reikia paviešinti tiek puikius, tiek blogus rezultatus ir atsakingus už juos asmenis, kartu sukuriant politinį spaudimą nustatytiems saugumo lygiams pasiekti;
10. pažymi, kad aktyvi veikla kelių eismo saugumo srityje gali per trumpą laiką duoti reikšmingų rezultatų, kaip parodė Prancūzijos patirtis, kur dėl 2002 m. pradėtos kampanijos žuvusiųjų skaičius per dvejus metus sumažėjo 30 proc.; ragina visoje ES

prisiimti aukštesnio lygio politinius įsipareigojimus kelių eismo saugumo srityje;

11. pritaria Europos kelių eismo saugumo chartijai, kadangi ji labai akivaizdžiai rodo, kad kelių eismo saugumas yra bendra atsakomybė ir suinteresuotiems subjektams suteikia galimybę prisiimti įsipareigojimų; tačiau yra sunerimęs, kad chartija nepritraukė tiek šalininkų ar dėmesio, kiek buvo iš pradžių planuota; siūlo imtis naujos Europos ir valstybių nariu lygmeniu kartu vykdomos iniciatyvos propaguoti šią chartiją ir platinti informaciją apie ją; ragina Bendrijos institucijas įsipareigoti skirti atitinkamus finansinius išteklius ir kurti aktyvesnę komunikavimo strategiją, kad būtų pritrauktas didesnio skaičiaus subjektų, pvz., MVĮ, dėmesys ir platinami pažangiausios praktikos pavyzdžiai kiekvienoje srityje; ragina kasmet plačiai reklamuojamų renginių metu teikti kelių eismo saugumo apdovanojimus pasiekusiesiems geriausių rezultatų; ragina Komisiją iširti galimybę įtraukti atskirus piliečius skatinant juos prisiimti asmeninių kelių eismo saugumo įsipareigojimus;
12. pabrėžia, kaip svarbu, kad transporto paslaugų pirkėjas aktyviai dalyvautų gerinant kelių eismo saugumą, ir ragina Komisiją, jog padarytų viską, kas įmanoma, kad transporto paslaugų pirkėjas keltų tiekėjams kelių eismo saugumo reikalavimus; ragina atsakingas Europos, valstybines, regionines ir vietos tarnybas reikalauti iš transporto paslaugų pardavėjų kelių eismo saugumo veiksmų programos; ragina Komisiją padaryti viską, kas įmanoma, kad būtų galima naudotis Europos kelių eismo saugumo chartija išduodant transporto įmonėms sertifikatą, pažymintį, jog ji vykdo kelių eismo saugumui keliamus reikalavimus;
13. yra įsitikinęs, kad tik integruotai ir sistemingai vertinant visus kelių eismo saugumo aspektus, t. y. visus eismo dalyvius ir visus transporto paslaugų vartotojus ir pirkėjus, o ypač vairuotoją (fizinę būklę, rengimą, (elgesį), transporto priemonę (jos įrangą, saugos reglamentavimą, priežiūrą) ir infrastruktūrą (kelių tinklo būklę ir priežiūrą, kelių eismo intensyvumą, kelių tiesimą, kelio ženklus) kartu su skatinamosiomis priemonėmis aktyviau naudotis viešuoju transportu bei veiksmingais teisės aktais valstybėse narėse galima pasiekti gerų ir ilgalaikių rezultatų;
14. ragina Komisiją, valstybes nares ir jų regionines valdžios institucijas pagrindinį dėmesį švietimo kelių eismo saugumo klausimais, teisėkūros ir kontrolės priemonių srityje sutelkti į didesnės rizikos grupes;
15. mano, kad kruopštus ir aukštos kokybės vairuotojų, instruktorių ir eismo prižiūrėtojų rengimas yra labai svarbus; ragina Komisiją skatinti jau pradinėse mokyklose pradėti apmokymus, kad sumažėtų jaunimo mirčių skaičius, taip pat skatinti visą gyvenimą trunkantį vairuotojų švietimą, tinkamai atsižvelgiant į specifinių grupių, pvz., vyresnio amžiaus asmenų, žmonių su negalia ar imigrantų poreikius; remia visos Bendrijos mastu vykdomas kampanijas, ypač tas, kurios skirtos dažniausiems pažeidėjams ir kuriose didžiausias dėmesys skiriamas rimčiausioms mirties priežastims, pvz., greičio viršijimui, vairavimui išgėrus ar važiavimui neprisiseigus saugos diržų; ragina greitai įvesti Europos vairuotojo pažymėjimą, taip pat ir tam, kad bėgant laikui būtų galima tikrinti vairuotojų fizinius ir protinius gebėjimus bei jų vairavimo įgūdžius;
16. aktyviai remia Komisijos pastangas komercinio krovinių transporto srityje iširti, kokią poveikį eismo saugumui (apmokymo, vairavimo ir poilsio laiko bei greičio ribojimo prietaisų atžvilgiu) daro vis augantis mažų komercinių transporto priemonių naudojimas;

ragina Komisiją kuo skubiau perduoti Europos Parlamentui šio tyrimo rezultatus, prirėikus kartu su pasiūlymu dėl teisės akto;

17. primena, kad daug aukų sukėlia vairuotojų nuovargis, ką parodė Didžiojoje Britanijoje atlikti tyrimai<sup>3</sup>, kuriuose buvo nustatyta, kad dėl nuovargio įvyksta 20% kelių eismo nelaimių ilgų kelionių magistraliniais keliais ir greitkeliais metu; ragina Komisiją paskelbti statistiką apie bendrą padėtį Europoje ir remti kovos su šia problema priemones;
18. ragina Komisiją, valstybes nares ir regionines valdžios institucijas skirti ypatingą dėmesį lengvai pažeidžiamų eismo dalyvių, kaip antai dviratininkų ir pėsčiųjų, apsaugai bei saugumui;
19. yra sunerimęs dėl šių lengvai pažeidžiamų eismo dalyvių, ypač jaunuolių, kurių žūsta ypač daug, saugumo; pažymi, kad rizika žūti keliaujant motociklu ar mopedu yra 17 kartų didesnė, negu keliaujant automobiliu, o ėjimas pėsčiomis ar važiavimas dviračiu yra iki devynių kartų pavojingesni; pabrėžia, kad būtina žymiai geriau įgyvendinti ne tik važiuojančiųjų automobiliu, bet ir labiau pažeidžiamų eismo dalyvių, pvz., pėsčiųjų, dviratininkų ir motociklininkų saugos poreikius; pabrėžia, kad būtina didžiausią dėmesį skirti su kelių eismo saugumu klausimais susijusiam švietimui, teisės aktų leidybai ir padidintos rizikos grupių kontrolės priemonėms, laikantis požiūrio, kad šie aspektai sudaro problemos visumą; ragina Komisiją pasiūlyti veiksmingų priemonių siekiant užtikrinti, kad visiems pažeidžiamiems eismo dalyviams būtų suteikiama didžiausia įmanoma apsauga, pvz., avarinė šviesos signalizacija dviračių transporto priemonių saugumui; toliau tvirtina, kad visus eismo dalyvius reikėtų priversti įsisąmoninti apie pavojus ir būdus juos sumažinti; palankiai vertina ES finansuojamą Naująją vaikiškų sėdynių įvertinimo programą (angl. NPACS), kurioje nustatyti suderinti bandymų ir įvertinimų protokolai; ragina Europos Komisiją iširti, ar vaikų saugumui būtų galima suteikti didesnę prioritetą Bendrijos kelių eismo saugumo politikoje, ar Europoje vykdomuose Europos naujų mašinų įvertinimo programos (angl. NCAP) bandymuose ir 2003 m. lapkričio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/102/EB dėl pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugos prieš ir susidūrus su motorine transporto priemone ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 70/156/EEB<sup>4</sup> antroje įgyvendinimo fazėje reikėtų skirti didesnę dėmesį pėsčiųjų saugumui;
20. mano, kad tinkamas, reguliarus įgyvendinimo užtikrinimas yra itin svarbus kelių eismo saugumui didinti;
21. pažymi, kad užtikrinus, jog būtų laikomasi galiojančių kelių eismo taisyklių, žymiai padidėtų kelių eismo saugumas, kadangi dauguma kelių eismo nelaimių įvyksta dėl to, kad nesilaikoma kelių eismo taisyklių; ypač pabrėžia, kad yra svarbu laikytis greičio, kraujyje esančio alkoholio, vaistų ir narkotikų vartojimo apribojimų ir saugos diržų bei šalmų naudojimą nustatančių taisyklių, pažymėdamas, kad jos visų pirma priklauso valstybių narių kompetencijos sferai, tačiau jų įgyvendinimą būtina nedelsiant koordinuoti ir skleisti informaciją apie pažangiausią praktiką; ypač pritaria 2001 m. sausio 17 d. Europos Komisijos rekomendacijai nustatyti 0,5 mg/ml kaip didžiausią leistiną alkoholio kiekį<sup>5</sup> ir primygtinai ragina visas valstybes nares nustatyti šį didžiausią

---

3 <http://www.thinkroadsafety.gov.uk/>

4 OL L 321, 2003 12 6, p. 15.

5 OL L 43, 2001 2 14, p. 31.

leistiną kiekį; primygtinai ragina valstybes narės greitai įgyvendinti 2004 m. balandžio 6 d. Komisijos rekomendacijos dėl įgyvendinimo<sup>6</sup> nuostatas; ragina Komisiją stebėti, kaip įgyvendinama ši rekomendacija ir, jei būtina, suteikti pagalbą valstybėms narėms, kurioms nepavyksta įgyvendinti šios rekomendacijos; ragina Komisiją pranešime įpusėjus vykdyti veiksmų programą pranešti apie įgyvendinimo lygmenį; ragina Komisiją kaip šio vertinimo rezultatus pasiūlyti privalomas teises priemones, susijusias su maksimalaus alkoholio kiekio kraujyje apribojimu (vadovaujantis Europos Parlamento rekomendacija nustatyti 0,5 mg/ml suaugusiems ir 0,2 mg/ml nepatyrusiems vairuotojams) ir saugos diržų naudojimui;

22. supranta, kad kelių eismą reglamentuojančios teisės vykdymas tebėra užtikrinamas labai nepatenkinamai, kadangi nėra bendros sistemos, kaip vienos valstybės narės institucijos galėtų persekioti baudžiamąją tvarka pažeidėjus iš kitų valstybių narių<sup>7</sup>; primygtinai ragina Komisiją pateikti įmanomas įgyvendinti visoje Bendrijoje kampanijos, kuria siekiama užtikrinti, kad vairuotojai laikytųsi kelių eismo taisyklių, kad ir kurioje ES valstybėje narėje jie bevairuotų; primygtinai ragina Komisiją išdėstyti pasiūlymą, kaip visoje Bendrijoje valstybės narės galėtų imtis veiksmų dėl pažeidimų ir nustatytų baudų; pažymi, kad finansinių baudų atveju galimų teisės aktų pagrindas<sup>8</sup> ir būtinas informacijos mainų sistemos pagrindas<sup>9</sup> yra parengti;
23. pritaria privalomų suderintų piktogramų ant vaistų pakuočių įvedimo idėjai, remiantis europiniu vaistų klasifikavimu pagal jų poveikį;
24. atkreipia dėmesį į „nematomos zonos“ sukiamus pavojus; ragina imtis greitų, daug išlaidų nereikalaujančių priemonių sunkvežimius aprūpinant veidrodžiais, kurie panaikina „nematomą zoną“; ragina Komisiją apsvarstyti poreikį ir įgyvendinimo galimybes peržiūrint Bendrijos teisės aktus, kuo būtų siekiama leisti gamintojams naudoti A - rėmą, kuris suteikia galimybę turėti platesnį regėjimo lauką; ragina ypač sunkvežimiuose su priekaba įtaisyti „priekinio vaizdo veidrodėlius“, siekiant panaikinti „nematomos zonos“ sukiamą pavojų pėsčiųjų perėjose;
25. primena, kad naujas automobilių parkas yra saugesnis; apgailestauja, kad Komisijos komunikatas dėl keleivinių automobilių apmokestinimo Europos Sąjungoje

---

<sup>6</sup> Komisijos skaičiavimais, policijai užtikrinus, kad būtų laikomasi greičio viršijimą, vairavimą išgėrus ribojančių ir prisiegti saugos diržus reikalaujančių taisyklių, vien tai padėtų išvengti 6000 mirčių ir 14 000 sužalojimų atvejų iki 2010 m.

<sup>7</sup> Tai rodo ir pavyzdys, kad per 2003 m. pradėjusios veikti Prancūzijos nacionalinės greičio apribojimų laikymosi užtikrinimo sistemos pirmuosius keturis veiklos mėnesius apie 25 proc. visų užfiksuotų pažeidimų buvo padaryta ne Prancūzijoje registruotomis transporto priemonėmis (VERA 2 2004:1), tuo tarpu kai jos sudaro tik 25 proc. kelių eisme dalyvaujančių transporto priemonių.

<sup>8</sup> 2005 m. vasario 24 d. Tarybos pagrindų sprendimas 2005/214/JHA dėl finansinių baudų abipusio pripažinimo principo taikymo (OL L 76, 2005 3 22, p. 16.).

<sup>9</sup> EUCARIS yra 2000 m. birželio 29 m. daugiašalės sutarties pagrindu sukurta sistema. Tai yra infrastruktūra, kuria naudodamosi dalyvaujančios valstybės narės gali atlikti paiešką kitų šalių duomenų bazėse, kuriose saugoma informacija apie vairuotojų pažymėjimus ir (arba) automobilius ([www.eucaris.com](http://www.eucaris.com)).

RESPER yra Komisijos ir Tarybos kuriamas vairuotojų pažymėjimų tinklas, kuriame būtų dalijamasi informacija ir duomenimis apie visus Europos vairuotojų pažymėjimus.

(KOM(2002)0431) ir vėlesnės Europos Parlamento priimtos rezoliucijos<sup>10</sup> nepadidino siūlyto pakeitimo apmokestinus automobilius metiniais kelių eismo mokesčiais ir kartu neprisdėjo prie vidaus rinkos funkcionavimo pagerėjimo ir greitesnio naujesnių ir saugesnių mašinų pristatymo;

26. pažymi su nematomomis zonomis susijusį pavojų; ragina imtis greitai įgyvendinamų ir nebrangių priemonių, kad sunkvežimiuose būtų įrengti veidrodžiai akliams taškams pašalinti; ragina Komisiją apsvarstyti poreikį ir galimybes peržiūrėti Bendrijos teisėkūrą, kad galima būtų sudaryti sąlygas gamintojams įrengti centrines lango atramas (angl. central A pillar), užtikrinančias geresnę matymo lauką; ragina Komisiją pasiūlyti programas, skatinančias nuolat atnaujinti automobilių ir žemės ūkio mašinų parką, kas ne tik labai naudinga eismo saugumui ir aplinkai, bet ir pramonės vystymuisi; todėl ragina Komisiją ištirti, kokį poveikį daro vis dažniau naudojami visureigių tipo automobiliai, sukurti kitoms reikmėms, ir pasiūlyti priemonių, galinčių sumažinti keliamą riziką;
27. primena, kad avaringų ir kelių eismo nelaimių padarinių nesušvelninančių kelių tinklas kelia didelį pavojų saugumui; pripažįsta, kad kelių kokybė turi būti pagerinta, kad jie būtų pritaikyti dabartinėms kelių eismo apimtims, ir kad keliai turi būti tiesiami pagal standartus, kuriais atsižvelgiama į visų kelių eismo dalyvių, įskaitant labiau pažeidžiamus dalyvius, poreikius; ryžtingai pritaria Europos Komisijos pastangoms nustatyti suderintą aklujų vietų apibrėžimą, įvesti Bendrijos kelio ženklus, teikti informaciją keliaujantiems automobiliais ir įvesti atsakomąsias priemones;
28. pripažįsta pagrindų direktyvą dėl saugaus infrastruktūros valdymo esant naudingą įrankiu įgyvendinant sisteminę koncepciją kelių eismo saugumo srityje; mano, kad tokia direktyva turi nustatyti, kurios operacinės procedūros yra reikalingos naujų ir esamų kelių projektavimo, tiesimo ir naudojimosi stadijose, siekiant užtikrinti, kad keliai atitiktų visus saugumo standartus, taip pat turi skatinti nacionalines programas taisyti didelę riziką keliančias kelių atkarpas, ypač atsisakant pervažų, ir prisidėti kuriant ekspertų tinklus, sudarančius sąlygas projektuoti saugius kelius ir juos tvarkyti vadovaujantis pažangiausiai Europoje pavyzdžiais; pabrėžia, kad valstybės narės, projektuodamos ir tiesdamos kelius, turėtų sistemingai atsižvelgti į visų vairuotojų (motociklininkų, dviratininkų, sunkiųjų transporto priemonių vairuotojų ir t. t.) saugumą ir į eismo nelaimių prevenciją;
29. įpareigoja Komisiją atkreipti ypatingą dėmesį į Europos kelių eismo saugumo veiksmų programos ir Aplinkos apsaugos veiksmų programos tarpusavio koordinavimą ir siūlo pirmiausia įtraukti saugumo ir aplinkos apsaugos kriterijus į įvertinimą finansuojant Europos transporto tinklą (TEN-T); siūlo suderinti kelio ženklus ir informaciją siekiant sukurti Europos kelio ženklų, kurių spalva, forma, išvaizda ir naudojami simboliai būtų vienodi, sistemą, po to įrengti keliuose intelektines eismo valdymo ir informacines sistemas;
30. pažymi *EuroTest* platformos potencialą skatinti įvairių Bendrijos mobilumo įvertinimo ir standartų nustatymo programų mobilumo infrastruktūros produktams ir paslaugoms kūrimą bei ugdyti piliečių sąmoningumą; ypač palankiai vertina *EuroRAP* (Europos kelių įvertinimo programą) ir *EuroTAP* (Europos tunelių įvertinimo programą); ragina greitai

---

<sup>10</sup> OL C 83 E, 2004 4 2, p. 191.

išplėsti *EuropRAP* ir *EuropTAP* programas ir į jas įtraukti visas valstybes nares ir visus pagrindinius kelius bei tunelius, taip pat skelbti pažangiausios praktikos gaires; pritaria minčiai visiems pagrindiniams ES keliams skirti „saugumo taškus“ pagal ES gaires;

31. pažymi *EuroTest* 2005 m. kelio ženklų tyrimo, kuris atskleidė, kad 91 proc. automobilinekų nori, jog kelio ženklai Europoje būtų geriau suderinti, siekiant pagerinti kelių eismo saugumą, išvada; ragina Komisiją atsiliepti ir imtis veiksmingų priemonių, siekiant pagerinti eismo ženklų sistemas ir vairuotojų elgseną ir su tuo susijusios informacijos teikimą vairuotojams; ragina Komisiją imtis iniciatyvos suvienodinti 1968 m. lapkričio 8 d. JT Vienos konvencijos dėl kelio ženklų ir signalų ES; ragina Komisiją iširti nustatytas problemas, kaip antai kelio ženklų perteklius ir nepakankamas jų supratimas; pritaria į vartotoją orientuotos ir šiuolaikiškos informacijos apie eismo ženklų sistemų, naudojamų valstybėse narėse, teikimui; tvirtina, kad tokia informacija turi būti lengvai prieinama ES interneto tinklalapyje ir pateikiama visomis oficialiomis ES kalbomis;
32. apgailestauja, kad bendras pagalbos telefono numeris 112 nėra žinomas visiems europiečiams; ragina Komisiją ir valstybes nares įvertinti, kaip Europos visuomenė šiuo metu yra informuota apie bendrą Europos pagalbos telefono numerį, ir paslaugų, kurios teikiamos šiuo telefonu piliečiams nelaimės atveju, kokybę; ragina Komisiją ir valstybes nares remiantis tuo įvertinimu pateikti pasiūlymus dėl priemonių padėčiai ES gerinti;
33. ragina atlikti kiekvieno veiksmo, turinčio reikšmingą finansinį poveikį, ir kiekvieno svarbaus veiksmo, kuri reikia atlikti, išlaidų efektyvumo *ex-ante* analizę; rekomenduoja, kad kai tikimasi nedidelės naudos, Komisija turėtų paaiškinti savo išvados priežastį; pažymi, kad tikslinga įtraukti valstybes nares vertinant, ar turėtų būti įgyvendinama kuri nors priemonė;
34. atkreipia dėmesį į vaidmenį, kurį gali atlikti draudimo bendrovės mažinant prekinio transporto eismo nelaimių skaičių; diferencijuotos priemokos – tai tinkamas būdas vežėjų įmonių motyvacijai pakelti, kad šios suteiktų aukštesnį prioritetą kelių eismo saugumui ir taip sumažintų eismo nelaimių skaičių;
35. apgailestauja, kad Trečiojoje kelių eismo saugumo veiksmų programoje konkrečiai nepabrėžiamos kelių eismo saugumo problemos tankiai apgyvendintose vietovėse, ir kad nepaminėti būdai, kuriais viešasis transportas gali prisidėti prie eismo nelaimių skaičiaus sumažinimo; yra įsitikinęs, kad dalijimasis pažangiausia praktika gali teikti daug galimybių miesto vietovėms visoje Europoje; ragina aktyviau imtis veiksmų siekiant platinti pažangiausios praktikos pavyzdžius ir intensyviau vykdyti mokslinius tyrimus; šiuo aspektu pabrėžia, kad bendrų kelių geometrijos, infrastruktūros projektavimo ir kelio ženklų standartų kūrimas labai prisideda prie kelių eismo saugumo;
36. supranta, kad daugelio daug žadančių technologijų įdiegimas negali būti momentinis; todėl reikalauja, kad Komisija pasiūlytų prioritetinių sričių sąrašą, kuriose turi būti sutelkiamas dėmesys į technologinius tyrimus ir kelio žemėlapij jiems įgyvendinti; primygtinai reikalauja, kad tiek prioritetų sąrašas, tiek ir kelio žemėlapis būtų sukurti tik tada, kai yra atlikta išsami išlaidų–naudos analizė; prašo, kad šie prioritetiniai darbai apimtų trumpą, vidutinį ir ilgalaikį terminus ir būtų vientisai įtraukti į Veronos procesą;
37. mano, kad tokios technologijos kaip telematika ilgainiui suteiks galimybę beveik visiškai



panaikinti tragiškas eismo nelaimes; todėl ragina atlikti intensyvius tyrimus ir visiems suinteresuotiems subjektams glaudžiai bendradarbiauti, siekiant skatinti greitą pačių perspektyviausių technologijų diegimą;

38. žino, kad daugelio naujų technologijų įdiegimas gali būti brangus ir kad naujų automobilių pirkėjai ne visuomet gali ar nori mokėti visą kainą, net jeigu socialinė ekonominė nauda būtų didesnė nei papildomos išlaidos už transporto priemonę; reikalauja, kad Komisija kartu su valstybėmis narėmis (kartu saugant vidaus rinkos funkcionavimą) nustatytų mokestinius ar kitus paskatinius greitinti veiksmingų sprendimų įgyvendinimą ir skatinti jų įgyvendinimą per pertvarkytą ir išsamesnę *EuroNCAP* programą (Europos naujų mašinų įvertinimo programa);
39. mano, kad iš didelio technologijų pasirinkimo ypatingą dėmesį reikėtų skirti ir apsvarstyti šiuos sprendimus:
- *užsisėgti saugos diržus primenančias sistemas ir pažangias tvirtinimo sistemas.* Pažymi, kad 95 proc. automobilių keleivių Švedijoje segi saugos diržus, o pusė visų žuvusiųjų saugos diržų nebuvo prisisėgę; todėl remia privalomą užsisėgti saugos diržus primenančių sistemų įrengimą vairuotojo sėdynėse visose naujose transporto priemonėse, atitinkamais atvejais darant išimtį visuomeniniam miesto transportui, ir tokių priminimo sistemų naudojimo išplėtimą, įrengiant jas keleivių sėdynėse;
  - *elektroninę stabilumo kontrolę (angl. ESC).* Pažymi, kad visame pasaulyje atlikti moksliniai tyrimai vienbalsiai liudija, kad transporto priemonių stabilumo kontrolės sistemos, pvz., ESC<sup>11</sup>, suteikia daug galimybių gelbėti gyvybes; pritaria tam, kad greitai, galbūt savanorišku susitarimu būtų įdiegtos ESC sistemos ir būtų kuriamas tarptautiniu mastu suderintas transporto priemonių stabilumo sistemų patikros testas;
  - *greičio ribojimo sistemas.* Atkreipia dėmesį į galimybes, kurias teikia greičio mažinimo technologijos, teikiančios vairuotojui informaciją, greičio ribojimo sistemas su pasirinkimo galimybe, ir intelektines greičio adaptacijos sistemas (ISA), kurios, įdiegus jas kaip privalomą savaimę įsijungiančią priemonę, galėtų maždaug 35 proc. sumažinti eismo nelaimių skaičių<sup>12</sup>; ragina įdiegti automobiliuose greičio viršijimo signalizacijos sistemas ir galų gale ISA, jei nacionalinės valdžios institucijos mano, jog tai reikalinga; palankiai vertina bendrus techninius standartus ir veiksmus, kurių imamasi, kad visos Bendrijos greičio ribojimo duomenys būtų prieinami sudarant skaitmeninius žemėlapius;
  - *„Alcolocks“.* Pažymi, kad kasmet įvyksta apie 10 000 su alkoholiu susijusių eismo nelaimių; primygtinai ragina Komisiją skatinti patikimų apsvaigusiams nuo alkoholio vairuotojams važiuoti neleidžiančių sistemų įdiegimą; mano, kad verta laikytis „žingsnis po žingsnio“ principo, pradėdant perauklėjimo priemonėmis,

---

<sup>11</sup> JAV Nacionalinės greitkelių eismo saugumo administracijos atlikti tyrimai rodo, kad žuvusiųjų eismo nelaimėse, kuriose dalyvauja vienas automobilis, skaičių galima būtų sumažinti 30%, jei visuose automobiliuose būtų imontuota ESC.

<sup>12</sup> Intelektinės transporto sistemos ir kelių eismo saugumas (*Intelligent Transportation Systems and Road Safety*, ETSC 1999).

taikomomis daugkartiniams pažeidėjams, savanoriškomis priemonėmis ir komerciniu transportu;

- *eCall*. Primena, kad pagalbos skambučiai (*eCall*) gali smarkiai sumažinti mirčių skaičių, sužalojimų sunkumo laipsnį ir stresą įvykus eismo nelaimės, jei pagalbos tarnybos reaguos greičiau; pritaria Veiksmų planui iki 2009 m. naujuose automobiliuose įdiegti pagalbos skambučių sistemas ir, jei pasirodys veiksminga išlaidų požiūriu, įgyvendinti šias priemones ir keleiviams bei pavojingiems kroviniams pervežti skirtose transporto priemonėse;
40. pritaria tam, kad būtų įdiegta peržiūrėta išsami *EuroNCAP* programa, stiprinant bendradarbiavimą su Komisija per papildomą finansinę paramą ir aktyvesnę dalyvavimą programoje; ragina *EuroNCAL* įdiegti kitas pasyviasias saugumo priemones, pavyzdžiui, kaklo apsaugą nuo sužalojimo ir transporto priemonių suderinamumą susidūrus automobiliui su automobiliu; be to, pažymi, kad veikiančios saugumo sistemos turi vis dar daug neišbandytų galimybių, suteikiančių didelį potencialą gerinti kelių eismo saugumą, ir kad patys perspektyviausi sprendimai turi būti įtraukti į *EuroNCAP* procedūrą;
41. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai ir valstybių narių vyriausybėms bei parlamentams.