

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”**

COM(2010) 389 wersja ostateczna

(2011/C 132/19)

Sprawozdawca: **Jan SIMONS**

Dnia 20 lipca 2010 r. Komisja, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”*

COM(2010) 389 wersja ostateczna.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 1 marca 2011 r.

Na 470. sesji plenarnej w dniach 15–16 marca 2011 r. (posiedzenie z 16 marca 2011 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 158 do 2 – 4 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet uważa, że zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych ma duże znaczenie dla społeczeństwa i zgadza się z ambitnym celem Komisji, by w latach 2011–2020 zmniejszyć tę liczbę o połowę w porównaniu z rokiem 2010.

1.2 Komitet zwraca uwagę na to, że należałoby wprowadzić zróżnicowane cele dotyczące zmniejszenia liczby ofiar dla różnych państw członkowskich, jako że zagrożenie w poszczególnych państwach nie jest jednakowe.

1.3 Zdaniem Komitetu nadzór nad realizacją programu powinny sprawować specjalnie w tym celu powołana europejska agencja bezpieczeństwa ruchu drogowego lub koordynujące centrum monitoringu i nadzoru, w których zasiadliby również mianowani przez państwa członkowskie eksperci ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego.

1.4 Zadaniem tej agencji lub koordynującego centrum monitoringu i nadzoru byłoby dopilnowanie corocznego przeprowadzenia monitoringu, aby zagwarantować osiągnięcie określonych w programie celów.

1.5 Komitet zwraca uwagę, że do osiągnięcia określonego przez Komisję celu zmniejszenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do roku 2020 niezbędne są:

— silne przywództwo polityczne;

— dostępność ujednoczonych i szczegółowych danych statystycznych;

— ustalenie celów dotyczących ograniczenia poważnych obrażeń doznawanych przez użytkowników dróg i zdefiniowanie pojęcia „poważne obrażenia”;

— bardziej rygorystyczna polityka wspólnotowa w zakresie harmonizacji i ustalania środków bezpieczeństwa drogowego;

— większe zaakcentowanie zróżnicowanego szkolenia bardziej narażonych użytkowników dróg, takich jak osoby młodsze i w starszym wieku, niepełnosprawni, motocykliści, rowryści i piesi;

— zaangażowanie wszystkich pracodawców z własną flotą samochodową we wdrażanie sprawdzonych rozwiązań;

— wprowadzenie brakujących wciąż przepisów wspólnotowych dotyczących szczególnie narażonych grup użytkowników dróg;

— poprawa poziomu bezpieczeństwa w transeuropejskiej sieci drogowej i modernizacja przynajmniej 25 % dróg nienależących do transeuropejskiej sieci drogowej do poziomu sieci TEN-T;

- organizacja specjalnych i stałych szkoleń dla policjantów, strażaków, agentów ochrony cywilnej, pracowników pomocy drogowej i sanitariuszy, słowem wszystkich, którzy świadczą pomoc przy wypadkach i awariach, po to by utrzymać wysoką jakość usług tych służb, zapewnić profesjonalne wykorzystanie ich pojazdów i jednocześnie poprawić obsługę administracyjną;
- troska o szybkie zapewnienie większej liczby bezpiecznych parkingów strzeżonych dla kierowców zawodowych;
- Komitet postuluje, by umowy z kierowcami dotyczyły zależały od ich umiejętności zawodowych, a nie osiągniętych wyników.

1.6 Jeśli chodzi o czynnik ludzki w ruchu drogowym, Komitet zgadza się z Komisją, że stałe szkolenia, edukacja i egzekwowanie przepisów mają zasadnicze znaczenie w osiąganiu wyznaczonych celów, przy czym Komitet zwraca tu uwagę przede wszystkim na najbardziej narażone grupy.

1.7 W odniesieniu do egzekwowania przepisów EKES pragnie po raz kolejny podkreślić, że należy tu uwzględnić również aspekt transgraniczny.

1.8 Komitet opowiada się za wprowadzeniem takich środków jak:

- rozszerzenie przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu pracy kierowców, tak aby objąć nimi pojazdy transportowe o masie nieprzekraczającej 3,5 tony wykorzystywane do celów zawodowych;
- wyposażenie lekkich samochodów dostawczych w ograniczniki prędkości;
- instalacja blokad alkoholowych w samochodach ciężarowych, dostawczych i osobowych, jeśli kierowca został skazany za jazdę pod wpływem alkoholu, a także stosowanie środków wykrywania użycia narkotyków;
- wdrożenie środków aktywnego i pasywnego bezpieczeństwa wobec kierujących dwukołowymi pojazdami silnikowymi;
- sporządzanie przez każde państwo członkowskie tzw. map „czarnych punktów” i zapewnianie ich corocznej aktualizacji;
- rozszerzenie zastosowania systemu e-call na inne pojazdy, takie jak dwukołowe pojazdy silnikowe;
- przetransponowanie strategicznych wytycznych politycznych na szczegółowy program działań.

## 2. Wprowadzenie

2.1 Publikując komunikat, Komisja przedstawiła swoją strategię poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2011–2020.

2.2 Dzięki ujętym w komunikacie kierunkom polityki Komisja pragnie opracować ogólne ramy zarządzania oraz ustanowić ambitne cele, które powinny nadać kierunek strategiom krajowym oraz lokalnym, tak aby doprowadzić do jak najskuteczniejszego wdrożenia opisanych działań na najbardziej odpowiednim poziomie za pomocą najwłaściwszych środków.

2.3 Zdaniem Komisji następujące działania powinny uzyskać absolutne pierwszeństwo:

- utworzenie uporządkowanych i spójnych ram współpracy, w oparciu o najlepsze praktyki wszystkich państw członkowskich, jako niezbędny warunek efektywnego wdrożenia kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020;
- opracowanie i ustanowienie strategii dotyczącej obrażeń i pierwszej pomocy w wypadkach, w odpowiedzi na coraz pilniejszą potrzebę ograniczenia liczby rannych w wypadkach drogowych;
- troska o poprawę bezpieczeństwa najbardziej narażonych na wypadki użytkowników dróg, przede wszystkim motocyklistów, w przypadku których statystyki dotyczące wypadków są szczególnie niepokojące.

2.4 Komisja przyznała, że w proponowanych kierunkach polityki uwzględniono wyniki uzyskane dzięki 3. Europejskiemu programowi działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego 2001–2010, z którego wynika, że ambitny cel zmniejszenia o połowę liczby wypadków śmiertelnych nie zostanie niestety osiągnięty. Niemniej w ostatnich kilku latach odnotowano stopniowe postępy w tej dziedzinie.

2.5 Komisja – z myślą o utworzeniu wspólnego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego – proponuje, aby osiągnąć cel zakładający zmniejszenie o połowę łącznej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii Europejskiej w latach 2011–2020, przyjmując za wyjściową liczbę wypadków śmiertelnych w roku 2010.

2.6 Biorąc pod uwagę postępy zanotowane podczas trzeciego programu działań (zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o ok. 35–40%), Komisja uważa, że cel zmniejszenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych w ciągu najbliższych 10 lat wyraźnie podnosi poziom oczekiwań w stosunku do niezrealizowanego celu trzeciego programu działań.

2.7 Komisja zamierza osiągnąć cel wyznaczony na rok 2020, kontynuując i intensyfikując działania na rzecz następujących 7 celów strategicznych:

- poprawa edukacji i szkolenia użytkowników dróg;
- poprawa egzekwowania przepisów ruchu drogowego;

- bezpieczniejsza infrastruktura drogowa;
- bezpieczniejsze pojazdy drogowe;
- propagowanie wykorzystania nowoczesnych technologii w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- poprawa usług w sytuacjach awaryjnych i pomocy po odniesieniu obrażeń;
- ochrona użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki.

2.8 Każdemu z powyższych celów strategicznych Komisja przypisała konkretne działania, które powinny doprowadzić do zamierzonego zmniejszenia liczby śmiertelnych wypadków. Działania te omówiono w uwagach ogólnych i szczegółowych niniejszej opinii.

2.9 Jeśli chodzi o sposób osiągnięcia celów strategicznych, Komisja planuje nie tyle przyjąć nowe przepisy prawa, co zintensyfikować nadzór nad wdrażaniem przepisów UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, utworzyć ramy współpracy państw członkowskich i Komisji oraz opracować wspólnotowe instrumenty monitorowania i oceny skuteczności polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### 3. Uwagi ogólne

3.1 Komitet uważa, że zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych ma duże znaczenie dla społeczeństwa. Wyrażono to między innymi w opiniach w tej sprawie przyjętych w minionych latach<sup>(1)</sup>. Jednocześnie podczas poprzedniego programu działań również rzeczywiście znacząco spadła liczba ofiar wypadków drogowych. Komitet zgadza się zatem z obecnym ambitnym celem Komisji, by w latach 2011–2020 o połowę zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w porównaniu z rokiem 2010.

3.2 Zmieniając nazwę (ze „strategicznych wytycznych” na „kierunki polityki”), Komisja pragnie podkreślić zmianę w sposobie myślenia, w tym sensie, że w nadchodzącej dekadzie kłaść się będzie nacisk nie tyle na przygotowanie nowych wniosków ustawodawczych, co na opracowanie i wprowadzenie następujących trzech zasad: współodpowiedzialności, włączenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w inne dziedziny polityki i osiągnięcia tego samego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich państwach UE.

<sup>(1)</sup> Opinie EKES-u „Bezpieczeństwo drogowe w okresie 2003–2010”, Dz.U. C 80 z 30.3.2004, s. 77; „Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej”, Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 71; „Ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego”, Dz.U. C 77 z 31.3.2009, s. 70; „Strategiczne wytyczne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2020 r.”, Dz.U. C 48 z 15.2.2011, s. 27.

3.3 Komitet dostrzega, że Komisja planuje zmianę sposobu myślenia, ponieważ w dużej mierze sporządzono już ramy prawne. Nie może go jednak zadowolić wyłącznie to, co planuje Komisja, mianowicie sporządzenie ogólnych ram zarządzania i wyznaczenie ambitnych celów, które nadadzą kierunek strategiom krajowym i lokalnym. Zdaniem Komitetu, oprócz opracowania brakującego wciąż prawodawstwa<sup>(2)</sup> należy regularnie (corocznie) i dokładnie nadzorować postępy.

3.3.1 Zdaniem Komitetu dobrze byłoby przetransponować wytyczne polityczne na szczegółowy program działań zawierający harmonogramy i narzędzia monitorowania oraz przewidujący okresową ocenę.

3.4 Komitet uważa, że można to osiągnąć w najlepszy sposób, gromadząc dane i nadzorując realizację czwartego europejskiego programu działań<sup>(3)</sup> we współpracy z mianowanymi przez państwa członkowskie przedstawicielami ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem kwestii poruszonych przez Komitet we wspomnianej opinii dla Parlamentu Europejskiego, sporządzonej faktycznie przed omawianym komunikatem Komisji. Dla Komitetu nie będzie miało znaczenia, czy przyjmie to formę europejskiej agencji bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy europejskiego centrum monitoringu i nadzoru, które istnieje już w załączku w Komisji. Komitet sformułował następujące zalecenia w trosce o powodzenie programu na lata 2011–2020:

3.4.1 Zadbac o silne przywództwo polityczne ze względu na fakt, że kwestie te należą do kompetencji dzielonych przez UE i państwa członkowskie.

3.4.2 Zgromadzić jeszcze bardziej ujednolicone i szczegółowe dane statystyczne dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach członkowskich UE.

3.4.3 Ustalić cele dotyczące ograniczenia poważnych obrażeń doznawanych przez użytkowników dróg, przy czym należy określić wspólną definicję pojęcia „poważne obrażenia”.

3.4.4 Opracować bardziej rygorystyczną politykę wspólnotową w zakresie harmonizacji i ustalania środków bezpieczeństwa drogowego, tak aby państwa członkowskie mogły szybciej i lepiej wdrażać te środki.

3.4.5 Poświęcić więcej uwagi zróżnicowanej edukacji wszystkich użytkowników dróg, lecz szczególnie bardziej narażonych grup, takich jak osoby młodsze i w starszym wieku, a także motocykliści, rowerzyści i piesi.

<sup>(2)</sup> Zob.: Podsumowanie w pkt. 4.8 opinii EKES-u „Strategiczne wytyczne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2020 r.”, Dz.U. C 48, 15.2.2011, s. 27.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 48 z 15.2.2011, s. 27, pkt 1.5 i n.

3.4.6 Zaangażować wszystkich pracodawców dysponujących własną flotą samochodową w projekty na rzecz ograniczenia wypadków podczas dojazdów do pracy, polegające na opracowaniu polityki bezpieczeństwa własnych flot i zachęcaniu pracowników do częstszego korzystania z transportu publicznego.

3.4.7 Opracować prawodawstwo wspólnotowe dotyczące szczególnie narażonych kategorii użytkowników dróg, np. w sprawie nowej homologacji typu pojazdów dwukołowych, systemów ABS dla pojazdów dwukołowych z silnikiem o pojemności powyżej 150 cm<sup>3</sup>, obowiązku wyposażania pojazdów w systemy automatycznego włączania świateł mijania, a w ramach nowelizacji dyrektywy w sprawie praw jazdy, wprowadzić szkolenia drugiego stopnia oraz kontrole techniczne.

3.4.8 Zdaniem Komitetu w nowym programie działań należałoby uwzględnić cel poprawy poziomu bezpieczeństwa w transeuropejskiej sieci drogowej oraz modernizacji przynajmniej 25 % dróg nienależących do transeuropejskiej sieci drogowej do poziomu sieci TEN-T.

3.4.9 Co do ogólnego celu programu, czyli zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o połowę, EKES zwraca uwagę na znaczne zróżnicowanie poziomu zagrożenia w poszczególnych państwach członkowskich, dlatego uważa, że należałoby ustalić zróżnicowane cele.

3.5 Komitet zdaje sobie sprawę, że ze względu na zróżnicowany poziom zagrożenia w państwach członkowskich, środki w poszczególnych państwach mogą się różnić. Państwa członkowskie, w których już widać wyraźne zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych, powinny przede wszystkim skoncentrować się na „czynniku ludzkim”: pierwszeństwo powinny zyskać szkolenia, w tym szkolenia uzupełniające i egzekwowanie przepisów. Z kolei w państwach, w których nie widać jeszcze znacznego zmniejszenia liczby ofiar, oprócz wspomnianych szkoleń, szkoleń uzupełniających i egzekwowania przepisów należałoby równie dużo uwagi poświęcić „twardym” składowym bezpieczeństwa ruchu drogowego, takim jak poprawa infrastruktury i wymogi bezpieczeństwa dotyczące pojazdów.

3.6 Komitet zgadza się ze zdaniem Komisji, że o skuteczności polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego ostatecznie decyduje zachowanie użytkowników dróg i że z tego względu kluczowe znaczenie mają edukacja, szkolenia i egzekwowanie przepisów.

3.7 Należałoby zwrócić szczególną uwagę na najbardziej narażonych użytkowników dróg, młodych i niedoświadczonych kierowców oraz osoby starsze, które – o ile nie odbywały szkoleń uzupełniających – nie znają zmian w przepisach ruchu drogowego.

3.8 Ponadto Komitet uważa, że we wszystkich państwach członkowskich należy regularnie organizować kampanie informacyjne na rzecz walki z kierowaniem pojazdami pod

wplywem alkoholu. Należy zintensyfikować egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, również w aspekcie transgranicznym.

#### 4. Uwagi szczegółowe

4.1 Komitet zaleca jak najszybsze ustalenie wspólnotowej definicji pojęć „poważne obrażenia” i „lekkie obrażenia” oraz określenie na tej podstawie wspólnotowych celów zmniejszenia liczby obrażeń w wypadkach drogowych, aby móc uwzględnić te dane w programie do roku 2020.

4.2 Komisja może liczyć na poparcie Komitetu w sprawie propozycji osiągnięcia poprawy edukacji i szkolenia użytkowników dróg poprzez opracowanie wspólnej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie edukacji i szkoleń.

4.3 Przy tej okazji należałoby również w większym stopniu uwzględnić aspekt „pomocy i zachowania w wypadku drogowym” w szkoleniach na prawo jazdy.

4.4 Komitet zwraca szczególną uwagę na znaczenie „szkoleń ustawicznych”, zwłaszcza ze względu na to, że przepisy ruchu drogowego mogą się z czasem zmieniać.

4.5 Dotyczy to zwykłych uczestników ruchu drogowego, lecz w szczególności policjantów, strażaków, agentów ochrony cywilnej, pracowników pomocy drogowej i sanitariuszy, słowem wszystkich, którzy świadczą pomoc przy wypadkach i awariach i których wzywa się za względu na ich szczególne umiejętności. Komitet uważa, że specjalistyczne i stałe szkolenia tych osób są niezwykle istotne, zarówno w dziedzinie zawodowej jak i administracyjnej, po to by jeszcze bardziej poprawić jakość ich usług.

4.6 EKES opowiada się za bardziej rygorystycznym podejściem do egzekwowania przepisów ruchu drogowego, również na poziomie transgranicznym. W swojej opinii w sprawie ułatwień w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego<sup>(4)</sup> stwierdził już wyraźnie, że bez transgranicznego egzekwowania przepisów ruchu drogowego nie uda się osiągnąć celu wyznaczonego przez Komisję w trzecim programie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Komitet w pełni podtrzymuje ujęte w owej opinii wnioski.

4.7 Komitet zgadza się z propozycją Komisji, by oprócz obowiązkowego wyposażenia pojazdów ciężarowych w ograniczniki prędkości, wprowadzić je również w lekkich samochodach dostawczych, dlatego że na drogach pojawia się coraz więcej tych pojazdów, zwłaszcza w sektorze przesyłek kurierskich. Pilna dostawa („just in time”) jest dla nich ważna i często prowadzone są z dużą prędkością. Ponadto należy również dostosować czas pracy i czas jazdy do reguł transportu towarów samochodami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 tony.

<sup>(4)</sup> Opinia EKES-u „Ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego”, Dz.U. C 77 z 31.3.2009, str. 70.

4.8 Jako że spożycie alkoholu w dalszym ciągu odgrywa dużą rolę w wypadkach drogowych, Komitet zaleca, by instalować blokady alkoholowe zarówno w samochodach ciężarowych, dostawczych, jak i osobowych, jeśli kierowca został skazany za jazdę pod wpływem alkoholu.

4.9 Na specjalną uwagę zasługują kierowcy dwukołowych pojazdów silnikowych. Kierowcy ci narażeni są na 18- do 20-krotnie większe ryzyko odniesienia poważnych obrażeń w ruchu drogowym, niż kierowcy samochodów osobowych. Komitet nalega, by Komisja jak najszybciej przedstawiła wniosek dotyczący poprawy aktywnego i pasywnego bezpieczeństwa kierujących dwukołowymi pojazdami silnikowymi.

4.10 Jako że większość śmiertelnych wypadków zdarza się w miastach lub na drogach drugorzędnych i wiejskich, Komisja proponuje przyznawać środki z funduszy europejskich na projekty dotyczące infrastruktury zgodne z wytycznymi bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa w tunelach. Komitet zgadza się z tą propozycją i uważa, że przyszła europejska agencja bezpieczeństwa ruchu drogowego może odegrać ważną rolę w decydowaniu o tym, które drugorzędne lub wiejskie drogi kwalifikować się będą do współfinansowania unijnego.

4.11 W swoich wcześniejszych opiniach Komitet postulował między innymi:

- ujęcie w programie zobowiązania, zgodnie z którym każde państwo członkowskie ma sporządzić tzw. mapę „czarnych punktów” i co roku przesyłać jej aktualizację odpowiedniej instytucji europejskiej;
- w dziedzinie bezpieczeństwa i polityki transportu drogowego do roku 2020, o „postępy w odniesieniu do [...] harmonizacji ograniczeń dotyczących czasu jazdy, kontroli i kar, rzeczywistej integracji rynku wewnętrznego, poprawy wydajności m.in. dzięki stosowaniu podejścia modułowego, tam gdzie to właściwe [...] oraz analiz dotyczących utrzymania stałej prędkości i ulepszeń dotyczących opon”.

Komitet pragnie jeszcze raz podkreślić znaczenie także tych kwestii.

4.12 Komitet opowiada się za szybszym wykorzystaniem zaawansowanych technologii w pojazdach i wzywa do tego, by we wszystkich państwach członkowskich rozszerzyć zastosowanie systemu e-call na inne pojazdy, takie jak dwukołowe pojazdy silnikowe.

4.13 Komitet popiera starania Komisji o opracowanie strategii działania dotyczącej obrażeń w wyniku wypadków drogowych, we współpracy z państwami członkowskimi i innymi podmiotami prywatnymi i publicznymi zaangażowanymi w bezpieczeństwo ruchu drogowego.

4.14 Jak stwierdził Komitet w jednej ze swoich wcześniejszych opinii na ten temat <sup>(5)</sup>, w programie tym należy nadać priorytet ochronie najbardziej narażonych użytkowników dróg. Do tej kategorii należy zaliczyć, zdaniem Komitetu, kierowców dwukołowych pojazdów silnikowych, pieszych, rowerzystów oraz osoby młodsze, osoby w starszym wieku i osoby niepełnosprawne.

4.14.1 Jak już Komitet stwierdził w swej wcześniejszej opinii <sup>(6)</sup>, z myślą o bezpieczeństwie ruchu drogowego należy szybko zapewnić więcej bezpiecznych parkingów strzeżonych dla kierowców zawodowych z powodu przestępczości związanej z drogowym transportem towarów oraz ze względu na zdrowie i bezpieczeństwo kierowców samochodów ciężarowych w całej UE. Komitet postuluje również o to, by umowy z kierowcami zależały od ich umiejętności zawodowych, a nie osiągniętych wyników.

4.15 Komitet zwraca uwagę na niebezpieczną dla kierowców ciężarówek sytuację na pewnych przejściach granicznych, gdzie – zwłaszcza na zewnętrznych granicach Unii – przyjęło się, że kierowcy muszą pozostawać w swoich pojazdach lub ich bezpośrednim sąsiedztwie podczas prześwietlania pojazdów promieniami rentgenowskimi. Nie ulega wątpliwości, że taki nakaz niesie ze sobą duże niebezpieczeństwo dla kierowców. Rozwiązaniem byłoby pozwolić kierowcom na opuszczenie pojazdów i pozostanie w bezpiecznej odległości podczas tych kontroli. Komitet wzywa zwłaszcza państwa członkowskie, by w ramach posiedzenia Grupy Roboczej Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ONZ w Genewie omówić i rozwiązać ten problem.

Bruksela, 16 marca 2011 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Staffan NILSSON

<sup>(5)</sup> Opinia EKES-u „Strategiczne wytyczne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2020 r.”, Dz.U. C 48 z 15.2.2011, s. 27; opinia EKES-u „Ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego”, Dz.U. C 77 z 31.3.2009, s. 70.

<sup>(6)</sup> Opinia EKES-u „Bezpieczeństwo ruchu drogowego kierowców zawodowych”, Dz.U. C 175 z 27.7.2007, s. 88, pkt 1.1.