

**Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020”**

KOM(2010) 389 lõplik

(2011/C 132/19)

Raportöör: **Jan SIMONS**

20. juulil 2010 otsustas komisjon vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 304 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020”

KOM(2010)389 lõplik.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektor võttis arvamuse vastu 1. märtsil 2011.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 470. istungjärgul 15.–16. märtsil 2011 (16. märtsi istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 158, vastu hääletas 2, erapooletuks jäi 4 liiget.

## 1. Järeldused ja soovitused

1.1 Komitee peab liiklussurmade arvu vähendamist ühiskonna jaoks väga tähtsaks ja kiidab heaks komisjoni edasipüüdliku eesmärgi vähendada kõnealust näitajat ajavahemikul 2011–2020 poole võrra 2010. aasta tasemega võrreldes.

1.2 Komitee juhib tähelepanu sellele, et soovitav on kehtestada vähendamise eesmärk igale liikmesriigile eraldi, sest riskid on liikmesriigiti erinevad.

1.3 Komitee on arvamusel, et kõnealuse programmi elluviimise jälgimiseks tuleks luua eraldi Euroopa liiklusohutuse amet või siis katusorganisatsioonina toimiv seire- ja järelevalvekeskus, mille koosseisu kuuluksid liikmesriikide määratud liiklusohutuse eksperdid.

1.4 Selleks et saavutada programmis sätestatud eesmärgid, vastutaks see amet või siis katusorganisatsioonina toimiv seire- ja järelevalvekeskus iga-aastase seire tagamise eest.

1.5 Komitee tõstab esile järgmised tingimused, mis tuleb täita, et saavutada komisjoni eesmärk vähendada liiklussurmade arvu poole võrra:

— ühtlustatud ja üksikasjalike statistiliste andmete kättesaadavus;

— raskete vigastustega lõppenud liiklusõnnetuste vähendamise sihtmärkide sõnastamine ja „raske vigastuse” mõiste määramine;

— ühenduse rangem poliitika liiklusohutusmeetmete ühtlustamisel ja vastuvõtmisel;

— rohkem tähelepanu konkreetsete rühmade – eelkõige vähem kaitstud liiklejate, nt noorte, eakate, puudega inimeste, mootoriga kahe rattaliste sõidukite juhtide, jalgratturite ja jalakäijate – koolitusele;

— kõiki oma autoparki omavate tööandjate kaasamine heade tavade rakendamisse;

— vähem kaitstud liiklejaid käsitlevate uute ühenduse õigusaktide vastuvõtmine;

— üleeuroopalise teedevõrgu ohutuse parandamine ja ülejäänud teedevõrgust vähemalt 25 % viimine üleeuroopalise transpordivõrgu tasemele;

— kindel poliitiline juhtimine;

— politseis, kiirabis, tuletõrjes, kodanikukaitse valdkonnas ja pukseerimisteenistuses töötavatele inimestele – teisisõnu kõikidele, kes osutavad abi õnnetusjuhtumite või rikete korral – erikoolituse ja täiendkoolituse korraldamine, et nad säilitaksid kõrge taseme ning et tagada sõidukite professionaalset kasutamist ja samuti haldusmenetluste parandamist;

— hoolitsemine elukutselistele sõidukijuhtidele mõeldud ohutute ja turvaliste parkimisalade kiire laiendamise eest;

— komitee pooldab seda, et sõidukijuhtide lepingud oleksid seotud nende erialaste oskustega ja mitte nende jõudlusega.

1.6 Mis puudutab inimfaktorit liikluses, siis nõustub komitee komisjoniga selles, et eesmärkide saavutamiseks on hädavajalik liiklejade pidev väljaõpe, koolitamine ja liiklusjärelvalve, kuid sellega seoses on komitee eriti mures vähem kaitstud liiklejade pärast.

1.7 Liiklusjärelvalve osas märgib komitee uuesti, et selle all tuleb mõista ka piiriülest liiklusjärelvalvet.

1.8 Komitee pooldab järgmiste meetmete võtmist:

— juhtide sõidu- ja tööaega käsitlevate õigusaktide laiendamine vähem kui 3,5 tonni kaaluvatele ametialastel eesmärkidel kasutatavatele sõidukitele;

— kiirusepiirajate paigaldamine väikestele tarbesõidukitele;

— alkolukkude paigaldamine veoautodele, väikestele tarbesõidukitele ja sõiduautodele, juhul kui nende juhti on karistatud alkoholijoobes sõidukijuhtimise eest ning narkojoobe tuvastamise vahendite kasutuselevõtmise;

— mootoriga kahe rattaliste sõidukite aktiivsete ja passiivsete ohutusmeetmete rakendamise;

— igas liikmesriigis ohtlike kohtade kaardistamine ja nende kaartide iga-aastane uuendamine;

— eCall-süsteemi laiendamine ka teistele sõidukitüüpidele, nagu näiteks kahe rattalistele mootorsõidukitele;

— poliitikasuuniste ümbertöötamine üksikasjalikuks tegevuskavaks.

## 2. Sissejuhatus

2.1 Kõnealuse teatise avaldamisega on komisjon esitanud oma nägemuse selle kohta, kuidas liiklusohutus peaks arenema ajavahemikul 2011–2020.

2.2 Teatises esitatud poliitikasuuniste abil soovib komisjon luua üldise juhtimisraamistiku ja püstitada kaugleulatuvad eesmärgid, millest tuleks lähtuda riiklike ja kohalike strateegiate koostamisel, nii et kõiki kirjeldatud meetmeid saaks rakendada kõige asjakohasemal tasandil, kõige asjakohasemate vahenditega ja võimalikult tõhusalt.

2.3 Komisjoni arvamuse kohaselt tuleks tegeleda esmajoones järgmiste meetmetega:

— liikmesriikide olulisematest kogemustest ja tavadest lähtuva hästi struktureeritud ja sidusa koostöövormi kujundamine, mis looks vajalikud tingimused liiklusohutuse 2011.–2020. aasta poliitikasuuniste tulemuslikuks rakendamiseks;

— liiklusõnnetustes saadud vigastusi ja esmaabi käsitleva strateegia koostamine ja sätestamine, et lahendada üha pakilise ja kasvav vajadus vigastatute arvu vähendamiseks;

— turvalisuse suurendamine vähem kaitstud liiklejade, eelkõige mootorratturite jaoks, kelle puhul liiklusõnnetuste statistikast ilmnev suundumus on väga murettekitav.

2.4 Komisjon märgib, et kavandatud poliitikasuuniste puhul on arvestatud liiklusohutuse kolmanda, 2001.–2010. aasta tegevuskava tulemustega, mis näitasid, et kahjuks ei saavutata auahnet eesmärki vähendada liikluses hukkunute arvu poole võrra. Siiski on olukord pidevalt paranenud, eriti viimastel aastatel.

2.5 Ühtse liiklusohutusala loomise eesmärgi saavutamiseks teeb komisjon ettepaneku seada aastatel 2022–2020 sihiks vähendada Euroopa Liidu liiklussurmade arvu poole võrra, võttes seejuures aluseks 2010. aasta surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arvu.

2.6 Arvestades kolmanda tegevuskava perioodil saavutatud edasiminekuid (surmajuhumite arvu vähenemine 35–40 %) peab komisjon surmajuhumite arvu poole võrra vähendamist järgmise kümne aasta jooksul lati veelgi kõrgemale seadmiseks võrreldes praeguse tegevuskava saavutamatuks jäänud sihtidega.

2.7 Komisjon soovib 2020. aastaks seatud sihte saavutada, pühendudes aktiivselt järgmise seitsme eesmärgi saavutamisele:

— tõhustada sõiduõpetust ja täiendkoolitust;

— tugevdada liikluseeskirjade täitmise järelvalvet;

- ehitada turvalisemaid teid;
- parandada kasutatavate sõidukite turvalisust;
- edendada liiklusohutuse suurendamiseks kaasaegse tehnoloogia kasutamist;
- tõhustada hädaabiteenust;
- pöörata rohkem tähelepanu vähem kaitstud liiklejatele.

2.8 Liiklussurmade arvu soovitud vähendamise saavutamiseks on komisjon kõigi eespool nimetatud eesmärkidega sidunud konkreetsed meetmed. Neid meetmeid käsitletakse käesoleva arvamuse üldiste ja konkreetsete märkuste osas.

2.9 Eesmärkide saavutamise viisiga seoses ei pea komisjon niivõrd silmas uute õigusaktide vastuvõtmist, vaid soovib ELi liiklusohutuse alase õigustiku intensiivsemat järelevalvet, tahab luua liikmesriikide ja komisjoni vahelise koostööraamistiku ning näha ette ühised vahendid liiklusohutuspoliitika jälgimiseks ja tulemuslikkuse hindamiseks.

### 3. Üldmärksused

3.1 Komitee peab liiklussurmade arvu vähendamist ühiskonna jaoks väga tähtsaks. See nähtub muu hulgas ka aastate jooksul komitee poolt kõnealusel teemal vastu võetud arvamustest<sup>(1)</sup>. Samas vähenes eelmisel tegevusperioodil liiklussurmade arv tõesti oluliselt. Seega võib komitee nüüd ka nõustuda komisjoni uue – ja taaskord ambitsioonika – eesmärgiga vähendada aastatel 2011–2020 liiklussurmade arvu 2010. aasta tasemega võrreldes poole võrra.

3.2 Asendades „strateegilised suunised” „poliitikasuunistega”, soovib komisjon rõhutada mõtteviisi muutust, näidates, et järgmise kümne aastad jooksul pole rõhk mitte niivõrd uute õigusaktide ettepanekute esitamisel, kuivõrd järgmise kolme põhimõtte arendamisel ja rakendamisel: jagatud vastutus, liiklusohutuse integreerimine muudesse poliitikavaldkondadesse ja kõigis ELi riikides liiklusohutuse samaväärse taseme saavutamine.

<sup>(1)</sup> Komitee arvamused „Liiklusohutus aastatel 2003–2010”, ELT C 80, 30.3.2004, lk 77; „Maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamine”, ELT C 168, 20.7.2007, lk 71; „Karistuste piiriülese täitmise hõlbustamine liiklusohutuse valdkonnas”, ELT C 77, 31.3.2009, lk 70 ning „Liiklusohutuse strateegilised suunised aastani 2020”, ELT C 48, 15.2.2011, lk 27.

3.3 Komitee mõistab, et komisjon muudab mõtteviisi, kuna õigusraamistik on suuremalt jaolt juba välja arendatud. Ent siiski ei tohi siinkohal piirduda sellega, mis komisjonil kavas, nimelt üldise juhtimisraamistiku loomise ja kaugeleulatuvate eesmärkide püstitamisega, millest tuleks lähtuda riiklike ja kohalike strateegiatega koostamisel. Komitee on arvamusel, et lisaks veel puuduvate õigusaktide<sup>(2)</sup> vastuvõtmisele tuleb edusamme ka õigeaegselt (igal aastal) ja hoolikalt jälgida.

3.3.1 Komitee hindaks kõrgelt seda, kui poliitikasuunistes töötatakse ümber tegevuskavaks, mis sisaldaks üksikasju, ajakavasid, seirevahendeid ja vahehindamist.

3.4 Komitee usub, et kõige parem on seda teha nii, et kogutakse andmeid, kooskõlastades seda liikmesriikide poolt liiklusohutuse küsimustes nimetatud esindajatega, ja teostatakse järelevalvet Euroopa neljanda liiklusohutuse tegevuskava<sup>(3)</sup> rakendamise üle, arvestades seejuures aspekte, mida komitee nimetas Euroopa Parlamendile esitatud arvamuses, mis aga koostati enne käsitletava komisjoni teatise avaldamist. Komitee jaoks ei ole oluline, kas seda tehakse läbi Euroopa liiklusohutuse ameti või siis Euroopa seire- ja järelevalvekeskuse kujul, mille loomine on komisjonis juba algstaadiumis. 2011.–2010. aasta tegevuskava tulemuslikkuse tagamiseks on esitatud järgmised soovitusel.

3.4.1 ELi ja liikmesriikide jagatud vastutust arvestades on vaja tugevat poliitilist juhtimist.

3.4.2 Kõigi ELi liikmesriikide liiklusohutuse statistika peaks olema veelgi enam ühtlustatud ja üksikasjalikum.

3.4.3 Tuleb seada eesmärgid seoses raskelt vigastatud liiklejatega ning seejuures tuleb sätestada mõiste „raske vigastus” ühine määratlus.

3.4.4 Tuleb välja arendada ühenduse rangem poliitika liiklusohutusmeetmete ühtlustamiseks ja reguleerimiseks, et tagada liiklusohutuse meetmete parem ja kiirem rakendamine liikmesriikides.

3.4.5 Tuleb pöörata rohkem tähelepanu kõigi liiklejate, eelkõige vähem kaitstud liiklejate – noorte ja eakate, samuti ka mootoriga kahe rattalaste sõidukite juhtide, jalgratturite ja jalkäikijate – diferentseeritud harimisele ja koolitamisele.

<sup>(2)</sup> Vt vajalike meetmete loetelu arvamuse „Liiklusohutuse strateegilised suunised aastani 2020” punktis 4.8, ELT C 48, 15.2.2011, lk 27.  
<sup>(3)</sup> ELT C 48, 15.2.2011, lk 27, punkt 1.5 jj.

3.4.6 Kõik oma autoparki omavad tööandjad tuleb kaasata projektidesse, mille eesmärk on liiklusõnnetuste vähendamine kodu ja töökoha vahelisel trajektoiril, töötades välja ohutuseeskirjad oma autopargi jaoks ja motiveerides töötajaid rohkem ühistransporti kasutama.

3.4.7 Tuleb välja töötada ELi õigusnormid vähem kaitstud liiklejate rühmadele, näiteks mootoriga kaherattaliste sõidukite uus tüübikinnitus, ABS suurematele kui 150 cm<sup>3</sup> mootori töömahuga kaherattalistele sõidukitele, esitulede kohustuslik automaatne sisselülitus ja juhiloa direktiivi muudetud versiooni tehnoloogilise ja teise taseme koolituse nõude sisseviimine.

3.4.8 Komitee arvates tuleks uude tegevuskavasse lisada eesmärk tõsta üleuroopalise teedevõrgu ohutust ja viia ülejäänud teedevõrgust vähemalt 25 % üleuroopalise transpordivõrgu tasemele.

3.4.9 Seoses tegevuskava üldeesmärgiga vähendada liiklussurmade arvu poole võrra märgib komitee, et riskid eri liikmesriikides varieeruvad väga suures ulatuses, ja peab seepärast mõistlikuks kehtestada vähendamise eesmärk asjaomasest liikmesriigist lähtuvalt.

3.5 Komitee mõistab, et liikmesriigiti erinevast ohutasemest tingitult võivad meetmed liikmesriikides erineda. Liikmesriigid, kus liiklussurmade arvu on oluliselt vähendatud, peaksid keskenduma peamiselt nn inimfaktorile: esmased prioriteedid peaksid olema koolitus, sh täiendkoolitus ja liiklusjärelvalve. Seevastu liikmesriigid, kus liiklussurmade arv ei ole oluliselt vähenenud, peaksid lisaks nimetatud koolitusele, täiendkoolitusele ja liiklusjärelvalvele keskenduma ka liiklusohutuspoliitika valupunktid, näiteks infrastruktuuri parandamisele ja sõidukite ohutusnõuetele.

3.6 Komitee nõustub komisjoni seisukohaga, et lõppkokkuvõttes sõltub liiklusohutuspoliitika tulemuslikkus liiklejate käitumisest ja seetõttu on väga oluline liiklejate õpetamine, koolitamine ja liiklusjärelvalve.

3.7 Eriti tuleb tähelepanu pöörata vähem kaitstud liiklejatele: noored algajad sõidukijuhid ja eakad inimesed, kes ei ole kursis liikluseeskirjade muutustega, sest ei ole saanud pidevat täiendkoolitust.

3.8 Samuti on komitee arvamusel, et iga liikmesriik peaks regulaarselt korraldama teavituskampaaniaid joores sõidukijuhitise vastu võitlemiseks. Samuti tuleb tõhustada järelvalve-kampaaniaid, sh piiriülese järelvalve kampaaniaid.

#### 4. Konkreetsete märkused

4.1 Komitee soovib võimalikult kiiresti leida „kerge vigastuse” ja „raske vigastuse” mõiste ühiselt kasutatav määratlus, millele võiks tugineda liikluses saadud vigastuste arvu vähendamise ühise eesmärgi seadmisel, nii et need arvud saaks lisada 2011.–2020. aasta tegevuskavasse.

4.2 Komitee toetab komisjoni ettepanekut tõhustada liiklejate sõiduõpetust ja täiendkoolitust sõiduõppe ja liiklusohutuse alase koolituse ja väljaõppe ühise strateegia ettevalmistamise kaudu.

4.3 Sealjuures tuleb sõiduõppes pöörata enam tähelepanu aspektile, mis puudutab esmaabi ja käitumist õnnetusjuhtumite korral.

4.4 Komitee osutab eelkõige pideva koolituse tähtsusele, kuna liikluseeskirjad võivad aja jooksul muutuda.

4.5 See käib tavalike liiklejate kohta, kuid puudutab eriti inimesi, kes töötavad politseis, tuletõrjes, kodanikukaitse valdkonnas, pukseerimisteenistuses ja kiirabis – teisisõnu kõiki, kes osutavad abi õnnetusjuhtumite või rikete korral ning vajavad selleks erioskusi. Komitee peab nende töötajate eriväljaõpet ja pidevat koolitust väga tähtsaks, seda nii nende elukutse kui ka haldusvaldkonnas, selleks et veelgi parandada nende osutatavate teenuste kvaliteeti.

4.6 Komitee kiidab heaks jõupingutused liikluseeskirjade jõustamise, sh piiriülese jõustamise parandamiseks. Oma arvamuses teemal „Karistuste piiriülese täitmise hõlbustamine liiklusohutuse valdkonnas”<sup>(4)</sup> kinnitas komitee selgesõnaliselt, et ilma liikluseeskirjade piiriülese jõustamiseta ei ole võimalik saavutada komisjoni kolmandas liiklusohutuse tegevuskavas sätestatud eesmärki. Komitee ei tagane oma eespool nimetatud arvamuses esitatud järeldustest.

4.7 Komitee kiidab heaks komisjoni ettepaneku lisada lisaks raskeveokitele kohustuslike kiirusepiirajate paigaldamise nõudele ka nõue paigaldada kohustuslikud kiirusepiirajad väikestele tarbesõidukitele. Selle põhjuseks on asjaolu, et väikeste tarbesõidukite arv liikluses suureneb pidevalt, eriti kullervedude sektoris, kus on tähtis saadetise kiire kättetoimetamine ja kus sõidukite kiirus on seepärast tihti väga kõrge. Seejuures tuleb viia ka nende sõidukite juhtide sõidu- ja töötundide arv vastavusse reeglitega, mis kehtivad üle 3,5 tonni kaaluvate veoautodega toimuva kaubaveo suhtes.

<sup>(4)</sup> Komitee aramus „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega hõlbustatakse karistuste piiriülest täitmist liiklusohutuse valdkonnas”, ELT C 77, 31.3.2009, lk 70.

4.8 Kuna sõiduki juhtimine alkoholihoobes on liiklusõnnetuste põhjuste seas endiselt väga olulisel kohal soovivad komitee alkoholikude paigaldamist nii raskeveokitele, väikestele tarbesõidukitele kui ka sõiduautodele, kui nende juhti on karistatud alkoholihoobes sõidukijuhtimise eest.

4.9 Erilist tähelepanu tuleb pöörata mootoriga kahe rattaliste sõidukitele. Nende sõidukite juhte ähvardab liikluses autojuhtidega võrreldes 18–20 korda suurem oht saada raskelt vigastada. Komitee nõuab tungivalt, et komisjon esitaks võimalikult kiiresti ettepanekud mootoriga kahe rattaliste sõidukite juhtide aktiivse ja passiivse ohutuse parandamiseks.

4.10 Arvestades, et enamik surmaga lõppevatest õnnetustest toimub linnapiirkondades, kõrvalteedel ja maapiirkondade teedel, teeb komisjon ettepaneku, et ELi rahalisi vahendeid eraldataks sellistele infrastruktuuriprojektidele, mis vastavad teede ja tunnelite ohutust reguleerivates direktiivides esitatud nõuetele. Komitee nõustub sellega ja usub, et Euroopa liiklusohutuse ametil võiks olla keskne roll selle hindamisel, millised kõrvalteed või maapiirkondade teed on kaasrahastamiseks abikõlblikud.

4.11 Oma varasemates arvamustes on komitee teinud muu hulgas järgmised ettepanekud:

- tegevuskavasse tuleks lisada nõue, et iga liikmesriik peab koostama ohtlike kohtade kaardi ja esitama kord aastas selle uuendatud versiooni pädevale Euroopa institutsioonile;
- seoses maanteetranspordi ohutusega 2020. aastal on nõutud järgmist: „kontrollide ja trahvide, siseturu integratsiooni ühtlustamine, tõhususe parandamine muuhulgas moodulsüsteemidega (kus võimalik) [...] ning uuringud kiirusepiirikute ja parendatud rehvide säilitamise kohta”.

Komitee kordab siinkohal veel kord nende ettepanekute tähtsust.

4.12 Komitee pooldab kõrgeltarenenud tehnoloogia kiiret kasutamist sõidukitel ja nõuab, et kõigis liikmesriikides laiendataks eCall-süsteemi ka teistele sõidukitüüpidele, näiteks kahe rattalistele mootorsõidukitele.

4.13 Komitee kiidab heaks komisjoni jõupingutused liiklusvigastusi käsitleva tegevusstrateegia koostamiseks koostöös liikmesriikide ja muude liiklusohutusega tegelevate avaliku ja erasektori sidusrühmadega.

4.14 Nagu komitee on oma varasemates kõnealust teemat käsitlevates arvamustes<sup>(5)</sup> märkinud, tuleb tegevuskavas prioriteediks seada vähem kaitstud liiklejate kaitse. Komitee on seisukohal, et sellesse rühma peaksid kuuluma mootoriga kahe rattaliste sõidukite juhid, jalakäijad, jalgratturid, noored, eakad inimesed, kelle arv pidevalt suureneb, ja puuetega inimesed.

4.14.1 Nagu juba varem mainitud komitee arvamuses,<sup>(6)</sup> soovib komitee elukutselistele sõidukijuhtidele mõeldud ohutute ja turvaliste parkimisalade kiiret laiendamist. Selle soovi põhjusteks on liiklusohutuse ja veokijuhtide tervise ja ohutuse tagamine ning võitlemine maanteeveole suunatud kuritegevusega. Samuti pooldab komitee seda, et sõidukijuhtide lepingud oleks seotud nende erialaste oskustega ja mitte nende jõudlusega.

4.15 Komitee tõstab esile ohte, millega raskeveokite juhid paljudes piiripunktides kokku puutuvad. Mõnedes piiriületuskohtades, eriti ELi välispiiridel, on tavaline, et sõidukijuhid peavad röntgenlõbivaatuse ajal jääma sõidukisse või selle vahele lähedusse. Ütlematagi on selge, et see kohustus seab asjaomased sõidukijuhid suurde ohtu. Lahenduseks oleks lubada sõidukijuhtidel sõidukitest lahkuda ja viibida sel ajal ohutuskauguses. Komitee kutsub liikmesriike üles käsitlema kõnealust probleematikat ÜRO WP.1 (*Working Party on Road Traffic Safety*) koosolekul Genfis.

Brüssel, 16. märts 2011

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee*  
president  
Staffan NILSSON

<sup>(5)</sup> Komitee arvamus, „Liiklusohutuse strateegilised suunised aastani 2020”, ELT C 48, 15.2.2011, lk 27. Komitee arvamus „Karistuste piiriülese täitmise hõlbustamine liiklusohutuse valdkonnas”, ELT C 77, 31.3.2009, lk 70.

<sup>(6)</sup> ELT C 175, 27.7.2007, lk 88, punkt 1.1.