

įtraukti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas siekiant kovoti su aiškiai apibrėžtais Bendrijos teisės pažeidimais.

2.7 Nors nesiekama suderinti taikomą baudžiamąją teisę, o tik paraginti valstybes nares apibrėžti ir taikyti sankcijas už Bendrijos įstatymų leidėjo nustatytus pažeidimus, pagal Teisingumo Teismo precedentų teisę vis dėlto yra galimybė suteikti įpareigojimus valstybėms narėms baudžiamųjų bylų srityje. Tai

būtų veiksmingesnė priemonė stiprinti Europos teisę ir užtikrinti jos laikymąsi sprendžiant svarbiausius klausimus.

2.8 Komitetas palankiai vertina ir remia pasiūlymą iš dalies pakeisti 2005 m. direktyvą ir mano, kad naujos laivų identifikavimo ir stebėjimo priemonės, kurios bus pamažu sukurtos, padės užtikrinti visišką jos laikymąsi veiksmingai ir metodiškai baudžiant už nelegalią veiklą.

2008 m. rugsėjo 17 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl sklandesnio tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimo

COM(2008) 151 galutinis — 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 71 straipsnio 1 dalies c punktu, 2008 m. gegužės 13 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl sklandesnio tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimo.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2008 m. liepos 16 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Jan Simons.

447-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2008 m. rugsėjo 17–18 d. (2008 m. rugsėjo 17 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę vieningai.

1. Išvados

1.1 Svarstomame pasiūlyme priimti direktyvą Komisija pateikia pasiūlymų dėl veiksmingesnio ir aktyvesnio sankcijų taikymo už kelių eismo taisyklių pažeidimus, padarytus vienoje valstybėje narėje su transporto priemone, registruota kitoje valstybėje narėje.

1.2 Ji teikia šį pasiūlymą siekdama įgyvendinti 2001 metais užsibrėžtą tikslą — 2001–2010 m. perpus sumažinti žuvusiųjų keliuose skaičių.

1.3 Šio tikslo nebus įmanoma įgyvendinti, jei nebus imtasi papildomų priemonių. Teisės aktas, dėl kurio teikiama ši nuomonė, ir yra viena iš tokių priemonių, kurios pagrindas — sankcijų skyrimas už kelių eismo taisyklių pažeidimus, padarytus transporto priemone, neregistruota pažeidimo valstybėje narėje.

1.4 Komitetas mano, kad direktyvos projektas yra veiksminga priemonė adekvačiai kovai su kelių eismo taisyklių pažeidimais,

padarytais vienoje valstybėje narėje su transporto priemone, registruota kitoje valstybėje narėje. Tačiau tuo pat metu reikia vykdyti veiksmingą ir naudingą kontrolę ir taikyti veiksmingas ir naudingas nuobaudas, todėl Komitetas primygtinai ragina Tarybą tobulinti nuostatas šiuo klausimu.

1.5 Komitetas mano, kad tam, kad direktyva būtų dar naudingesnė, būtina išplėsti Komisijos pasiūlyme pateiktą pažeidimų sąrašą į jį įtraukiant visus pažeidimus, susijusius su kelių eismo saugumo didinimu.

1.6 Komitetas mano, kad siekiant veiksmingumo ir naudingumo keitimasis informacija turėtų būti vykdomas jau veikiančiu elektroniniu tinklu; tokiu atveju galima būtų, pavyzdžiui, pagalvoti apie EUCARIS sistemą, kadangi ji pareikalautų tik nedidelių išlaidų. Šiuo klausimu Komitetas siūlo Komisijai atlikti arba užsakyti tyrimą dėl įgyvendinimo galimybių siekiant išsiaiškinti, ar įmanoma vystyti esamas sistemas į jas integruojant numatomą keitimąsi informacija.

1.7 Kalbant apie sankcijas už pažeidimus, Komitetas taip pat siūlo apsvarstyti tokias priemones kaip vairuotojo teisės su baudos taškais, mašinos konfiskavimas arba laikinas vairuotojo teisių atėmimas. Šios priemonės galėtų būti taikomos pažeidėjams kartu skiriant arba neskiriant baudą.

1.8 Komitetas mano, kad tam, kad direktyva būtų dar naudingesnė, būtina išplėsti Komisijos pasiūlyme pateiktą pažeidimų sąrašą į jį įtraukiant visus pažeidimus, susijusius su kelių eismo saugumo didinimu.

1.9 Komitetas nesupranta, kokia būtų Komisijos siūlomos standartinės pranešimo apie pažeidimą formos pridėtinė vertė. Komiteto manymu, svarbu ne kokia pranešimo forma, o koks jo turinys. Todėl Komitetas mano, kad Komisija turėtų apsiriboti detaliais nurodymais, kokie duomenys būtini įgyvendinant šią direktyvą.

1.10 Komitetas gali pritarti komitologijos procedūrai, kurią Komisiją siūlo taikyti siūlomų priemonių vykdymui.

2. Įžanga

2.1.1 Savo 2001 m. baltojoje knygoje dėl Europos transporto politikos ES užsibrėžė tikslą iki 2010 m. perpus sumažinti žuvusiųjų keliuose skaičių. Konkrečiai kalbant, tai reiškia, kad šis skaičius, t. y. 54 000 žuvusiųjų dvidešimt septyniuose ES valstybėse narėse 2001 m., 2010 metais turėtų būti sumažintas iki 27 000 aukų per metus.

2.1.2 2001–2007 m. kelių eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičius sumažėjo 20 proc., tačiau jis turėjo sumažėti 37 proc., kad 2010 m. aukų keliuose būtų perpus mažiau. Taigi pastangas būtina padvigubinti.

2.2 Komisijos pasiūlymas

2.2.1 Norėdama parengti pagrindą šiam direktyvos projektui, Komisija organizavo visuomenės informavimo kampaniją ir susitikimą susuinteresuotais subjektais. Šie susitikimai padėjo parengti svarstomą direktyvos projektą.

2.2.2 Komisija mano, kad siūloma direktyva yra veiksminga priemonė užsibrėžtam tikslui pasiekti ir vienodam požiūriui į visus ES piliečius užtikrinti.

2.2.3 Direktyvos projektu siekiama geriau kovoti su kelių eismo taisyklių pažeidimais, padarytais vienoje valstybėje narėje su transporto priemone, registruota kitoje valstybėje narėje.

2.2.4 Šiuo metu už kelių eismo taisyklių pažeidimus, padarytus automobiliu, registruotu kitoje valstybėje narėje, dažnai išvengiama atsakomybės. Pavyzdžiui, žinoma, kad užsienio vairuotojai padaro 2,5–30 proc. visų greičio viršijimo pažeidimų.

2.2.5 Kadangi turimi duomenys rodo, jog 30 proc. visų eismo įvykiuose sukeltų mirčių priežastis yra leistino greičio

viršijimo atvejai, juos sumažinus, būtų galima žymiai sumažinti mirčių skaičių.

2.2.6 Kiti pasiūlyme nurodyti pažeidimai taip pat turi didelės įtakos, t. y. vairavimas apsvaigus nuo alkoholio (25 proc.), važiavimas neprisiseigus saugos diržu (17 proc.) arba važiavimas degant raudonam šviesoforo signalui (4 proc.).

2.2.7 Komisija neketina suvienodinti kelių eismo taisyklių arba baudų už jų pažeidimą, todėl šios sritys lieka valstybių narių kompetencijai. Ji tik numato administracinio pobūdžio priemones, padėsiančias įdiegti veiksmingą sistemą, skirtą kovoti su pagrindiniais tarpvalstybiniais kelių eismo taisyklių pažeidimais bei leisiančią pasiekti tikslą iki 2010 m. perpus sumažinti eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičių.

3. Bendrosios pastabos

3.1 2003 m. gruodžio 11 d. priimtoje nuomonėje dėl Komisijos komunikato „Europos kelių eismo saugumo veiksmų programa — perpus sumažinti avarijų keliuose aukų skaičių Europos Sąjungoje iki 2010 m.: bendra atsakomybė“ Komitetas jau išsakė tam tikras abejones dėl užsibrėžtų, jo manymu, pernelyg didelių tikslų. Dabar tapo akivaizdu, kad jiems įgyvendinti būtinos papildomos priemonės.

3.2 Taigi, Komitetas mano, kad Europos Sąjungos veiksmai dėl tarpvalstybinio baudimo už kelių eismo taisyklių pažeidimus sukuria aiškią pridėtinę vertę. Jis pritaria Komisijos nuomonei, jog būtina daryti viską, kad nepaisant visų aplinkybių būtų pasiektas 2001 m. užsibrėžtas tikslas iki 2010 m. perpus sumažinti eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičių, ir mano, kad jos pateiktas direktyvos projektas suteikia galimybę padaryti didelę pažangą šia kryptimi, bet kartu reikia imtis veiksmingos ir naudingos kontrolės ir taikyti veiksmingas ir naudingas sankcijas. Todėl Komitetas primygtinai ragina Tarybą ir valstybes nares tobulinti nuostatas dėl kontrolės ir sankcijų, atsižvelgiant į savo įgaliojimus ir konkrečias vietas sąlygas.

3.3 Komisijos pateiktas pasiūlymas atrodo labai paprastas. Informacijos mainų tinklu, kurio kontūrus dar reikės patikslinti, kiekviena valstybė narė galės pranešti vairuotojams iš kitų Sąjungos šalių apie jos teritorijoje jų padarytus pažeidimus. Nelabai aišku, kokio pobūdžio tinklą ir priemones numato Komisija.

3.4 Direktyvos projekto 4 straipsnyje Komisija nurodo, jog informacijos mainai turi vykti greitai, naudojant Europos elektroninį tinklą, kuris turės būti sukurtas per dvylika mėnesių. Kitoje komunikato vietoje galima rasti nuostatą dėl keitimosi informacija, kurioje teigiama, kad bus panaudota ES jau veikianti informacinė sistema, kad tokiu būdu būtų sutaupyta lėšų. Tačiau Komisija nenurodo, kokia sistema bus naudojama informacijos mainams. Komitetas, kaip ir Komisija, mano, kad siekiant taupyti laiką ir pinigų geriausias sprendimas būtų pasirinkti jau veikiančią ES informacinę sistemą.

3.5 Konkrečiai kalbant, Komitetas siūlo analogišką sprendimą, kuris naudojamas pagal Tarybos sprendimą dėl tarpvalstybinio bendradarbiavimo gerinimo kovos su terorizmu ir tarpvalstybinio nusikalstamumu srityje, t. y. pasitelkti EUCARIS technologiją. Ši priemonė šiuo metu naudojama aštuoniolikoje Sąjungos šalių, o išgaliojus šiam sprendimui, ji bus naudojama visose dvidešimt septyniose valstybėse narėse. Palyginti su kitomis tinklų struktūromis, pastarosios sąnaudos yra labai menkos.

3.6 Komitetas rekomenduoja Komisijai bent jau užsakyti tyrimą dėl visų esamų sistemų, įskaitant technologiją Eucaris, panaudojimo galimybių siekiant išsiaiškinti, ar įmanoma šias sistemas vystyti į jas integruojant numatomą keitimąsi informacija.

3.7 Komitetas mano, kad Komisijos pasiūlymas turi apsiriboti nuostatomis, reglamentuojančiomis keitimosi informacija apie transporto priemonių registracijos numerius teisinį pagrindą, kad būtų pasirinktas teisingas sprendimas. Tuo tarpu valstybės narės privalo pačios nustatyti pažeidimo nagrinėjimo procedūrą. Toks sprendimas atitinka subsidiarumo principą.

3.8 Komitetas pabrėžia, kad sankcijų taikymas bus veiksmingesnis, jei visoje Europos Sąjungos teritorijoje galios susitarimai, kurių įgyvendinimas ir kontrolė bus vykdomi tokiu pat būdu visose valstybėse narėse, suvienodinant, pavyzdžiui, didžiausią leistiną greitį, didžiausią leistiną alkoholio kiekį kraujyje, sankcijų politiką ir t. t. Taryba turėtų kada nors pasiekti konkrečių rezultatų šioje srityje.

4. Konkrečios pastabos

4.1 Kadangi siekiama iki 2010 m. perpus sumažinti eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičių palyginti su 2001 m., o 2007 m. pabaigoje buvo konstatuota, jog šis tikslas nebus pasiektas, jei nebus imtasi papildomų priemonių, Komitetas mano, kad tarpvalstybinis bendradarbiavimas, Komisijos siūlomas šiose keturiose srityse:

- leidžiamo greičio viršijimas,
- vairavimas apsvaigus nuo alkoholio,

- važiavimas neprisigėsus saugos diržu,
- ir važiavimas degant raudonam šviesoforo signalui,

yra žingsnis reikiama linkme, kadangi, remiantis jos pateiktais duomenimis, ši iniciatyva leis kiekvienais metais išvengti 200–250 mirties atvejų kelyje.

4.2 Komitetas laikosi nuomonės, jog Komisija į direktyvos projekto 1 straipsnį turėtų įtraukti kitus pažeidimus, padarytus kitoje valstybėje, pvz., naudojimąsi mobiliuoju telefonu be laisvų rankų įrangos vairuojant, agresyvus vairavimas, draudimo lenkti nepaisymas, važiavimas priešingos krypties eismo juosta arba vairavimas apsvaigus nuo narkotikų. Kaip jau buvo minėta Komiteto nuomonėje dėl Komisijos komunikato „Europos kelių eismo saugumo veiksmų programa — perpus sumažinti avarijų keliuose aukų skaičių Europos Sąjungoje iki 2010 m.: bendra atsakomybė“, reikia išmėginti visas įmanomas priemones, norint pasiekti užsibrėžtą tikslą.

4.3 Kalbant apie sankcijas už pažeidimus, Komitetas taip pat siūlo apsvarstyti tokias priemones kaip vairuotojo teisės su baudos taškais, automobilio konfiskavimas arba laikinas vairuotojo teisių atėmimas. Šios priemonės galėtų būti taikomos pažeidėjams kartu skiriant baudą arba jos neskiriant.

4.4 Komitetas mano galįs pritarti direktyvos projekto 6 straipsnyje pateiktam Komisijos siūlymui, kad kiekviena valstybė narė turi paskirti centrinę valdžios instituciją, kuri koordinuos šios direktyvos taikymą.

4.5 Komitetas mano, kad subsidiarumo požiūriu Komisijai nederėtų nustatyti standartinės pranešimo apie pažeidimą formos, kaip ji tai daro direktyvos projekto 5 straipsnyje. Iš esmės svarbu turėtų būti ne forma, o turinys. Todėl Komiteto manymu Komisija turėtų apsiriboti detaliais nurodymais, kokius duomenis būtina pateikti.

4.6 Pasiūlymo priimti direktyvą 8 straipsnyje Komisija siūlo, kad įgyvendinti šią direktyvą jai padėtų Kelių eismo saugumo užtikrinimo komitetas. Komitetas pritaria tokiu būdu siūlomai komitologijos procedūrai.

2008 m. rugsėjo 17 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Dimitiris DIMITRIADIS