

valsts krimināltiesību aktos ieviest efektīvas, samērīgas un preventīvas soda sankcijas, lai novērstu likumpārkāpumus, kas skaidri noteikti Kopienas tiesību aktos.

2.7 Nerunājot par piemērojamo krimināltiesību saskaņošanu, jo dalībvalstis tikai tiek aicinātas kvalificēt un piemērot sodus par pārkāpumiem, kurus nosaka Kopienas likumdevējs, Kopienas Tiesas prakse ļauj izvirzīt prasības dalībvalstīm krimināltiesiskajā jomā, kas ir vēl efektīvāks līdzeklis, lai panāktu Eiropas normu

stiprināšanu un to ievērošanu, kad tās attiecas uz svarīgiem jautājumiem.

2.8 Komiteja atzinīgi vērtē un atbalsta priekšlikumu grozīt 2005. gada direktīvu un uzskata, ka kuģu identifikācijas un kontroles jaunie mehānismi, kurus ieviešis pakāpeniski, nodrošinās, ka direktīva pilnībā tiek ņemta vērā, efektīvi un regulāri piemērojot sodu par nelikumīgu rīcību.

Briselē, 2008. gada 17. septembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko veicina ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildi"

COM(2008) 151 galīgā redakcija — 2008/0025 (COD)

(2009/C 77/18)

Padome 2008. gada 13. maijā saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 71. panta 1. punkta c) apakšpunktu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

"Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko veicina ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildi"

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētās nodaļa atzinumu pieņēma 2008. gada 16. jūlijā. Ziņotājs — *Simons kgs.*

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 447. plenārajā sesijā, kas notika 2008. gada 17. un 18. septembrī (17. septembra sēdē), vienbalsīgi pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi.

1.1 Komisijas direktīvas priekšlikuma mērķis ir nodrošināt efektīvāku un iedarbīgāku satiksmes drošības noteikumu ievērošanas kontroli un sankciju piemērošanu par citā dalībvalstī notikušiem pārkāpumiem.

1.2 Priekšlikums izstrādāts, lai palīdzētu īstenot Komisijas 2001. gadā izvirzīto mērķi, proti, līdz 2010. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu samazināt uz pusi.

1.3 Šo mērķi nevarēs sasniegt, neveicot papildu pasākumus. Skatāmais priekšlikums ir viens no tādiem pasākumiem, un tajā galvenā uzmanība vērsta uz rīcību tādu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu gadījumā, kas izdarīti kādā citā dalībvalstī.

1.4 Komiteja uzskata, ka ierosinātā direktīva ir lietderīgs līdzeklis, lai varētu atbilstīgi sodīt par citā dalībvalstī izdarītiem

pārkāpumiem. Ierosinātais pasākums jāpapildina ar efektīvu un iedarbīgu kontroli un sankciju piemērošanu. Tādēļ Komiteja aicina Padomi un dalībvalstis nekavējoties panākt uzlabojumus šajā jomā.

1.5 Komiteja norāda — lai palielinātu direktīvas efektivitāti, Komisijas ierosinātais pārkāpumu saraksts ir jāpaplašina, tajā iekļaujot visus pārkāpumus, kas ietekmē satiksmes drošību.

1.6 Komiteja uzskata, ka efektivitāti un iedarbīgumu varētu panākt, informācijas apmaiņai izmantojot kādu pastāvošu elektronisku tīklu, piemēram, sistēmu EUCARIS, jo tā nav saistīta ar lieliem izdevumiem. Mēs iesakām Komisijai veikt vismaz priekšizpēti, lai noteiktu, vai ir iespējams tālāk attīstīt pastāvošās sistēmas, tajās iekļaujot paredzēto informācijas apmaiņu.

1.7 Attiecībā uz sankciju piemērošanu Komiteja uzskata, ka jāņem vērā arī tādi līdzekļi kā vadītāja apliecība ar soda punktiem, transportlīdzekļa konfiskācija un vadītāja apliecības pagaidu atņemšana, ko var piemērot atsevišķi vai papildus naudas sodiem.

1.8 Priekšlikums katrai dalībvalstij iecelt centrālo iestādi, kas palīdzētu piemērot direktīvas priekšlikumā paredzētos pasākumus, Komitejas skatījumā ir atbalstāms no efektivitātes viedokļa.

1.9 Komiteja nesaskata pievienoto vērtību, kas būtu Komisijas ieteiktajam "Paziņojuma par pārkāpumu" veidlapas paraugam. Komiteja uzskata, ka jāpievēršas saturam, nevis tā pasniegšanas veidam. Tādēļ Komitejas skatījumā Komisijai vajadzētu aprobežoties ar precīziem norādījumiem par to, kādi dati ir nepieciešami, lai varētu īstenot direktīvas mērķi.

1.10 Komiteja atbalsta Komisijas ierosināto komitejas procedūru paredzēto pasākumu piemērošanai.

2. Ievads.

2.1.1 Baltajā grāmatā par Eiropas transporta politiku, kas izdota 2001. gadā, izvirzīts mērķis līdz 2010. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu samazināt uz pusi. Konkrētos skaitļos tas nozīmē, ka jāpanāk, lai 2001. gadā 27 ES dalībvalstīs bojāgājušo cilvēku skaits (54 000) 2010. gadā būtu sarucis līdz 27 000 bojāgājušajiem gadā.

2.1.2 Laikposmā no 2001. gada līdz 2007. gadam bojāgājušo skaits ir samazinājās par 20 %. Lai panāktu mērķi līdz 2010. gadam bojāgājušo skaitu samazināt uz pusi, nepieciešams 37 % samazinājums. Tādēļ attiecīgie centieni ir jāpastiprina.

2.2 Komisijas priekšlikums.

2.2.1 Lai sagatavotu direktīvas priekšlikumu, Komisija organizēja atklātu informatīvu sanākumi un sanākumi ar reprezentatīvām ieinteresētajām pusēm. Šīs sanāksmes palīdzēja izstrādāt apspriežamo direktīvas priekšlikumu.

2.2.2 Komisija uzskata, ka direktīvas priekšlikums ir efektīvs līdzeklis, lai tomēr sasniegtu minēto mērķi un nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret visiem ES iedzīvotājiem.

2.2.3 Direktīvas priekšlikums izstrādāts, lai uzlabotu sankciju piemērošanu par pārkāpumiem, kas izdarīti citā dalībvalstī nekā dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis ir reģistrēts.

2.2.4 Šobrīd ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi, ja tie izdarīti ar transportlīdzekli, kurš reģistrēts citā dalībvalstī, bieži vien paliek nesodīti. Piemēram, atļauto braukšanas ātrumu pārsniegušo citu valstu autovadītāju daļa svārstās no 2,5 % līdz 30 % no visiem atļauto braukšanas ātrumu pārsniegušajiem.

2.2.5 Tā kā dati liecina, ka 30 % no letāliem negadījumiem izraisījusi atļautā ātruma pārsniegšana, tā kontrole būtu efektīvs veids, kā ievērojami samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu.

2.2.6 Tāpat liela nozīme ir citiem priekšlikumā skatītiem pārkāpumiem, piemēram, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā (25 %), drošības jostu nelietošana (17 %) un sarkanā gaismas signāla neievērošana (4 %).

2.2.7 Komisija neierosina saskaņot ceļu satiksmes noteikumus vai sodus par to neievērošanu. Tas tiek atstāts katras dalībvalsts pārziņā. Priekšlikumā paredzēti tikai administratīva rakstura noteikumi, lai ieviestu efektīvu un iedarbīgu sistēmu pārrobežu sankciju par galvenajiem ceļu satiksmes pārkāpumiem piemērošanai nolūkā līdz 2010. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu.

3. Vispārīgas piezīmes.

3.1 Atzinumā par Komisijas paziņojumu "Eiropas ceļu drošības rīcības programma: līdz 2010. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumu upuru skaitu — dalīta atbildība", kuru Komiteja pieņēma 2003. gada 11. decembrī, tā apšaubīja Komisijas tālejošā mērķa īstenošanas iespēju. Šobrīd šķiet, ka tā sasniegšanai ir nepieciešami papildu pasākumi.

3.2 Tādēļ Komitejas skatījumā Eiropas līmeņa pieejai ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas kontrolei noteikti ir pievienotā vērtība. Komiteja piekrīt Komisijai, ka jādara viss iespējamais, lai 2001. gadā izvirzītā mērķa — līdz 2010. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu — sasniegšanu tomēr nodrošinātu un uzskata, ka apspriežamais direktīvas priekšlikums ir iespēja panākt būtisku progresu tā īstenošanā. Tomēr šis pasākums jāpapildina arī ar efektīvu un iedarbīgu kontroli un sankciju piemērošanu. Tādēļ Komiteja aicina Padomi un dalībvalstis atbilstīgi to kompetencēm un pastāvošajiem apstākļiem steidzami uzlabot kontroles un sankciju izpildi.

3.3 Komisijas piedāvātā pieeja šķiet vienkārša. Pateicoties informācijas apmaiņas tīklam, kas vēl detalizēti jāizveido, katra dalībvalsts varēs uzreiz sodīt citas dalībvalsts autovadītājus, kas pārkāpj noteikumus tās teritorijā. Nav skaidrs, kādu tīklu un kāda veida sistēmu Komisija ir paredzējusi.

3.4 Direktīvas priekšlikuma 4. pantā Komisija norāda, ka informācijas apmaiņa jāveic ātri, izmantojot ES elektronisko tīklu, kas jāizveido divpadsmit mēnešu laikā. Citur dokumentā minēts, ka informācijas apmaiņai tiks izmantota jau pastāvošā ES sistēma, arī tādēļ, lai samazinātu izmaksas. Komisija tomēr nenorāda, kura sistēma datu apmaiņai tiks izmantota. Komiteja piekrīt Komisijai, ka nolūkā ietaupīt laiku un enerģiju vislabāk būtu izmantot jau pastāvošu ES informācijas sistēmu.

3.5 Konkrēti Komiteja ieteiktu līdzīgu pieeju tai, kas pieņemta Padomes lēmumā par pārrobežu sadarbības veicināšanu, jo īpaši terorisma un pārrobežu noziedzības apkarošanā, kur tiek izmantota EUCARIS tehnoloģija. Minēto sistēmu pašlaik izmanto 18 dalībvalstīs, un, Padomes lēmumam stājoties spēkā, to pieņems visas 27 dalībvalstis. Salīdzinājumā ar citām tīklu sistēmām attiecīgās izmaksas ir ļoti mazas.

3.6 Komiteja aicina Komisiju veikt vismaz priekšizpēti par visām pastāvošajām sistēmām, tostarp EUCARIS tehnoloģiju, lai noskaidrotu iespēju tās papildināt, iekļaujot plānoto informācijas apmaiņu.

3.7 Komiteja atbalsta to, ka Komisijas savā priekšlikumā aprobežojas ar juridiskā pamata nodrošināšanu informācijas par transportlīdzekļu reģistrāciju apmaiņai, lai varētu izdarīt atbilstošu izvēli. Tālāko piemērojamo procedūru noteikšana jāatstāj dalībvalstu ziņā. Tā tiek ievērots subsidiaritātes princips.

3.8 Komiteja arī norāda, ka piemērošana būtu efektīvāka, ja ES līmenī tiktu panāktas vienošanās, kuras Eiropas Savienības dalībvalstīs tiktu īstenotas un kontrolētas saskaņoti. Tas attiecas, piemēram, uz ātruma ierobežojumu saskaņošanu, alkohola līmeni asinīs, sankciju piemērošanas politiku utt. Tādēļ Padomei šajā jautājumā beidzot vajadzētu panākt rezultātus.

4. Īpašas piezīmes.

4.1 Ņemot vērā izvirzīto mērķi, proti, līdz 2010. gadam salīdzinājumā ar 2001. gadu ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu samazināt uz pusi un 2007. gadā veikto vidusposma novērtējumu, kas liecina par to, ka bez papildu pasākumiem šo mērķi nebūs iespējams sasniegt, Komiteja uzskata, ka Komisijas priekšlikumi par pārrobežu sadarbību tādās jomās kā

- atļautā ātruma pārsniegšana,
- transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā,
- drošības jostas nelietošana,

Briselē, 2008. gada 17. septembrī

— sarkanā gaisma signāla neievērošana

ir solis pareizajā virzienā, jo saskaņā ar Komisijas datiem tas ik gadu var samazināt satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu par 200 līdz 250 personām.

4.2 Komiteja uzskata, ka direktīvas priekšlikuma 1. pantu vajadzētu papildināt ar pārrobežu sankcijām par vēl citiem pārkāpumiem, piemēram, ar brīvroku sistēmu neaprikota mobilā tālruņa izmantošanu, agresīvu braukšanu, apdzīšanas aizlieguma neievērošanu, braukšanu pa aizliegtu joslu un transportlīdzekļa vadīšanu narkotiku ietekmē. Kā Komiteja norādījusi agrākā atzinumā par Komisijas paziņojumu "Eiropas ceļu drošības rīcības programma: līdz 2010. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumu upuru skaitu — dalīta atbildība", izvirzītā mērķa sasniegšanai jācenšas izmantot visus iespējamus līdzekļus.

4.3 Attiecībā uz sankciju piemērošanu Komiteja uzskata, ka jāņem vērā arī tādi līdzekļi kā vadītāja apliecība ar soda punktiem, transportlīdzekļa konfiskācija un vadītāja apliecības pagaidu atņemšana, ko var piemērot atsevišķi vai papildus naudas sodiem.

4.4 Komiteja atbalsta direktīvas priekšlikuma 6. pantā izklāstīto Komisijas ierosinājumu katrai dalībvalstij noteikt centrālo iestādi, kas koordinē direktīvas piemērošanu.

4.5 Komiteja uzskata, ka no subsidiaritātes viedokļa nav vēlams, lai Komisija noteiktu paziņojuma par pārkāpumu formu, ko tas paredzēts direktīvas priekšlikuma 5. pantā. Svarīgākais tomēr ir saturs, nevis veids, kādā to pasniedz. Komiteja uzskata, ka Komisijai vajadzētu aprobežoties ar precīziem norādījumiem par to, kādus datus nepieciešams reģistrēt.

4.6 Direktīvas priekšlikuma 8. pantā minēts, ka Komisijai palīdz Komiteja par ceļu satiksmes drošības izpildi. Komiteja ierosināto komitejas procedūru atbalsta.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS