ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 19.3.2008
COM(2008) 151 τελικό

2008/0062 (COD)

Πρόταση για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

{SEC(2008) 350}
{SEC(2008) 351}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στόχος της κοινοτικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια από το 2001 είναι να μειωθεί ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ έως το 2010. Το 2001, άφησαν τη ζωή τους 54.000 άτομα στους δρόμους 27 χωρών, οι οποίες είναι σήμερα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης· έκτοτε έχουν ληφθεί πολλά μέτρα για να επιτευχθεί ο στόχος της μείωσης κατά 50%. Το 2007, για πρώτη φορά από το 2001, δεν σημειώθηκε πρόοδος στη μείωση των θανάτων στο οδικό δίκτυο της ΕΕ. Η ετήσια μείωση του αριθμού θανάτων ήταν 6 % το 2004, 5% το 2006 και 0% το 2007. Το 2007, ο αριθμός των θανάτων παρέμεινε σταθερός στα 43.000 θύματα, ο οποίος ισοδυναμεί με τα θύματα πέντε μεσαίου μεγέθους επιβατικών αεροπλάνων που συντρίβονται στην ΕΕ κάθε εβδομάδα. Κατά την περίοδο από το 2001 έως το 2007, ο αριθμός των θανάτων μειώθηκε κατά 20%, ενώ χρειαζόταν μείωση κατά 37% για να επιτευχθεί ο στόχος της μείωσης των θανάτων κατά το ήμισυ. Επειδή η επιβολή του νόμου έχει αποδειχθεί πολύ αποτελεσματικό μέσο στη μείωση των θανάτων, η Επιτροπή ενέκρινε, στο πλαίσιο του προγράμματος εργασίας της για το 2007, πρόταση οδηγίας στο συγκεκριμένο πεδίο.

Σήμερα, συχνά δεν επιβάλλονται κυρώσεις για παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας, εάν οι παραβάσεις διαπράττονται με όχημα ταξινομημένο σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο όπου διαπράχθηκε το αδίκημα. Το πρόβλημα είναι ιδιαίτερα οξύ όταν οι παραβάσεις καταγράφονται αυτόματα με κάμερες τοποθετημένες στο οδικό δίκτυο, όπου δεν υπάρχει άμεση επαφή μεταξύ οδηγού και αστυνομίας. Η αποδοχή της νομοθεσίας από το κοινό είναι ζωτικής σημασίας για την καταβαλλόμενη προσπάθεια να μειωθούν οι θάνατοι και η διαφυγή των οδηγών μη μονίμων κατοίκων θα μπορούσε να διακυβεύσει την αποδοχή αυτή.

Το ποσοστό των οδηγών μη μονίμων κατοίκων υπολογίζεται ότι είναι περίπου 5% για τις χώρες όπου υπάρχουν σχετικές πληροφορίες[1]. Το ποσοστό των οδηγών μη μονίμων κατοίκων που διαπράττουν παραβάσεις υπέρβασης της ταχύτητας κυμαίνεται από 2,5% έως 30%[2]. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν ότι οι οδηγοί μη μόνιμοι κάτοικοι εμπλέκονται σε τέτοιες παραβάσεις σχετικά περισσότερο από τους οδηγούς μόνιμους κατοίκους[3].

---

1 Πηγή: Eurostat. Το 5% βασίζεται σε στοιχεία από επιλεγμένη ομάδα χωρών. Αυτό σημαίνει ότι από τα οχηματο-χιλιόμετρα που διανύονται, το 5% περίπου αυτών διανύονται με οχήματα ταξινομημένα σε άλλη χώρα. Τα αποτελέσματα δείχνουν 5,5 % στη Γαλλία (30 δισεκατομμύρια οχηματο-χιλιόμετρα), 3,9 % στη Γερμανία, 4,1 % στις Κάτω Χώρες και 3,9 % στο ΗΒ.

2 2,5% στη Δανία, 4% στη Φινλανδία, 6% στις Κάτω Χώρες, 8% στην Καταλονία (Ισπανία), 14% στο Βέλγιο, 15% στη Γαλλία και 30% στο Λουξεμβούργο.

3 Στη Γαλλία, το ποσοστό τους στην κυκλοφορία είναι 5,5%, το ποσοστό τους όμως στις παραβάσεις είναι 15%. Τα αντίστοιχα στοιχεία στις Κάτω Χώρες είναι 4,1% στο ποσοστό κυκλοφορίας, αλλά 6% το ποσοστό στις παραβάσεις (Centraal Justitieel Incasso Bureau, the Netherlands).

Έχουν συναφθεί ορισμένες διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών, οι οποίες αποδείχθηκαν όμως δύσκολες στην εφαρμογή τους. Επίσης, η αδυναμία να παρακολουθηθεί η διασυνοριακή επιβολή του νόμου ανά την ΕΕ όχι μόνον οδηγεί σε ατιμωρησία των παραβατών μη μονίμων κατοίκων, τους οποίους δεν καλύπτει διμερής συμφωνία, αλλά επίσης επιφέρει διακρίσεις σε βάρος των παραβατών μονίμων κατοίκων.

Στόχος της πρότασης είναι η διευκόλυνση της επιβολής κυρώσεων στους οδηγούς που διαπράττουν παράβαση σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος ταξινόμησης του οχήματός τους. Στόχος του συστήματος αυτού είναι να εξασφαλισθεί η επιβολή του νόμου όσον αφορά αυτές τις παραβάσεις ανεξάρτητα από το σημείο της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου διαπράττονται και ανεξάρτητα από τον τόπο ταξινόμησης του οχήματος με το οποίο διαπράχθηκε η παράβαση.

Η πρόταση καλύπτει τις παραβάσεις υπέρβασης της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος (στο εξής «οδήγηση σε κατάσταση μέθης»), μη χρήσης της ζώνης ασφαλείας και παραβίασης κόκκινου φωτεινού σηματοδότη. Αυτές είναι οι παραβάσεις στις οποίες οφείλεται ο μεγαλύτερος αριθμός τροχαίων ατυχημάτων και θανάτων.

Σκοπός της πρότασης είναι η δημιουργία δικτύου ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων στην ΕΕ για να εξακριβώνεται η ταυτότητα του κατόχου του οχήματος, έτσι ώστε οι αρχές του κράτους μέλους όπου διαπράττεται μια παράβαση να μπορούν να αποστέλλουν κοινοποίηση παράβασης στον κάτοχο του εμπλεκόμενου οχήματος.

Το σύστημα αυτό είναι εξέχουσας σημασίας για τις παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας που καταγράφονται με αυτόματες συσκευές, διότι η ταυτότητα του παραβάτη δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθεί αμέσως, όπως στην περίπτωση υπέρβασης της ταχύτητας ή της παραβίασης κόκκινου φωτεινού σηματοδότη. Είναι επίσης χρήσιμο για τη δίωξη παράβασης για την οποία είναι ενδεχομένως απαραίτητα τα στοιχεία ταξινόμησης του οχήματος, αν ακινητοποιηθεί το όχημα. Αυτό συμβαίνει ιδίως σε περίπτωση οδήγησης σε κατάσταση μέθης.

Η πρόταση δεν πραγματεύεται την εναρμόνιση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, ούτε την εναρμόνιση των κυρώσεων για τροχαίες·παραβάσεις, διότι τα θέματα αυτά επαφίενται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών. Περιέχει απλώς διατάξεις καθαρά διοικητικής φύσεως για τη δημιουργία αποδοτικού και αποτελεσματικού συστήματος διασυνοριακής επιβολής του νόμου για τις κύριες τροχαίες·παραβάσεις. Δεν υπεισέρχεται στη φύση αυτών των διοικητικών ή ποινικών παραβάσεων, διότι αυτό είναι θέμα των κρατών μελών. Δεν θίγει επίσης τις νομοθεσίες των κρατών μελών ως προς τον καθορισμό του υπευθύνου των συγκεκριμένων παραβάσεων.

Η πράξη δεν διακρίνει τις παραβάσεις σε ποινικές ή διοικητικές ανάλογα με τον νομικό χαρακτηρισμό τους, διότι αυτός είναι διαφορετικός σε κάθε κράτος μέλος· θα είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί αμέσως ανεξάρτητα από τον χαρακτηρισμό της παράβασης.

Με βάση όλους τους ανωτέρω περιορισμούς, στην πρόταση λαμβάνεται πλήρως υπόψη η αρχή της επικουρικότητας.

Το προτεινόμενο σύστημα συμβαδίζει πάντοτε με τον συνήθη τρόπο αντιμετώπισης των παραβάσεων εκτός συνόρων: οι παραβάσεις διώκονται από το κράτος μέλος όπου διαπράττεται η παράβαση. Η προστιθέμενη αξία του είναι η καθιέρωση μηχανισμού, ο οποίος δεν υφίσταται σήμερα, με τον οποίο οι αρμόδιες αρχές θα μπορούν να εξακριβώνουν την ταυτότητα αλλοδαπών παραβατών και να τους διώκουν.

Η πρόταση δεν θίγει την εφαρμογή της απόφασης πλαισίου 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αμοιβαίας αναγνώρισης των χρηματικών ποινών, (τρίτος πυλώνας). Η προτεινόμενη οδηγία εφαρμόζεται στα στάδια πριν επιβληθεί οριστικά κύρωση, ενώ η εφαρμογή της απόφασης πλαισίου ισχύει όταν ο παραβάτης δεν καταβάλει πρόστιμο και ληφθεί οριστική απόφαση που τον υποχρεώνει να το πράξει.

Γενικό πλαίσιο

Η πρόοδος στη μείωση του αριθμού θανάτων παρουσίασε πτώση κατά την περίοδο από το 2001 έως το 2007. Το 2007, δεν σημειώθηκε καμία πρόοδος, διότι το ποσοστό μείωσης των θανάτων ήταν μηδενικό για την ΕΕ.

Τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι οι κύριες αιτίες θανατηφόρων ατυχημάτων είναι η υπέρβαση ταχύτητας, η οδήγηση σε κατάσταση μέθης και η μη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Αυτό παρατηρήθηκε ήδη από το 1999 και έκτοτε η κατάσταση δεν έχει μεταβληθεί.

Σύμφωνα με τη μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων που ολοκληρώθηκε το 2007, η οποία περιέχει εκτιμήσεις για το έτος 2004, το 30% των θανάτων προκλήθηκαν από υπερβολική ταχύτητα, το 25% από οδήγηση σε κατάσταση μέθης, το 17% από μη χρήση της ζώνης ασφαλείας και περίπου το 4% από παραβίαση κόκκινου φωτεινού σηματοδότη. Τουτέστιν, το 75% περίπου του συνόλου των θανάτων προκαλείται από μια (ή περισσότερες) από αυτές τις τέσσερις παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας.

Στις 21 Οκτωβρίου 2003 η Επιτροπή εξέδωσε σύσταση για την επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας (2004/345/ΕΚ), η οποία περιέχει βέλτιστες πρακτικές επιβολής σχετικά με αυτές τις τρεις κύριες παραβάσεις. Από την τάση που δείχνει ο αριθμός των θανάτων μέχρι την ημερομηνία έκδοσης της σύστασης, η οποία ως πράξη δεν είναι δεσμευτική, φαίνεται ότι δεν άρκεσε ως μέσο για να επιτευχθεί ο στόχος μείωσης των θανάτων κατά το ήμισυ.

Εάν δεν αναληφθεί δράση, είναι πολύ πιθανόν να μην επιτευχθεί ο στόχος.

Υπάρχουσες διατάξεις στο πεδίο της πρότασης

Η σύσταση της Επιτροπής της 21ης Οκτωβρίου 2003 για την επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας όσον αφορά την υπέρβαση ταχύτητας, την οδήγηση σε κατάσταση μέθης και τη μη χρήση της ζώνης ασφαλείας εστιάζεται στις βέλτιστες πρακτικές επιβολής και πραγματεύεται με λιγότερες λεπτομέρειες τη διασυνοριακή

επιβολή. Η παρούσα πρόταση εστιάζεται στα θέματα διασυνοριακής εφαρμογής αλλά δεν πραγματεύεται αυτές καθαυτές τις πρακτικές εφαρμογής. Η κύρια ομοιότητα μεταξύ αυτών των δύο πράξεων είναι ότι πραγματεύονται την επιβολή του νόμου στις ίδιες παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας.

Συνοχή με τις υπόλοιπες πολιτικές και στόχους της Ένωσης

Η προτεινόμενη δράση συμβαδίζει με τις κοινοτικές πολιτικές για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Είναι συμπληρωματική της απόφασης πλαισίου 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αμοιβαίας αναγνώρισης των χρηματικών ποινών, με την οποία καθιερώνεται μηχανισμός διασυνοριακής αναγνώρισης και εφαρμογής των οριστικών αποφάσεων για χρηματικές ποινές, για παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας μεταξύ άλλων.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι τομείς στόχου και γενικά χαρακτηριστικά των συνομιλητών

Οι ενδιαφερόμενοι γνωμοδότησαν από τα πρώτα στάδια του έργου. Το 2004, με βάση το έργο SARTRE 3 (Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe (Κοινωνική στάση στους κινδύνους της οδικής κυκλοφορίας στην Ευρώπη)), ζητήθηκε η άποψη 24.000 πολιτών της ΕΕ για την επιβολή του νόμου περί οδικής ασφάλειας.

Στις 20 Ιουλίου 2006, πραγματοποιήθηκε συνάντηση με ομάδα εμπειρογνωμόνων που σχημάτισε η Επιτροπή μετά τη σύσταση της Επιτροπής της 21ης Οκτωβρίου 2003 για την επιβολή του νόμου περί οδικής ασφάλειας, με σκοπό να συζητηθούν οι στόχοι και το πεδίο κανονιστικής δράσης σε κοινοτικό επίπεδο.

Επίσης, πραγματοποιήθηκαν διάφορες συναντήσεις με ορισμένους ενδιαφερομένους, και συγκεκριμένα με εκπροσώπους των κρατών μελών και αρμόδιες εκτελεστικές αρχές τους.

Δημόσια διαβούλευση, μέσω του ιστοτόπου της Επιτροπής "Europa", πραγματοποιήθηκε από τις 6 Νοεμβρίου 2006 έως τις 19 Ιανουαρίου 2007, σύμφωνα με τα ισχύοντα πρότυπα της Επιτροπής. Συνολικά παραλήφθηκαν 54 σχόλια από ποικίλους ενδιαφερομένους. Όλα τα σχόλια δημοσιεύθηκαν στον ιστότοπο της Επιτροπής "Europa" για την οδική ασφάλεια.

Συνάντηση με τους ενδιαφερομένους πραγματοποιήθηκε στις 27 Φεβρουαρίου 2007, στην οποία κλήθηκαν να συμμετάσχουν όλοι όσοι υπέβαλαν σχόλια και όλα τα κράτη μέλη.

Η Επιτροπή διαβίβασε ερωτηματολόγιο στις δυνάμεις της τροχαίας αστυνομίας ανά την Ευρώπη, προκειμένου να συγκεντρώσει πληροφορίες για την εφαρμογή της νομοθεσίας περί οδικής ασφάλειας στην Ευρώπη. Είκοσι τρεις χώρες απάντησαν στο ερωτηματολόγιο, οι απαντήσεις των οποίων χρησιμοποιήθηκαν ως βάση σε συζήτηση στρογγυλής τραπέζης, όπου είχαν κληθεί εκπρόσωποι της τροχαίας αστυνομίας να σχολιάσουν πώς πρέπει να δράσει η ΕΕ.

Σύνοψη των απαντήσεων και πώς λήφθηκαν υπόψη

Όλοι συμφώνησαν σχετικά με τον ορισμό του προβλήματος και με την προτεινόμενη δράση της ΕΕ: βελτίωση της οδικής ασφάλειας με καλύτερη εφαρμογή της νομοθεσίας, τόσο επί της ουσίας όσο και επί της διαδικασίας. Ωστόσο, υπήρξε διαφωνία ως προς το ποιο είναι το ενδεδειγμένο νομικό κανονιστικό πλαίσιο. Οι απαντήσεις λήφθηκαν υπόψη.

Ανοικτή διαβούλευση διεξήχθη μέσω του διαδικτύου από τις 6 Νοεμβρίου 2006 έως τις 19 Ιανουαρίου 2007. Η Επιτροπή έλαβε 54 απαντήσεις. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης διατίθενται στη διεύθυνση:
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

Συλλογή και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Επιστημονικοί τομείς/πεδία σχετικής εμπειρογνωμοσύνης

Οδική ασφάλεια και επιβολή του νόμου περί οδικής ασφάλειας

Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε

Συναντήσεις με εμπειρογνώμονες από τα κράτη μέλη, διαβούλευση και συναντήσεις με ενδιαφερόμενους, διάφορα ερευνητικά και άλλα έργα και μελέτες.

Κύριοι οργανισμοί/εμπειρογνώμονες που γνωμοδότησαν

Αξιωματούχοι της τροχαίας και υπάλληλοι αρμόδιοι στην εφαρμογή της νομοθεσίας περί οδικής ασφάλειας από τα κράτη μέλη, η TISPOL (ευρωπαϊκό δίκτυο των οργάνων της τροχαίας) και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών.

Σύνοψη των παρατηρήσεων που ελήφθησαν και χρησιμοποιήθηκαν

Δεν αναφέρθηκαν πιθανοί σοβαροί κίνδυνοι με μη αναστρέψιμες συνέπειες.

Κρίθηκε ομόφωνα ότι, εάν δεν αναληφθεί περαιτέρω δράση για τη βελτίωση της εφαρμογής της νομοθεσίας περί οδικής ασφάλειας, θα είναι αδύνατον να μειωθεί ο απαράδεκτος αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα, σύμφωνα με τον στόχο που επιδιώκουν τα όργανα της ΕΕ. Διαφωνία υπήρξε ως προς τα ενδεδειγμένα νομικά μέσα με τα οποία θα επιτευχθεί ο στόχος.

Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για τη δημοσιοποίηση της γνωμοδότησης των εμπειρογνωμόνων

Οι αντιδράσεις των ενδιαφερομένων κατά τη διαβούλευση δημοσιεύθηκαν στον ιστότοπο της Επιτροπής:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

Εκτίμηση των επιπτώσεων

Στην εκτίμηση των επιπτώσεων εξετάζονται πέντε επιλογές, καθεμιά από τις οποίες πραγματεύεται τόσο τη διασυνοριακή επιβολή όσο και τις βέλτιστες πρακτικές που πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή στα κράτη μέλη.

Η πρώτη επιλογή συνίσταται στην διατήρηση της τρέχουσας κατάστασης χωρίς καμία μεταβολή.

Σύμφωνα με τη δεύτερη επιλογή, οι παραβάτες μη μόνιμοι κάτοικοι πρέπει να τιμωρούνται όταν επιστρέφουν στη χώρα όπου διέπραξαν την παράβαση, με βάση τη συνεργασία με τη χώρας κατοικίας. Η επιλογή αυτή συνεπάγεται μη κανονιστικά μέτρα, τα οποία θα μπορούσαν να ληφθούν χωρίς να χρειασθεί μεταβολή της υπάρχουσας νομοθεσίας ή να θεσπισθεί νέα νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ. Η σύσταση της Επιτροπής για την εφαρμογή της νομοθεσίας στο πεδίο της οδικής ασφάλειας (2004/345/ΕΚ) ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να θέσουν σε εφαρμογή τις βέλτιστες πρακτικές. Όσον αφορά τη διασυνοριακή επιβολή, βελτιώνονται οι εθνικοί κανόνες.

Η τρίτη και η τέταρτη επιλογή συνεπάγονται μη κανονιστικά μέτρα εφαρμογής, με βάση την υπάρχουσα σύσταση της Επιτροπής. Όσον αφορά τη διασυνοριακή επιβολή, στην επιλογή 3 προτείνεται η συγκρότηση ηλεκτρονικού δικτύου ανταλλαγής δεδομένων, ώστε να εξακριβώνεται ποιος είναι ο κάτοχος του οχήματος· η επιλογή 4 βασίζεται στην αμοιβαία αναγνώριση των αποδεικτικών στοιχείων και την αμοιβαία διαβίβασή τους στις αρχές του κράτους ταξινόμησης του οχήματος, με σκοπό την επιβολή από τις εν λόγω αρχές κυρώσεων για τις παραβάσεις που διαπράχθηκαν.

Η πέμπτη επιλογή βασίζεται στη διαβίβαση των αποδεικτικών στοιχείων στο κράτος κατοικίας για τη διασυνοριακή επιβολή. Το διαφορετικό στοιχείο ως προς τις επιλογές 2, 3 και 4 είναι ότι περιλαμβάνει κανονιστικά μέτρα για την εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών εφαρμογής από όλα τα κράτη μέλη. Η επιλογή αυτή περιλαμβάνει επίσης μέτρα για την τυποποίηση των διατάξεων επιβολής.

Η τελευταία επιλογή παρουσιάζει περισσότερα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη από τις άλλες επιλογές (κοινωνικά: λιγότεροι θύματα και τραυματίες στους δρόμους· οικονομικά: σημαντικά οικονομικά οφέλη λόγω λιγότερων ατυχημάτων· άρα, λιγότερες ανθρώπινες και υλικές ζημίες, και με χρηματικές ποινές· περιβαλλοντικά: εξαιτίας της χαμηλότερης ταχύτητας, λιγότερη ρύπανση και χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων).

Ωστόσο, στο παρόν στάδιο ανάπτυξης της κοινοτικής νομοθεσίας, η επιλογή 5 δεν είναι εφικτή διότι, στην ουσία, αντίκειται στην αρχή της επικουρικότητας και, ως προς τη διαδικασία, αλληλεπικαλύπτει την απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αμοιβαίας αναγνώρισης των οικονομικών κυρώσεων. Έτσι, η προτεινόμενη δράση βασίζεται στην επιλογή 3. Αποβλέπει στη δημιουργία συστήματος για την ανταλλαγή των σχετικών δεδομένων μεταξύ κρατών μελών για να διευκολυνθεί η επιβολή κυρώσεων για ορισμένες παραβάσεις της οδικής κυκλοφορίας που διαπράττονται σε κράτος μέλος με όχημα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος. Αντίθετα με την επιλογή 4, η δίωξη των παραβάσεων επαφίενται στο κράτος μέλος όπου διαπράχθηκε η παράβαση. Καλύπτει τα στάδια από τη στιγμή καταγραφής μιας παράβασης έως την αποστολή κοινοποίησης της παράβασης στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος. Δεν πραγματεύεται περιπτώσεις, στις

οποίες ο αποστολέας έχει αρνηθεί να πληρώσει και καταδικάζεται να πληρώσει με οριστική απόφαση, διότι η απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου που προαναφέρθηκε προβλέπει την αμοιβαία αναγνώριση και εφαρμογή τέτοιων οριστικών αποφάσεων.

Η Επιτροπή διενήργησε εκτίμηση των επιπτώσεων, όπως ορίζεται στο πρόγραμμα εργασίας· η έκθεση της εκτίμησης των επιπτώσεων διατίθεται με τον αριθμό SEC(2007)XXX.

ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Σύνοψη της προτεινόμενης δράσης

Με την πρόταση καθιερώνονται οι τεχνικοί μηχανισμοί και οι νομικές πράξεις που απαιτούνται για τη διασυνοριακή επιβολή του νόμου για παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας που θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια.

Με την προτεινόμενη διαδικασία, η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών θα αρχίζει όταν διαπράττεται παράβαση σε κράτος μέλος με όχημα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος. Το κράτος μέλος όπου διαπράχθηκε η παράβαση αποστέλλει τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος και άλλες σχετικές πληροφορίες στα άλλα κράτη μέλη ή στο κράτος κατοικίας, εάν αυτό είναι δυνατόν να εξακριβωθεί, και ζητεί πληροφορίες για τον κάτοχο του οχήματος. Η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών πραγματοποιείται μέσω ηλεκτρονικού δικτύου. Μόλις το κράτος μέλος όπου διαπράχθηκε η παράβαση παραλάβει τις πληροφορίες που έχει ζητήσει, αποστέλλει κοινοποίηση της παράβασης στον κάτοχο του οχήματος χρησιμοποιώντας την τυποποιημένη μορφή κοινοποίησης που περιέχει το παράρτημα 1.

Το παρόν έγγραφο περιέχει τις αναγκαίες πληροφορίες για την καταβολή του προστίμου και για τις δυνατότητες αμφισβήτησης και άσκησης προσφυγής. Ως τελευταία λύση, σε περίπτωση μη καταβολής του προστίμου από τον παραβάτη, μπορεί να εφαρμοσθεί η απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αμοιβαίας αναγνώρισης των οικονομικών κυρώσεων. Η πρόταση καλύπτει τις παραβάσεις υπέρβασης ταχύτητας, οδήγησης σε κατάσταση μέθης, μη χρήσης της ζώνης ασφαλείας και παραβίασης φωτεινού κόκκινου σηματοδότη.

Τέλος, η Επιτροπή θα επικουρείται από επιτροπή για την εφαρμογή της νομοθεσίας περί οδικής ασφάλειας, η οποία θα ασχολείται με την εκπόνηση κοινών κανόνων για την ανταλλαγή πληροφοριών με ηλεκτρονικά μέσα. Η επιτροπή αυτή θα συμμετέχει επίσης στις ενδεχόμενες προσαρμογές του υποδείγματος κοινοποίησης παράβασης.

Νομική βάση

Η νομική βάση για τη λήψη μέτρων σε κοινοτικό επίπεδο στο πεδίο της οδικής ασφάλειας είναι το άρθρο 71 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, το οποίο ορίζει ότι "… το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 …., (γ) θεσπίζει μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών."

Αρχή της επικουρικότητας

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται εφόσον η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη για τους εξής λόγους:

Παρά τη σύσταση της Επιτροπής για τις βέλτιστες πρακτικές επιβολής (Οκτώβριος του 2003), φαίνεται ότι τα κράτη μέλη δεν θα μπορέσουν να επιτύχουν τον κοινό στόχο μείωσης του αριθμού των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα έως το 2010. Σήμερα, ο κίνδυνος θανάτου είναι σχεδόν πέντε φορές υψηλότερος σε ορισμένα κράτη μέλη ως προς άλλα. Στις χώρες όπου εφαρμόζονται ορθές πρακτικές επιβολής παρατηρούνται εν γένει λιγότερα τροχαία θανατηφόρα ατυχήματα σε σύγκριση με εκείνες όπου δεν εφαρμόζονται τέτοιες πρακτικές.

Οι αυτόματες συσκευές ελέγχου έχουν αποδειχθεί αξιόλογη συνιστώσα στη βελτίωση της επιβολής και είναι σημαντικό να διευκολυνθεί η χρήση τους. Όσον αφορά την υπερβολική ταχύτητα, επί παραδείγματι, οι χώρες που χρησιμοποιούν μεγάλο αριθμό αυτόματων συσκευών ελέγχου της ταχύτητας, όπως οι Κάτω Χώρες και το ΗΒ, παρουσιάζουν τάση μείωσης των θανατηφόρων ατυχημάτων (46 και 56 ανά εκατομμύριο κατοίκων αντίστοιχα), ενώ οι χώρες με λίγες ή καθόλου τέτοιες συσκευές, όπως η Πολωνία και η Τσεχική Δημοκρατία, έχουν μεγαλύτερα ποσοστά θανάτων (143 και 126 ανά εκατομμύριο κατοίκων αντίστοιχα). (Τα στοιχεία είναι του έτους 2005). Για την οδήγηση σε κατάσταση μέθης επίσης, οι χώρες που διενεργούν πολλά αλκοτέστ σημειώνουν καλύτερες επιδόσεις σε σύγκριση με τις χώρες όπου πραγματοποιούνται λιγότερα αλκοτέστ.

Ωστόσο, επειδή με βάση την αρχή της επικουρικότητας η επιβολή των πρακτικών επιβολής από τα κράτη μέλη στο έδαφός τους θεωρείται ότι εμπίπτει πρωταρχικά στην αρμοδιότητά τους, δεν επιζητείται με την πρόταση να επιβληθούν απαιτήσεις για αυτές καθαυτές τις μεθόδους εφαρμογής της νομοθεσίας περί οδικής ασφάλειας. Η πρόταση εστιάζεται στη δυνατότητα διασυνοριακής επιβολής, την οποία τα κράτη μέλη δεν μπορούν μέχρι σήμερα να επιτύχουν πολυμερώς ή διμερώς. Από τα κατά γενική ομολογία ελλιπή διαθέσιμα δεδομένα, φαίνεται ότι διαπράττονται πολλές παραβάσεις, αλλά παραμένουν ατιμώρητες, με αποτέλεσμα να διακυβεύεται η αποτελεσματικότητα και η αξιοπιστία των αυτόματων συστημάτων ελέγχου.

Χωρίς την εφαρμογή των αυτόματων συστημάτων ελέγχου της ταχύτητας και την αποτελεσματική παρακολούθηση των διαδικασιών, δεν θα καταστεί δυνατή κατάλληλη διασυνοριακή επιβολή σε μεγάλο αριθμό παραβιάσεων του ορίου ταχύτητας που σημειώνονται. Το ίδιο θα συμβεί με τη διασυνοριακή επιβολή όσον αφορά τις παραβάσεις οδήγησης σε κατάσταση μέθης χωρίς δειγματοληπτικούς ελέγχους της εκπνοής με συσκευές ανίχνευσης οινοπνεύματος.

Όπως αναδεικνύεται από την εκτίμηση των επιπτώσεων, η υλοποίηση των προτεινόμενων διατάξεων διασυνοριακής εφαρμογής αναμένεται ότι θα οδηγήσουν στην εφαρμογή αποτελεσματικών πρακτικών από τα κράτη μέλη στην επιβολή της νομοθεσίας στο έδαφός τους στις παραβάσεις σε καθαρά εθνικό επίπεδο.

Όσον αφορά τη διασυνοριακή επιβολή, οι υπάρχουσες διμερείς και άλλες διακυβερνητικές πρωτοβουλίες κρατών μελών δεν είναι τόσο αποτελεσματικές και οδηγούν σε ανεπαρκή εφαρμογή των εθνικών νομοθεσιών και σε διοικητική και οικονομική αναποτελεσματικότητα. Μολονότι ορισμένες από αυτές τις συμφωνίες επιτρέπουν τη βελτίωση της διασυνοριακής επιβολής μεταξύ των ενδιαφερομένων χωρών (ιδίως η ολλανδο – γερμανική και η ολλανδο – βελγική συμφωνία), άλλες όμως έχουν πολύ μικρή προστιθέμενη αξία. Το αποτέλεσμα είναι η οδική ασφάλεια να μην είναι καθόλου καλή στα κράτη μέλη γενικότερα και να υπάρχει άνιση μεταχείριση μεταξύ παραβατών μη μονίμων κατοίκων, οι οποίοι δεν διώκονται, και παραβατών του κράτους μέλους, οι οποίοι διώκονται. Σκοπός της πρότασης είναι η δημιουργία πανευρωπαϊκού συστήματος διασυνοριακής επιβολής, με το οποίο θα λυθεί το εγγενές πρόβλημα των υφιστάμενων συμφωνιών και θα αποφευχθεί η περαιτέρω διαμόρφωση ενός μωσαϊκού από διαφορετικές διμερείς ή άλλες διακυβερνητικές συμφωνίες, οι οποίες είναι χρονοβόρες και δαπανηρές και, εντέλει, λιγότερο αποτελεσματικές.

Επιπλέον, υπάρχει περιθώριο βελτίωσης των επιδόσεων οδικής ασφάλειας σε όλα τα κράτη μέλη· ριζική βελτίωση στα κράτη μέλη με κακό ιστορικό οδικής ασφάλειας σήμερα αλλά και σε κράτη μέλη που παρουσιάζουν ήδη καλές επιδόσεις. Εάν δεν ληφθούν τα προτεινόμενα μέτρα, θα ζημιωθεί το συμφέρον που έχουν όλα τα κράτη μέλη να μειωθεί κατά το δυνατόν ο αριθμός των θυμάτων στους δρόμους τους.

Αποτελεσματικές διαδικασίες επιβολής, εφόσον εφαρμοσθούν από όλα τα κράτη μέλη, είναι δυνατόν να συμβάλουν αισθητά ώστε να μειωθεί στο ήμισυ ο αριθμός των συγκρούσεων οχημάτων/των σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων. Στη μελέτη της εκτίμησης των επιπτώσεων, διαπιστώνεται ότι είναι δυνατόν να σώζονται έως 5.000 ζωές κάθε χρόνο με την εφαρμογή τέτοιων μεθόδων.

Οι στόχοι της πρότασης είναι δυνατόν να επιτευχθούν ικανοποιητικά με κοινοτική δράση για τους εξής λόγους.

Μόνον μια κοινοτική πράξη μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη συνεπή και αποτελεσματική διασυνοριακή επιβολή του νόμου σε όλη την ΕΕ για τις τροχαίες παραβάσεις, με ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών μέσω ηλεκτρονικού συστήματος.

Η πρόταση δεν πραγματεύεται την εναρμόνιση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, ούτε την εναρμόνιση των κυρώσεων για τροχαίες·παραβάσεις, διότι τα θέματα αυτά επαφίενται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών. Περιέχει απλώς διατάξεις καθαρά διοικητικής φύσεως για τη δημιουργία αποδοτικού και αποτελεσματικού συστήματος διασυνοριακής επιβολής του νόμου για τις κύριες τροχαίες·παραβάσεις. Δεν υπεισέρχεται στη φύση αυτών των διοικητικών ή ποινικών παραβάσεων, διότι αυτό είναι θέμα των κρατών μελών. Δεν θίγει επίσης τις νομοθεσίες των κρατών μελών ως προς τον καθορισμό του υπευθύνου των συγκεκριμένων παραβάσεων. Οι νομοθεσίες των κρατών μελών διαφέρουν παραδείγματος χάριν ως προς τον καθορισμό του υπευθύνου για παραβάσεις υπερβολικής ταχύτητας: σε άλλα κράτη μέλη υπεύθυνος είναι ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, ενώ σε άλλα είναι ο οδηγός. Τα κράτη μέλη πρέπει να καταβάλουν κάθε προσπάθεια για να εξασφαλίσουν ότι οδηγοί από άλλα κράτη μέλη που οδηγούν στο έδαφός τους

γνωρίζουν τους κύριους ισχύοντες κανόνες οδικής κυκλοφορίας, όπως παραδείγματος χάριν τα όρια ταχύτητας και αλκοολαιμίας.

Με βάση την κοινοποίηση της παράβασης, η οποία πρέπει να αποστέλλεται στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, απαιτείται από τον κάτοχο της αδείας να δώσει πληροφορίες για τον οδηγό του οχήματος που διέπραξε την παράβαση, εφόσον ο κάτοχος αρνηθεί να πληρώσει το πρόστιμο. Εάν από την απάντηση του κατόχου της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος προκύψει ότι η παράβαση διαπράχθηκε από άλλο οδηγό, εναπόκειται στο κράτος μέλος όπου διαπράχθηκε η παράβαση να αποφασίσει εάν θα προσφύγει σε ένδικα μέσα κατά του οδηγού ή όχι.

Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας για τον εξής λόγο.

Η μορφή της οδηγίας είναι ο απλούστερος δυνατός τρόπος για να επιτευχθούν οι στόχοι της πρότασης.

Η πρόταση πραγματεύεται μόνον την εφαρμογή της νομοθεσίας όσον αφορά τις τροχαίες παραβάσεις, και όχι την εναρμόνιση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, της ποινικής δικονομίας ή των κυρώσεων, καθώς αυτό δεν είναι αναγκαίο για την επίτευξη των απαραίτητων αποτελεσμάτων. Η πρόταση δεν αφορά τις περιπτώσεις στις οποίες ο παραλήπτης της κοινοποίησης παράβασης αρνείται την καταβολή του προστίμου παρά τη σχετική οριστική απόφαση, διότι η απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αμοιβαίας αναγνώρισης των οικονομικών κυρώσεων προβλέπει την αμοιβαία αναγνώριση και εκτέλεση τέτοιων οριστικών αποφάσεων.

Σύμφωνα με την εκτίμηση των επιπτώσεων, το οικονομικό και διοικητικό βάρος της πρότασης είναι πολύ περιορισμένο. Επιπλέον, θα χρησιμοποιηθεί ήδη υπάρχον κοινοτικό σύστημα πληροφόρησης, το οποίο θα επεκταθεί στην ανταλλαγή πληροφοριών διασυνοριακής επιβολής και θα μειωθεί επίσης το κόστος.

Επιλογή μέσων

Προτεινόμενο μέσο: οδηγία.

Άλλα μέσα δεν θα ήταν ενδεδειγμένα για τον εξής λόγο.

Η υπάρχουσα σύσταση της Επιτροπής αποδείχθηκε ανεπαρκής για την επίτευξη του στόχου. Το ίδιο ισχύει και μάλιστα σε μεγαλύτερο βαθμό για την από κοινού ρύθμιση και την αυτορρύθμιση. Ένας κανονισμός θα ήταν άσκοπα δεσμευτικός και δεν θα άρμοζε κατ'ανάγκη στους υπάρχοντες φορείς εθνικού δικαίου.

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις όσον αφορά τη σύσταση και τη λειτουργία επιτροπής διαχείρισης της οδηγίας.

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Προσομοίωση, πιλοτική φάση και μεταβατική περίοδος

Το σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών θα αναπτυχθεί και θα τεθεί σε δοκιμή το αργότερο δύο χρόνια μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

Απλούστευση

Η πρόταση απλουστεύει τις διοικητικές διαδικασίες για τις δημόσιες αρχές (κοινοτικές ή εθνικές), π.χ. με τη δρομολόγηση της ανταλλαγής πληροφοριών με ένα και μόνον πρωτόκολλο.

Για να παρακολουθούνται αποτελεσματικά οι πολύ υψηλοί αριθμοί των τροχαίων παραβάσεων, όπως η υπέρβαση ταχύτητας, χρειάζεται να καθιερωθούν απλουστευμένες διαδικασίες επιβολής κυρώσεων για παραβάσεις του είδους αυτού. Σήμερα, πολλά κράτη μέλη δεν έχουν καθιερώσει ακόμη τέτοιες διαδικασίες, ή οι διαδικασίες τους διαφέρουν λόγω διμερών ή πολυμερών συμφωνιών τους. Αυτά τα κράτη μέλη θα ενθαρρυνθούν να καθιερώσουν τις ανωτέρω διαδικασίες, επειδή άλλωστε αναμένεται ότι θα αυξηθεί η χρήση των αυτόματων συσκευών ελέγχου λόγω των προτεινόμενων μέτρων.

Πίνακας αντιστοιχίας

Ζητείται από τα κράτη μέλη να διαβιβάσουν στην Επιτροπή το κείμενο των εθνικών διατάξεων με τις οποίες θα μεταφερθεί η οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο, καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των διατάξεων αυτών και των διατάξεων της οδηγίας.

Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

Η προτεινόμενη πράξη αφορά θέμα ΕΟΧ και, συνεπώς, πρέπει να επεκταθεί στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

2008/0062 (COD)

Πρόταση για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1 στοιχείο γ),

την πρόταση της Επιτροπής[4],

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[5],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[6],

αφού συμβουλεύθηκε τον ευρωπαίο επόπτη προστασίας δεδομένων,

ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της Συνθήκης[7],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η Ευρωπαϊκή Ένωση ασκεί πολιτική για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας με στόχο να μειωθούν οι θάνατοι, οι τραυματισμοί και οι υλικές ζημίες. Η συνεπής επιβολή κυρώσεων για τροχαίες παραβάσεις, οι οποίες είναι γνωστό ότι διακυβεύουν την οδική ασφάλεια, είναι σημαντικό μέσο για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(2) Ωστόσο, συχνά δεν επιβάλλονται κυρώσεις υπό μορφή προστίμου για ορισμένες οδικές παραβάσεις, εάν αυτές διαπράττονται με όχημα ταξινομημένο σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος όπου διαπράχθηκε η παράβαση, λόγω έλλειψης κατάλληλων μηχανισμών.

---

4 ΕΕ C της , σ.
5 ΕΕ C της , σ.
6 ΕΕ C της , σ.
7 ΕΕ C της , σ.

(3) Για να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και να εξασφαλισθεί ίση μεταχείριση μεταξύ κατοίκων και μη κατοίκων παραβατών, η επιβολή του νόμου πρέπει να διευκολυνθεί ανεξαρτήτως σε ποιο κράτος μέλος είναι ταξινομημένο το όχημα με το οποίο διαπράχθηκε η παράβαση. Προς το σκοπό αυτό, πρέπει να δημιουργηθεί σύστημα διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών.

(4) Το σύστημα αυτό είναι εξέχουσας σημασίας για τις παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας που καταγράφονται με αυτόματες συσκευές, διότι η ταυτότητα του παραβάτη δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθεί αμέσως, όπως στην περίπτωση υπέρβασης της ταχύτητας ή της παραβίασης κόκκινου φωτεινού σηματοδότη. Είναι επίσης χρήσιμο για τη δίωξη παράβασης για την οποία είναι ενδεχομένως απαραίτητα τα στοιχεία ταξινόμησης του οχήματος, αν ακινητοποιηθεί το όχημα. Αυτό συμβαίνει ιδίως σε περίπτωση οδήγησης σε κατάσταση μέθης.

(5) Το σύστημα αυτό πρέπει να καλύπτει τροχαίες παραβάσεις με βάση τη σοβαρότητά τους όσον αφορά τη διακύβευση της οδικής ασφάλειας και επίσης να καλύπτει παραβάσεις οι οποίες χαρακτηρίζονται τροχαίες στις νομοθεσίες όλων των κρατών μελών. Συνεπώς είναι ενδεδειγμένο να αντιμετωπισθούν οι παραβάσεις της υπέρβασης ταχύτητα, της οδήγησης σε κατάστασης μέθης, της μη χρήσης της ζώνης ασφαλείας και της παραβίασης κόκκινου φωτεινού σηματοδότη. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί σε όλη την ΕΕ τις εξελίξεις όσον αφορά άλλες παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας που έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, όπως η οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών ουσιών, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση και η οδήγηση χωρίς ασφάλιση του οχήματος, και θα εξετάσει, εάν χρειασθεί, εάν είναι σκόπιμο να προτείνει αναθεώρηση της οδηγίας, ώστε αυτές να καλυφθούν από το πεδίο εφαρμογής της.

(6) Για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματικότητά του, το σύστημα επιβολής πρέπει να καλύπτει τα στάδια από την καταγραφή μιας παράβασης μέχρι την αποστολή κοινοποίησης της παράβασης, βάσει τυποποιημένου υποδείγματος, στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας του συγκεκριμένου οχήματος. Όταν λαμβάνεται οριστική απόφαση, θα εφαρμόζεται η απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αμοιβαίας αναγνώρισης των οικονομικών κυρώσεων[8].

(7) Επίσης, η διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών πρέπει να πραγματοποιείται γρήγορα με ηλεκτρονικά μέσα. Προς το σκοπό αυτό, πρέπει να καταρτισθεί κοινοτικό ηλεκτρονικό δίκτυο.

(8) Επειδή τα δεδομένα εξακρίβωσης του παραβάτη είναι προσωπικού χαρακτήρα, τα κράτη μέλη οφείλουν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί συμβατότητα με την οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 1995 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών[9].

---

[8] ΕΕ L 76 της 22.3.2005, σ. 16.

[9] ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31

(9) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας πρέπει να εγκριθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή[10].

(10) Συγκεκριμένα, πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδώσει μέτρα για την προσαρμογή των παραρτημάτων. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, πρέπει να λαμβάνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(11) Επειδή οι στόχοι της δράσης που πρόκειται να αναληφθεί, και πιο συγκεκριμένα η διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής κυρώσεων για ορισμένες τροχαίες παραβάσεις, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη μεμονωμένα και είναι δυνατόν, συνεπώς, να επιτευχθούν ικανοποιητικά, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων τους, σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να εκδώσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας που προβλέπεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία θεσπίζει σύστημα για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής κυρώσεων για τις κάτωθι τροχαίες παραβάσεις:

α) υπέρβαση ταχύτητας,

β) οδήγηση σε κατάσταση μέθης,

γ) μη χρήση της ζώνης ασφαλείας,

δ) παραβίαση φωτεινού κόκκινου σηματοδότη.

[10] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται μόνον εφόσον η επιβαλλόμενη κύρωση για τη συγκεκριμένη παράβαση είναι ή περιλαμβάνει πρόστιμο.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

α) «κάτοχος», ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας του σχετικού οχήματος·

β) «κράτος παράβασης», το κράτος μέλος όπου διαπράχθηκε η παράβαση·

γ) «κράτος κατοικίας», το κράτος μέλος όπου είναι ταξινομημένο το όχημα με το οποίο διαπράχθηκε η παράβαση·

δ) «αρμόδια αρχή», η αρχή που είναι επιφορτισμένη με την εθνική βάση καταχώρισης των εγγράφων ταξινόμησης των οχημάτων·

ε) «υπέρβαση ταχύτητας», η υπέρβαση των ορίων ταχύτητας που ισχύουν στο κράτος παράβασης για την οδό ή τον τύπο του σχετικού οχήματος·

στ) «οδήγηση σε κατάσταση μέθης», η οδήγηση με δείκτη αλκοολαιμίας υψηλότερο από τον ισχύοντα μέγιστο δείκτη στο κράτος παράβασης·

ζ) «μη χρήση της ζώνης ασφαλείας», μη συμμόρφωση στην απαίτηση χρήσης της ζώνης ασφαλείας ή χρήσης συστήματος συγκράτησης παιδιών, εφόσον η χρήση τέτοιων συστημάτων είναι υποχρεωτική σύμφωνα με την οδηγία 91/671/ΕΟΚ[11] του Συμβουλίου ή την εθνική νομοθεσία του κράτους παράβασης·

η) «παραβίαση φωτεινού κόκκινου σηματοδότη», η διέλευση οχήματος με κόκκινο, όπως αυτή ορίζεται στη νομοθεσία του κράτους παράβασης.

[11] Οδηγία 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας στα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων (ΕΕ L 373/26 της 31.12.91), όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2003/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 115/63 της 9.5.2003).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ

Άρθρο 3

Διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών

1. Όταν έχει διαπραχθεί παράβαση σε κράτος μέλος με όχημα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, και εφόσον δεν έχουν επιβληθεί κυρώσεις και η υπόθεση δεν έκλεισε αμέσως από την αρχή που είναι επιφορτισμένη με τη δίωξη της παράβασης στο κράτος παράβασης, η αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους αποστέλλει τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος και πληροφορίες για τον τόπο και τον χρόνο της παράβασης στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών ή του κράτους κατοικίας, εφόσον αυτό είναι δυνατόν να εξακριβωθεί. Η εν λόγω αρμόδια αρχή ενεργεί υπό τις ίδιες συνθήκες και υπό τους ιδίους όρους όπως θα δίωκε την παράβαση, εάν η παράβαση έχει διαπραχθεί με όχημα ταξινομημένο στο έδαφός του.

2. Η αρμόδια αρχή του κράτους κατοικίας διαβιβάζει αμέσως μόνον στην αρμόδια αρχή του κράτους παράβασης τις κάτωθι πληροφορίες:

– α) τη μάρκα και το μοντέλο του οχήματος με τον αριθμό κυκλοφορίας του·

– β) εάν ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος είναι φυσικό πρόσωπο, το ονοματεπώνυμο, τη διεύθυνση, την ημερομηνία και τον τόπο γέννησής του·

– γ) εάν ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος είναι νομικό πρόσωπο, την ονομασία και τη διεύθυνση.

3. Οι αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών δεν αποθηκεύουν τις πληροφορίες που διαβιβάζει το κράτος παράβασης.

Άρθρο 4

Χρήση ηλεκτρονικού δικτύου

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι η ανταλλαγή πληροφοριών που περιγράφεται στο άρθρο 3 πραγματοποιείται με ηλεκτρονικά μέσα. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν τη δημιουργία κοινοτικού ηλεκτρονικού δικτύου με βάση κοινούς κανόνες το αργότερο εντός 12 μηνών από την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1.

2. Κοινοί κανόνες για την εφαρμογή της παραγράφου 1 αποφασίζονται από την Επιτροπή έως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2.

Στους εν λόγω κοινούς κανόνες προβλέπονται ειδικές διατάξεις για τα εξής:

– α) τον μορφότυπο των ανταλλασσόμενων στοιχείων·

– β) τις τεχνικές διαδικασίες ηλεκτρονικής ανταλλαγής των στοιχείων μεταξύ κρατών μελών.

Άρθρο 5

Κοινοποίηση παράβασης

1. Μόλις παραλάβει τις πληροφορίες που περιγράφονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2, η αρχή του κράτους παράβασης, η οποία είναι επιφορτισμένη με τη δίωξη παραβάσεων που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, αποστέλλει κοινοποίηση παράβασης στον κάτοχο. Η κοινοποίηση συντάσσεται με βάση το υπόδειγμα του παραρτήματος Ι.

2. Η κοινοποίηση παράβασης περιλαμβάνει περιγραφή των σχετικών λεπτομερειών της συγκεκριμένης παράβασης και το ύψος του προστίμου που ζητείται να καταβάλει ο κάτοχος, τις δυνατότητες που έχει ο κάτοχος να αμφισβητήσει την αιτιολόγηση της κοινοποίησης παράβασης και να προσφύγει κατά της απόφασης επιβολής προστίμου, καθώς και τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί σε περίπτωση διαφοράς ή ένστασης.

3. Η κοινοποίηση παράβασης πληροφορεί τον κάτοχο ότι οφείλει να συμπληρώσει έντυπο απάντησης, εφόσον δεν προτίθεται να καταβάλει το πρόστιμο.

4. Η κοινοποίηση παράβασης διαβιβάζεται στον κάτοχο στην επίσημη γλώσσα ή σε μια από τις γλώσσες του κράτους κατοικίας, όπως έχει ορισθεί από το εν λόγω κράτος.

5. Η Επιτροπή δύναται να προσαρμόσει το υπόδειγμα κοινοποίησης παράβασης λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνικές εξελίξεις. Τα μέτρα προσαρμογής μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας αποφασίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3.

Άρθρο 6

Κεντρικές αρχές

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει μια κεντρική αρχή που θα παρέχει συνδρομή στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

2. Κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει στην Επιτροπή εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας την ονομασία και τη διεύθυνση της κεντρικής αρχής που έχει ορίσει σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

3. Η Επιτροπή διαβιβάζει τις πληροφορίες που περιγράφονται στην παράγραφο 2 στα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 7

Δικαίωμα πρόσβασης, διόρθωση και διαγραφή

1. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος δεδομένων υποκείμενων στην εθνική νομοθεσία βάσει του άρθρου 12 στοιχείο α) της οδηγίας 95/46/ΕΚ, κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα να του κοινοποιηθούν προσωπικά δεδομένα του που καταγράφηκαν στο κράτος κατοικίας και διαβιβάσθηκαν στο κράτος μέλος που τα ζήτησε.

2. Με την επιφύλαξη της τήρησης των διαδικαστικών απαιτήσεων για τους μηχανισμούς ένστασης και έννομης προστασίας του αντίστοιχου κράτους, κάθε ενδιαφερόμενο πρόσωπο έχει δικαίωμα να επιτύχει άμεση διόρθωση τυχόν εσφαλμένων προσωπικών δεδομένων ή άμεση διαγραφή δεδομένων που ενδεχομένως καταγράφηκαν παράνομα.

3. Τα υποκείμενα των δεδομένων μπορούν να ασκήσουν τα δικαιώματα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ενώπιον της κεντρικής αρχής της χώρας κατοικίας τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Άρθρο 8
Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή επιβολής της νομοθεσίας περί οδικής ασφάλειας.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

Η περίοδος που ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι διάρκειας τριών μηνών.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 9
Μεταφορά

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο δώδεκα μήνες από την έναρξη ισχύος της. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και τον πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ αυτών και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

   Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 10

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την […] ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 11

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΕΝΤΥΠΟ κοινοποίησης παράβασης

που αναφέρεται στο άρθρο 5

[ΕΞΩΦΥΛΛΟ]

[Ονοματεπώνυμο, διεύθυνση και αρ. τηλεφώνου αποστολέα] [Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση παραλήπτη]

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

τροχαίας παράβασης που διαπράχθηκε ..... [ονομασία κράτους μέλους όπου διαπράχθηκε η παράβαση]

[το ανωτέρω κείμενο αναγράφεται στο εξώφυλλο σε όλες τις επίσημες γλώσσες της ΕΕ]

Σελίδα 2

Στις [ημερομηνία .....] τροχαία παράβαση που διαπράχθηκε με όχημα με αριθμό κυκλοφορίας ....., μάρκας ....., μοντέλο ..... καταγράφηκε από .....[ονομασία επιφορτισμένου φορέα].

Αναφέρεσθε ως ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας του προαναφερθέντος οχήματος.

Οι σχετικές λεπτομέρειες της παράβασης περιγράφονται στη σελίδα 3 κατωτέρω.

Το πρόστιμο για την εν λόγω παρέμβαση ανέρχεται σε .....€ / εθνικό νόμισμα.

Για την καταβολή του προστίμου μπορείτε να χρησιμοποιήσετε το συνημμένο έντυπο.

Προθεσμία καταβολής του προστίμου έως .....

Εάν δεν καταβάλετε το πρόστιμο, υποχρεούσθε να συμπληρώσετε το συνημμένο έντυπο απάντησης (σελίδα 4) και να το αποστείλετε στην αναγραφόμενη διεύθυνση.

Σελίδα 3

Σχετικές λεπτομέρειες της παράβασης

(α) Στοιχεία του οχήματος με το οποίο διαπράχθηκε η παράβαση:

Αριθμός κυκλοφορίας:

Χώρα ταξινόμησης:

Μάρκα και μοντέλο:

(β) Στοιχεία της παράβασης

Τόπος, ημερομηνία και χρόνος:

Φύση και νομική κατάταξη της παράβασης:

Υπέρβαση ταχύτητας, οδήγηση σε κατάσταση μέθης, μη χρήση της ζώνης ασφαλείας ή του συστήματος συγκράτησης παιδιών, παραβίαση φωτεινού κόκκινου σηματοδότη[12]

Λεπτομερής περιγραφή της παράβασης:

Παραπομπή στην(στις) σχετική(ές) νομική(ές) διάταξη(εις):

Περιγραφή των αποδεικτικών στοιχείων της παράβασης ή παραπομπή σε αυτά:

(γ) Στοιχεία της συσκευής ελέγχου που χρησιμοποιήθηκε[13]

Τύπος της συσκευής ελέγχου υπέρβασης της ταχύτητας, της οδήγησης σε κατάσταση μέθης, της παραβίασης φωτεινού κόκκινου σηματοδότη ή της μη χρήσης της ζώνης ασφαλείας[14]:

Προσδιορισμός της συσκευής:

Αναγνωριστικός αριθμός της συσκευής:

Ημερομηνία λήξης της τελευταίας βαθμονόμησης:

(δ) Αποτέλεσμα εφαρμογής της συσκευής:

[παράδειγμα για υπέρβαση ταχύτητας· προστίθενται άλλες παραβάσεις:]

Όριο ταχύτητας:

Μετρηθείσα ταχύτητα:

Μετρηθείσα ταχύτητα διορθωμένη με το περιθώριο σφάλματος:

---

12 Ό,τι δεν ισχύει, διαγράφεται.

13 Δεν ισχύει εφόσον δεν χρησιμοποιήθηκε καμία συσκευή.

14 Ό,τι δεν ισχύει, διαγράφεται.

Σελίδα 4

Έντυπο απάντησης

(παρακαλείσθε να χρησιμοποιήσετε κεφαλαίους χαρακτήρες και να σημειώσετε την κατάλληλη επιλογή)

Α. Στοιχεία ταυτότητας του οδηγού:

- Ονοματεπώνυμο:

- Τόπος και ημερομηνία γέννησης:

- Αριθμός άδειας οδήγησης: ... ημερομηνία έκδοσής της: ... και τόπος έκδοσής της:

- Διεύθυνση:

Β. κατάλογος ερωτήσεων:

(1) Το όχημα, μάρκας ... και με αριθμό κυκλοφορίας ... είναι ταξινομημένο στο όνομά σας; ναι/όχι

Εάν όχι, ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας είναι:

(Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση)

(2) Αναγνωρίζετε ότι διαπράξατε την παράβαση;
ναι/όχι

(3) Εάν δεν την αναγνωρίζετε, παρακαλείσθε να εξηγήσετε γιατί:

Παρακαλείσθε να αποστείλετε το συμπληρωμένο έντυπο ***εντός 60 ημερών από την ημερομηνία της παρούσας κοινοποίησης*** στην κάτωθι αρχή:

στην εξής διεύθυνση:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Η παρούσα υπόθεση θα εξετασθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους όπου διαπράχθηκε η παράβαση.
Σε περίπτωση δικαστικής συνέχειας, θα ενημερωθείτε εντός 60 ημερών από την παραλαβή του έντυπου απάντησης.

Σε περίπτωση δικαστικής συνέχειας, εφαρμόζεται η εξής διαδικασία:

[συμπληρώνεται από το κράτος παράβασης – ποια είναι η διαδικασία στη συνέχεια, καθώς και λεπτομέρειες σχετικά με τη δυνατότητα και τη διαδικασία υποβολής ένστασης κατά της απόφασης δίωξης. Στις εν λόγω λεπτομέρειες καθορίζονται ούτως ή άλλως: η ονομασία και η διεύθυνση της αρχής που αναλαμβάνει τη δίωξη, η προθεσμία καταβολής του προστίμου, η ονομασία και η διεύθυνση του αρμόδιου σώματος για την υποβολή ένστασης και η προθεσμία υποβολής ένστασης].

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ:

Πρόταση οδηγίας για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΒΔ / ΠΒΔ

Τομέας (-είς) δραστηριότητας και σχετική (-ές) δραστηριότητα (-ες):

Χερσαίες μεταφορές – οδική ασφάλεια

3. ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

3.1. Γραμμές προϋπολογισμού (επιχειρησιακές γραμμές και συναφείς γραμμές τεχνικής και διοικητικής βοήθειας (πρώην γραμμές Β..Α) περιλαμβανομένων των ονομασιών τους:

3.2. Διάρκεια της δράσης και της δημοσιονομικής επίπτωσης:

Αορίστου διαρκείας

3.3. Δημοσιονομικά χαρακτηριστικά :

Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης		Νέα	Συμμετοχή ΕΖΕΣ	Συνεισφορές υποψήφιων χωρών	Τομέας δημοσιονομικών προοπτικών

4. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΤΙΚΌΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

4.1. Δημοσιονομικοί πόροι

4.1.1. Ανακεφαλαιωτικό των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ) και των πιστώσεων πληρωμών (ΠΠ)

εκατ. ευρώ (τρία δεκαδικά ψηφία)

Είδος δαπάνης	Τμήμα αριθ.		Έτος 2012	2013	2014	2015	2016	2017 και επό-μενα	Σύνολο
Επιχειρησιακές δαπάνες [15]									
Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ)	8.1.	α							
Πιστώσεις πληρωμών (ΠΠ)		β							
Διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς[16]									
Τεχνική και διοικητική βοήθεια (ΜΔΠ)	8.2.4.	γ							
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ									
Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων		α+γ							
Πιστώσεις πληρωμών		β+γ							
Διοικητικές δαπάνες <u>μη</u> περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς[17]									
Ανθρώπινοι πόροι και συναφείς δαπάνες (ΜΔΠ)	8.2.5.	δ	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Διοικητικές δαπάνες, εκτός ανθρώπινων πόρων και συναφών δαπανών, μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (ΜΔΠ)	8.2.6.	ε	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Συνολικές ενδεικτικές δαπάνες της δράσης									
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους		α+γ +δ +ε	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
ΣΥΝΟΛΟ ΠΠ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους		β+γ +δ +ε	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Δαπάνες εκτός κεφαλαίου xx 01 του σχετικού τίτλου xx..

16 Δαπάνες του άρθρου xx 01 04 του τίτλου xx.

17 Δαπάνες κεφαλαίου xx 01 εκτός των δαπανών των άρθρων xx 01 04 ή xx 01 05.

Λεπτομέρειες σχετικά με τη συγχρηματοδότηση

Εάν η πρόταση προβλέπει συγχρηματοδότηση από τα κράτη μέλη ή από άλλους οργανισμούς (διευκρινίστε ποιους), ο κατωτέρω πίνακας πρέπει να περιλαμβάνει εκτίμηση του επιπέδου της συγχρηματοδότησης (μπορούν να προστεθούν γραμμές εάν προβλέπεται ότι περισσότεροι οργανισμοί θα συμμετάσχουν στη συγχρηματοδότηση):

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Συγχρηματοδοτών οργανισμός		Έτος 2012	2013	2014	2015	2016	2017 και επό-μενα	Σύνολο
ΟΧΙ	στ							
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ περιλαμβανομένης της συγχρηματοδότησης	α+γ +δ+ ε+σ τ	0,093 6	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Συμβατότητα με το δημοσιονομικό προγραμματισμό

X Η πρόταση είναι συμβατή με τον ισχύοντα δημοσιονομικό προγραμματισμό..

☐ Η πρόταση απαιτεί τον επαναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα των δημοσιονομικών προοπτικών.

☐ Η πρόταση ενδέχεται να απαιτήσει την εφαρμογή των διατάξεων της Διοργανικής Συμφωνίας[18] (π.χ. σχετικά με το μέσο ευελιξίας ή με την αναθεώρηση των δημοσιονομικών προοπτικών).

4.1.3. Δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα

X Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα.

☐ Η πρόταση έχει δημοσιονομική επίπτωση – η επίπτωση στα έσοδα είναι η ακόλουθη:

[18] Βλέπε σημεία 19 και 24 της διοργανικής συμφωνίας.

εκατ. ευρώ (με ένα δεκαδικό ψηφίο)

		Πριν από τη δράση [Έτος n-1]	Κατάσταση μετά τη δράση					
Γραμμή προϋπολογισμού	Έσοδα		[Έτος ν]	[ν+1]	[ν+2]	[ν+3]	[ν+4]	[ν+5][19]
	α) Έσοδα σε απόλυτες τιμές							
	β) Μεταβολή εσόδων	*Δ*						

4.2. Ανθρώπινοι πόροι (FTE=ΙΠΑ) (περιλαμβανομένων των μονίμων υπαλλήλων και του έκτακτου και εξωτερικού προσωπικού) – βλέπε λεπτομέρειες στο σημείο 8.2.1.

Ετήσιες ανάγκες	Έτος 2012	2013	2014	2015	2016	2017 και επόμενα
Σύνολο ανθρώπινων πόρων	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

5.1. Ανάγκη υλοποίησης βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα

Η Επιτροπή θα επικουρείται από επιτροπή στα διάφορα καθήκοντα που περιγράφονται στην οδηγία, και συγκεκριμένα στα εξής: την έγκριση κοινών κανόνων για ηλεκτρονικό δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών στην ΕΕ, την προσαρμογή του παραρτήματος που περιέχει το υπόδειγμα κοινοποίησης παράβασης προς τον κάτοχο του οχήματος.

5.2. Προστιθέμενη αξία της κοινοτικής συμμετοχής, συνέπεια της πρότασης με άλλα δημοσιονομικά μέσα και δυνατή συνέργεια

Για να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και να εξασφαλισθεί ισότιμη μεταχείριση μεταξύ κατοίκων και μη κατοίκων παραβατών, η πρόταση αποβλέπει στη δημιουργία συστήματος που θα διευκολύνει τη διασυνοριακή επιβολή κυρώσεων για ορισμένες παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας. Ενώ η παρούσα πρόταση καλύπτει τα στάδια από την καταγραφή της παράβασης έως την αποστολή της κοινοποίησης παράβασης στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, μόλις ληφθεί οριστική απόφαση εφαρμόζεται η απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αμοιβαίας αναγνώρισης των οικονομικών κυρώσεων[20].

---

19 Να προστεθούν στήλες εάν είναι αναγκαίο, δηλαδή εάν η διάρκεια της δράσης υπερβαίνει τα έξι έτη.

20 Με ημερομηνία 24 Φεβρουαρίου 2005, ΕΕ L 76 της 22.3.2005, σ. 16.

5.3. Στόχοι, αναμενόμενα αποτελέσματα και συναφείς δείκτες της πρότασης στο πλαίσιο της ΔΒΔ (διαχείρισης βάσει δραστηριοτήτων)

Στόχος: μείωση των τροχαίων θανάτων σε ποσοστό άνω του 50% στην ΕΕ από το 2010 και εφεξής. Τα αποτελέσματα της οδηγίας θα παρακολουθούνται. Προσδοκώμενο αποτέλεσμα: μείωση των παραβάσεων οδικής κυκλοφορίας, και ιδίως εκείνων που διαπράττονται από παραβάτες μη μόνιμους κατοίκους, όπως επίσης και εκείνων που διαπράττονται από κατοίκους παραβάτες, με απώτερο στόχο οι οδηγοί να συνειδητοποιήσουν ότι δεν είναι άμοιροι κυρώσεων για τέτοιες παραβάσεις.

5.4. Μέθοδος υλοποίησης (ενδεικτική)

☐ ***Κεντρική διαχείριση***

- ☐ άμεσα από την Επιτροπή
- ☐ έμμεσα με ανάθεση σε:
  - ☐ εκτελεστικούς οργανισμούς
  - ☐ οργανισμούς που έχουν συσταθεί από τις Κοινότητες σύμφωνα με το άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού
  - ☐ εθνικούς δημόσιους οργανισμούς/οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας

X ***Επιμερισμένη ή αποκεντρωμένη διαχείριση***

- **X** με τα κράτη μέλη
- ☐ με τρίτες χώρες

☐ ***Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (διευκρινίστε)***

Παρατηρήσεις:

6. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

6.1. Σύστημα παρακολούθησης

Την επιτροπή θα διαχειρίζονται αρμόδιοι υπάλληλοι της Επιτροπής, της οποίας και θα προεδρεύουν. Συνεπώς, η εξέλιξη και η πρόοδος της επιτροπής θα παρακολουθείται συνεχώς.

6.2. Αξιολόγηση

6.2.1. Εκ των προτέρων

Συντάχθηκε έκθεση εκτίμησης των επιπτώσεων για το σχέδιο οδηγίας και γνωμοδότησε επ'αυτής το συμβούλιο εκτίμησης των επιπτώσεων .

6.2.2. Μέτρα που λήφθηκαν μετά από ενδιάμεση / εκ των υστέρων αξιολόγηση (διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες στο παρελθόν)

6.2.3. Όροι και συχνότητα των μελλοντικών αξιολογήσεων

Η επιτροπή θα συνεδριάζει δύο φορές ανά έτος.

7. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Την επιτροπή θα διαχειρίζονται αρμόδιοι υπάλληλοι της Επιτροπής, της οποίας και θα προεδρεύουν. Συνεπώς, η εξέλιξη και η πρόοδος της επιτροπής θα παρακολουθείται συνεχώς.

8. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

8.1. 8.1. Στόχοι της πρότασης από πλευράς δημοσιονομικού κόστους:

ΝΑ

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

(Ονομασίες στόχων, δράσεων και υλοποιήσεων)	**Είδος υλοποίησης**	**Μέσο κόστος**	**Έτος n**		**Έτος n+1**		**Έτος n+2**		**Έτος n+3**		**Έτος n+4**		**Έτος n+5 και επόμενα**		**ΣΥΝΟΛΟ**	
			Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολ. κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολ. κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ-ΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 [21] ……																
Δράση 1……																
- Υλοποίηση 1																
- Υλοποίηση 2																
Δράση 2…….																
- Υλοποίηση 1																
Υποσύνολο Στόχος 1																
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ-ΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. .2																

[21] Όπως περιγράφεται στο τμήμα 5.3.

[1] ……																
Δράση 1……																
- Υλοποίηση 1																
Υποσύνολο Στόχος 2																
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ-ΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. ν [1]																
Υποσύνολο Στόχος αριθ.																
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ																

8.2. Διοικητικές δαπάνες

8.2.1. Αριθμός και είδος ανθρώπινων πόρων

Κατηγορίες θέσεων απασχόλησης		Προσωπικό που θα διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης από διαθέσιμους και/ή συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους (**αριθμός θέσεων/ΙΠΑ**)					
		Έτος 2012	Έτος 2013	Έτος 2014	Έτος 2015	Έτος 2016	Έτος 2017
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι [22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Προσωπικό[23] που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02							
Λοιπό προσωπικό[24] που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 04/05							
ΣΥΝΟΛΟ		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση

Διαχείριση της επιτροπής

Η Επιτροπή θα επικουρείται από επιτροπή στα διάφορα καθήκοντα που περιγράφονται στην οδηγία, και συγκεκριμένα στα εξής: την έγκριση κοινών κανόνων για ηλεκτρονικό δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών στην ΕΕ, την προσαρμογή του παραρτήματος που περιέχει το υπόδειγμα κοινοποίησης παράβασης προς τον κάτοχο του οχήματος με το οποίο διαπράχθηκε παράβαση οδικής κυκλοφορίας.

8.2.3. Πηγές ανθρώπινων πόρων (Κανονισμός Υπηρεσιακής Κατάστασης)

☐ Θέσεις που έχουν διατεθεί για τη διαχείριση του προγράμματος και πρέπει να αντικατασταθούν ή να παραταθούν.

☐ Θέσεις που έχουν διατεθεί εκ των προτέρων στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ (Ετήσια Στρατηγική Πολιτική/Προσχέδιο Προϋπολογισμού) για το έτος ν

☒ Θέσεις που θα ζητηθούν στο πλαίσιο της επόμενης σχετικής διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ.

[22] Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς.
[23] Των οποίων το κόστος καλύπτεται από το ποσό αναφοράς.
[24] Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς.

☐ Θέσεις προς αναδιάταξη με χρησιμοποίηση των υφιστάμενων πόρων της διαχειρίστριας υπηρεσίας (εσωτερική αναδιάταξη).

☐ Θέσεις που απαιτούνται για το έτος ν αλλά δεν προβλέπονται στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ του σχετικού οικονομικού έτους.

8.2.4. Άλλες διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό (XX 01 04/05 – Δαπάνες διοικητικής διαχείρισης)

εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή προϋπολογισμού (αριθμός και ονομασία)	Έτος ν	Έτος ν+1	Έτος ν+2	Έτος ν+3	Έτος ν+4	Έτος ν+5 και επόμενα	ΣΥΝΟΛΟ
1 Τεχνική και διοικητική βοήθεια (περιλαμβανομένων των σχετικών δαπανών προσωπικού)							
Εκτελεστικοί οργανισμοί[25]							
Άλλη τεχνική ή διοικητική βοήθεια							
- *Εσωτερική (intra muros)*							
- *Εξωτερική (extra muros)*							
Σύνολο τεχνικής και διοικητικής βοήθειας							

8.2.5. Δημοσιονομικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες που <u>δεν</u> περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Κατηγορία ανθρώπινων πόρων	Έτος ν	Έτος ν+1	Έτος ν+2	Έτος ν+3	Έτος ν+4	Έτος ν+5 και επόμενα
Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02 (επικουρικοί υπάλληλοι, αποσπασμένοι εθνικοί υπάλληλοι, συμβασιούχοι κ.λπ.) (να αναφερθεί η γραμμή του προϋπολογισμού)						

[25] Να γίνει παραπομπή στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που αφορά ειδικά τον (τους) εν λόγω εκτελεστικό (-ούς) οργανισμό (-ούς).

Συνολικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες (ΜΗ περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

Υπολογισμός– ***Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι***

0,5 υπάλληλοι x 117.000 ευρώ : 58.500 ευρώ (0,0585 εκατ. ευρώ) ανά έτος

Υπολογισμός– ***Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02***

Άνευ αντικειμένου

8.2.6. Άλλες διοικητικές δαπάνες που <u>δεν</u> περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος ν	Έτος ν+1	Έτος ν+2	Έτος ν+3	Έτος ν+4	Έτος ν+5 και επό-μενα	ΣΥΝΟΛΟ
XX 01 02 11 01 – Αποστολές							
XX 01 02 11 02 – Συνεδριάσεις και διασκέψεις							
XX 01 02 11 03 – Επιτροπές[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Μελέτες και παροχή συμβουλών							
XX 01 02 11 05 – Συστήματα πληροφοριών							
2 Σύνολο άλλων δαπανών διαχείρισης (XX 01 02 11)							
3 Άλλες δαπάνες διοικητικής φύσης (να προσδιοριστούν και να αναφερθεί η σχετική γραμμή του προϋπολογισμού)							
Σύνολο διοικητικών δαπανών εκτός των ανθρώπινων πόρων και των συναφών δαπανών (που ΔΕΝ περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Επιτροπή βάσει της απόφασης 2006/512/ΕΚ του Συμβουλίου (διαδικασία επιτροπής). Το ποσό (0,0351 εκατ. ευρώ) υπολογίζεται ως εξής : 650 ευρώ ανά εμπειρογνώμονα x 27 κράτη μέλη x 2 συνεδριάσεις ανά έτος.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινο και διοικητικό δυναμικό πρέπει να καλυφθούν με τους υπάρχοντες πόρους ή με τη χορήγηση πόρων προς την αρμόδια ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας προϋπολογισμού βάσει των δημοσιονομικών ορίων.

Η ΓΔ προϋπολογισμού επισημαίνει τη δήλωση ότι "θα χρησιμοποιηθεί ήδη υπάρχον κοινοτικό σύστημα πληροφόρησης, το οποίο θα επεκταθεί στην ανταλλαγή πληροφοριών διασυνοριακής επιβολής της νομοθεσίας", η οποία συνεπάγεται ότι η ενδεχόμενη ανάγκη τροποποίησής του θα χρηματοδοτηθεί από το κονδύλι του προϋπολογισμού από το οποίο χρηματοδοτήθηκε αρχικά η ανάπτυξη του συστήματος.