EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 19.3.2008
KOM(2008) 151 lõplik

2008/0062 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega hõlbustatakse karistuste piiriülest täitmist liiklusohutuse valdkonnas

(komisjoni esitatud)

SELETUSKIRI

1) ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

2001. aastast saadik on EL-i liiklusohutuspoliitika eesmärk olnud vähendada 2010. aastaks liiklusõnnetustes hukkunute arvu poole võrra. 2001. aastal hukkus praegu EL-i liikmeteks oleva 27 riigi teedel 54 000 inimest ja sellest ajast peale on võetud hulgaliselt meetmeid, et seda arvu 50 % võrra vähendada. 2007. aastal ei õnnestunud esimest korda pärast 2001. aastat liiklussurmade arvu EL-is vähendada. Surmajuhtumite arv vähenes 2004. aastal 6 %, 2005. aastal 5 % ja 2007. aastal 0 %. 2007. aastal hukkus liiklusõnnetustes 43 000 inimest, mis on sama, kui EL-is kukuks iga nädal alla 5 keskmise suurusega reisilennukit. Ajavahemikul 2001–2007 on liiklussurmade arv langenud 20 %, kuid selleks, et liiklusõnnetustes hukkunute arvu poole võrra vähendada, oleks vajalik olnud 37 %-line vähenemine. Kuna liiklusnõuete rikkumise eest määratud karistuste täitmine on osutunud väga tõhusaks vahendiks liiklussurmade vähendamisel, on komisjon 2007. aasta tööprogrammi raames võtnud vastu direktiivi ettepaneku selles valdkonnas.

Praegu jäävad liiklusnõuete rikkumised tihti karistamata, kui need toimuvad mõnes muus liikmesriigis kui see liikmesriik, kus sõiduk registreeritud on. Eriti terav on see probleem rikkumiste puhul, mis tuvastatakse automaatselt statsionaarsete liikluskaamerate abil ning mille puhul puudub otsene kontakt juhi ja politseitöötajate vahel. Avalikkuse heakskiit karistuste täitmisele on hukkunute arvu vähendamise jätkuvate pingutuste seisukohast eluliselt tähtis ja see, kui teistes riikides elavad juhid vastutusest pääsevad, võib avalikkuse heakskiitu nõrgendada.

Mitteresidentidest liiklejate osakaal on umbes 5 % nendes riikides, kus selle kohta andmed saadaval on[1]. Mitteresidendist autojuhtide osakaal lubatud sõidukiiruse ületamisel ulatub 2,5 %-st 30 %-ni[2]. Nendest näitajatest järeldub, et mitteresidendist autojuhid ületavad lubatud sõidukiirust suhteliselt rohkem kui kohalikud elanikud[3].

Liikmesriigid on sõlminud omavahel hulga kahepoolseid kokkuleppeid, kuid nende rakendamine on osutunud keeruliseks. Kui liiklusalaste süütegude eest määratud karistuste täitmist ei tagata piiriüleselt kõikjal EL-is, ei tähenda see mitte ainult seda, et kahepoolsete kokkulepetega hõlmamata teistes liikmesriikides elavad liiklusnõuete rikkujad tegutsevad karistamatult, vaid sellega ka diskrimineeritakse samas liikmesriigis elavaid liiklusnõuete rikkujaid.

---

1 Allikas: Eurostat. 5 % põhineb väljavalitud riikide rühmalt saadud andmetel. See tähendab, et teedel läbitud sõidukikilomeetritest läbitakse umbes 5 % teistes riikides registreeritud sõidukitega. Tulemused on järgmised: 5,5 % Prantsusmaal (30 miljardit sõidukikilomeetrit), 3,9 % Saksamaal, 4,1 % Madalmaades ja 3,9 % Ühendkuningriigis.

2 2,5 % Taanis, 4 % Soomes, 6 % Madalmaades, 8 % Kataloonias (Hispaania), 14 % Belgias, 15 % Prantsusmaal ja 30 % Luksemburgis.

3 Prantsusmaal on mitteresidendist autojuhte 5,5 %, kuid õigusrikkumistes on nende osakaal 15 %. Vastavad näitajad Madalmaades on 4,1 % osakaal liikluses ja 6 % osakaal õigusrikkumistes (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Madalmaad).

Käesoleva ettepaneku eesmärk on hõlbustada sellistele sõidukijuhtidele määratud karistuste täitmist, kes on toime pannud õigusrikkumise muus liikmesriigis kui see liikmesriik, kus on registreeritud nende sõiduk. Süsteemi eesmärk on tagada, et liiklusnõuete rikkujad võetakse selliste õigusrikkumiste puhul vastutusele olenemata sellest, kus Euroopa Liidus õigusrikkumine toimus ja millises riigis on registreeritud õigusrikkumise toimepannud sõiduk.

Ettepaneku reguleerimisalasse kuuluvad sellised õigusrikkumised nagu lubatud sõidukiiruse ületamine, sõiduki juhtimine alkoholijoobes, turvavöö kinnitamata jätmine ja foori punase tule eiramine. Need liiklusalased süüteod põhjustavad meie teedel kõige rohkem õnnetusi ja surmajuhtumeid.

Ettepaneku eesmärk on EL-i elektroonilise andmevahetusvõrgu loomine sõiduki omaniku isiku kindlakstegemiseks, nii et selle liikmesriigi ametiasutused, kus õigusrikkumine toime pandi, saaksid saata teatise rikkumises osalenud sõiduki omanikule.

Kõnealune süsteem on eriti kasulik seoses automaatsete liiklusjärelevalve seadmete abil tuvastatud liiklusnõuete rikkumistega, mille puhul ei ole võimalik õigusrikkuja isikut kohe kindlaks teha, nagu näiteks lubatud sõidukiiruse ületamine või foori punase tule eiramine. See on kasulik ka selliste õigusrikkumiste menetlemisel, mille puhul on vaja kontrollida sõiduki registreerimisandmeid, kui sõiduk on peatatud, eelkõige sõiduki alkoholijoobes juhtimise puhul.

Käesoleva ettepaneku eesmärk ei ole ühtlustada liikluseeskirju ega liiklusalaste süütegude eest määratavaid karistusi, kuna need küsimused tuleks jätta liikmesriikide pädevusse. Ettepanek sisaldab üksnes haldusalaseid sätteid mõjuva ja tõhusa süsteemi loomiseks liiklusnõuete rikkumise eest määratud karistuste piiriüleseks täitmiseks. Ettepanek ei mõjuta seda, kuidas liikmesriikides kõnealuseid süütegusid klassifitseeritakse, st kas nende eest määratakse kriminaal- või halduskaristus. Samuti ei mõjuta see liikmesriikide õigusnorme selles suhtes, kes õigusrikkumise eest vastutama peaks.

Käesolevat ettepanekut kohaldatakse olenemata sellest, kas kõnealuseid süütegusid karistatakse kriminaal- või halduskorras, kuna see on eri liikmesriikides erinev. Ettepanekut saab kohaldada ilma sellise eristuseta klassifikatsioonis.

Kõiki neid piiranguid silmas pidades saab öelda, et ettepaneku puhul on subsidiaarsuse põhimõtet täielikult arvesse võetud.

Kavandatav süsteem on kooskõlas ka õigusrikkumiste piiriülese käsitlemise traditsiooniliste tavadega – õigusrikkumist menetleb liikmesriik, kus õigusrikkumine toime pandi. Süsteemi lisandväärtus on praegu puuduva mehhanismi loomine, mille abil saavad asjaomased ametiasutused kindlaks teha teisest riigist pärit õigusrikkuja isiku ja tagada talle määratud karistuse täitmise.

Käesolev ettepanek ei mõjuta nõukogu raamotsuse 2005/214/JSK (rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta) kohaldamist (kolmas sammas). Kavandatud direktiivis käsitletakse lõpliku karistuse määramisele eelnevat tegevust ning raamotsust hakatakse kohaldama siis, kui õigusrikkuja keeldub trahvi maksmast ja tehtud on lõplik otsus, millega teda kohustatakse seda tegema.

- **Üldine taust**

Liiklussurmade arvu vähendamine on ajavahemikul 2001–2007 aeglustunud. 2007. aastal ei toimunud mingit positiivset arengut – liikluses hukkunute arv EL-is vähenes 0 %.

Olemasolevatest andmetest ilmneb, et surmaga lõppevate õnnetuste peamised põhjused on lubatud sõidukiiruse ületamine, sõiduki juhtimine alkoholijoobes ja turvavöö kinnitamata jätmine. Nii oli see juba aastal 1999 ja olukord ei ole sellest ajast alates muutunud.

2007. aastal koostatud mõjuhinnangu kohaselt, kus on esitatud hinnangud 2004. aasta kohta, põhjustas 30 % liiklussurmadest lubatud sõidukiiruse ületamine, 25 % sõiduki juhtimine alkoholijoobes, 17 % turvavöö kinnitamata jätmine ja umbes 4 % foori punase tule eiramine. Teiste sõnadega – umbes 75% liiklussurmadest põhjustab üks (või mitu) neljast nimetatud rikkumisest.

21. oktoobril 2003 võttis komisjon vastu soovituse liiklusohutuse tagamise kohta (2004/345/EÜ), milles on esitatud õigusaktide nõuete täitmise tagamise parimad tavad kolme põhilise rikkumise puhul. Võttes arvesse liiklusõnnetustes hukkunute arvu viimaste aastate lõikes, tundub, et kõnealusest soovitusest (mis ei ole siduv) ei piisa liiklussurmade vähendamiseks poole võrra.

Kui midagi ette ei võeta, on äärmiselt tõenäoline, et seda eesmärki ei saavutata.

- **Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Komisjoni 21. oktoobri 2003. aasta soovituses liiklusohutuse tagamise kohta on tähelepanu pööratud peamiselt liiklusnõuete täitmise tagamise parimatele tavadele lubatud sõidukiiruse ületamise, sõiduki joobes juhtimise ja turvavöö kinnitamata jätmise puhul ning väiksemas ulatuses on käsitletud liiklusnõuete rikkumise eest määratud karistuste piiriülest täitmist. Käesolevas ettepanekus käsitletakse peamiselt liiklusnõuete rikkumiste eest määratud karistuste piiriülese täitmisega seotud küsimusi ja liiklusohutuse tagamise tavad kui niisugused on kõrvale jäetud. Peamine sarnasus on see, et mõlemad õigusaktid käsitlevad samade liiklusnõuete täitmise tagamist.

- **Kooskõla Euroopa Liidu muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega**

Kavandatav meede on kooskõlas EL-i tegevuspõhimõtetega inimeste tervise ja keskkonnapoliitika valdkonnas. Samuti täiendab see nõukogu raamotsust 2005/214/JSK rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta, milles on sätestatud piiriülese tunnustamise ja jõustamise mehhanism rahalisi karistusi, sealhulgas ka liiklusnõuete rikkumiste eest määratud karistusi, käsitlevate lõplike otsuste puhul.

2) KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

- **Konsulteerimine huvitatud isikutega**

Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloomustus

Sidusrühmadega konsulteeriti alates ettepaneku väljatöötamise algstaadiumist. 2004. aastal küsiti projekti „SARTRE 3" (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe* – ühiskonna suhtumine liiklusohtudesse Euroopas) raames 24 000 EL-i kodanikult nende arvamust liiklusohutuse nõuete täitmise kohta.

20. juulil 2006 toimus koosolek pärast komisjoni 21. oktoobri 2003. aasta soovituse (liiklusohutuse tagamise kohta) vastuvõtmist moodustatud eksperdirühmaga, kus arutati meetmete eesmärke ja ulatust EL-i tasandil.

Lisaks sellele on toimunud mitmesugused kahepoolsed kohtumised paljude sidusrühmadega, eelkõige liikmesriikide ja täitevasutuste esindajatega.

6. novembrist 2006 kuni 19. jaanuarini 2007 toimus komisjoni Europa veebisaidi kaudu avalik arutelu vastavalt kehtivatele komisjoni nõuetele. Erinevatelt sidusrühmadelt saadi kokku 54 vastust. Kõik vastused on avaldatud komisjoni Europa portaali liiklusohutuse veebisaidil.

27. veebruaril 2007 toimus sidusrühmade kohtumine, kuhu olid kutsutud kõik vastajad ja kõigi liikmesriikide esindajad.

Komisjon koostas Euroopa liikluspolitseiasutustele mõeldud küsimustiku, et koguda teavet liiklusohutuse nõuete täitmise tagamise kohta Euroopas. Küsimustikule vastas 21 riiki ja nendest vastustest lähtudes viidi läbi arutlusring, kuhu olid kutsutud liikluspolitseiasutuste esindajad, et nad saaksid esitada oma seisukohad meetmete võtmise kohta Euroopa tasandil.

Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

Kõik osalejad nõustusid probleemi määratlusega ja kavandatava tegevusega EL-i tasandil: liiklusohutuse suurendamine parema täitmistegevuse abil nii sisulistes kui ka menetlusküsimustes. Lahkarvamusi oli küsimuses, mis oleks asjakohane õiguslik raamistik. Osalejate seisukohti on arvesse võetud.

Internetis toimus avalik arutelu 6. novembrist 2006 kuni 19. jaanuarini 2007. Komisjon sai 54 vastust, mis on avaldatud veebiaadressil http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Asjaomased teadus- ja ekspertiisivaldkonnad

Liiklusohutus ja liiklusohutuse nõuete täitmise tagamine.

Kasutatud metoodika

Kohtumised liikmesriikide ekspertidega, konsultatsioonid ja kohtumised sidusrühmadega, mitmesugused teadusprojektid ning muud projektid ja uuringud.

Peamised organisatsioonid/eksperdid, kellega konsulteeriti

Liikmesriikide transpordipoliitika valdkonna ametnikud ja liiklusnõuete täitmise tagamise eest vastutavad ametnikud, TISPOL (Euroopa liikluspolitseinike võrgustik) ning Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu.

Märkused ja nende arvessevõtmine

Võimalike pöördumatute tagajärgedega tõsiseid ohte ei nimetatud.

Kõik osalejad olid arvamusel, et kui liiklusohutuse nõuete täitmise tõhustamiseks edasisi meetmeid ei võeta, siis ei ole võimalik vähendada hukkunute lubamatult suurt arvu teedel kooskõlas kõigi EL-i institutsioonide ühise eesmärgiga. Lahkarvamusi esines selle üle, mis oleksid selle eesmärgi saavutamiseks sobivad õiguslikud vahendid.

Eksperdiarvamuse avalikustamiseks kasutatud vahendid

Sidusrühmade tähelepanekud aruteludokumendi kohta on avaldatud komisjoni veebisaidil aadressil

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

- **Mõju hindamine**

Mõjuhinnangus käsitleti viit tegevusvõimalust seoses karistuste piiriülese täitmisega ja liikmesriikides rakendatavate heade täitmistavadega.

Esimene võimalus seisneb praeguse olukorra säilitamises muutmata kujul.

Teise võimaluse puhul võetakse liiklusnõuete mitteresidendist rikkujad vastutusele koostöös õigusrikkuja elukohariigiga, kui nad pöörduvad tagasi liikmesriiki, kus õigusrikkumine aset leidis. See võimalus hõlmab mitteregulatiivseid meetmeid, mille jaoks ei oleks vaja muuta olemasolevaid õigusakte ega võtta vastu uusi õigusakte EL-i tasandil. Komisjoni soovituses liiklusohutuse tagamise kohta (2004/345/EÜ) julgustatakse liikmesriike kasutama häid tavasid liiklusohutuse nõuete täitmise tagamisel. Liiklusnõuete rikkumise eest määratud karistuste piiriülese täitmise valdkonnas muutuvad riikide eeskirjad paremaks.

Kolmas ja neljas võimalus hõlmavad samuti kehtival komisjoni soovitusel põhinevaid mitteregulatiivseid meetmeid liiklusohutuse tagamise meetodite valdkonnas. Karistuste piiriülese täitmise osas sisaldab kolmas võimalus EL-i elektroonilise andmevahetusvõrgu loomist sõiduki omaniku isiku kindlakstegemiseks. Neljas võimalus on tõendite vastastikune tunnustamine ja asjakohaste andmete edastamine sõiduki registrijärgse riigi ametiasutustele, kelle ülesandeks jääb siis ka õigusrikkumiste eest määratud trahvide sissenõudmine ja karistuste rakendamine.

Viies võimalus põhineb samuti tõendusmaterjali edastamisel õigusrikkuja elukohariigile, kes korraldab karistuse piiriülese täitmise. Teisest, kolmandast ja neljandast võimalusest erineb see selle poolest, et sisaldab regulatiivseid meetmeid liiklusohutuse tagamise heade tavade kohaldamiseks kõigis liikmesriikides. Viienda võimaluse juurde kuuluvad ka meetmed liiklusjärelevalve seadmete standardimiseks.

Viimase tegevusvõimalusega saaksime rohkem sotsiaalset, majanduslikku ja keskkonnakasu kui teiste võimaluste puhul (sotsiaalne kasu: liikluses hukkuks ja saaks viga vähem inimesi; majanduslik kasu: märkimisväärne rahaline kasu, kuna liiklusõnnetusi oleks vähem, seega väheneks ka isiku- ja varaline kahju, ning laekumised rahatrahvide näol; keskkonnakasu: kiiruseületamist oleks vähem, seega väheneksid ka saastamine ja kütusetarbimine).

Ühenduse õiguse praeguses arengustaadiumis ei ole viies tegevusvõimalus siiski otstarbekas, kuna sisuliselt on see vastuolus subsidiaarsuse põhimõttega ja menetluse seisukohast kattub nõukogu raamotsusega 2005/214/JSK rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta. Sellest tulenevalt põhineb kavandatav meede kolmandal tegevusvõimalusel. Meetme eesmärk on luua süsteem asjakohaste andmete vahetamiseks liikmesriikide vahel, et hõlbustada karistamist teatavate liiklusnõuete rikkumiste eest, mis on toime pandud ühes liikmesriigis sõidukiga, mis on registreeritud teises liikmesriigis. Vastupidiselt neljandale tegevusvõimalusele jäetakse õigusrikkumiste menetlemine selle liikmesriigi kanda, kus õigusrikkumine toime pandi. Meetmes käsitletakse tegevust alates sellest, kui õigusrikkumine on tuvastatud, kuni rikkumisteatise saatmiseni sõiduki registreerimistunnistuse omanikule. Meetmes ei käsitleta juhtumeid, kus adressaat keeldub maksmast ja teda sunnitakse seda tegema lõpliku otsusega, kuna eelnimetatud nõukogu raamotsuses 2005/214/JSK on sätestatud selliste lõplike otsuste vastastikune tunnustamine ja täitmine.

Komisjon korraldas mõju hindamise, nagu on märgitud töökavas. Mõju hindamise aruanne on kättesaadav numbri SEK(2007) XXX all.

3) ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

- **Kavandatud meetmete kokkuvõte**

Käesolevas ettepanekus esitatakse karistuste piiriülese täitmise teostamiseks vajalikud tehnilised mehhanismid ja õiguslikud vahendid selliste liiklusalaste süütegude puhul, mis kahjustavad liiklusohutust.

Kavandatav kord näeb ette, et teabevahetus liikmesriikide vahel algab siis, kui ühes liikmesriigis on toime pandud õigusrikkumine teises liikmesriigis registreeritud sõidukiga. Liikmesriik, kus õigusrikkumine aset leidis, saadab sõiduki registreerimisnumbri ja muu olulise teabe teisele liikmesriigile või elukohariigile, kui seda on võimalik kindlaks teha, ja küsib teavet sõiduki omaniku kohta. Teabevahetus liikmesriikide vahel toimub elektroonilise andmevahetusvõrgu kaudu. Kui liikmesriik, kus õigusrikkumine aset leidis, on saanud küsitud teabe, saadab kõnealune liikmesriik sõiduki omanikule rikkumisteatise, kasutades lisas esitatud tüüpvormi.

Rikkumisteatis sisaldab vajalikku teavet tasumisele kuuluva summa maksmise kohta ning teatise vaidlustamise ja selle peale kaebuse esitamise võimaluste kohta. Kui õigusrikkuja keeldub maksmast, saab viimase abinõuna kohaldada nõukogu raamotsust 2005/214/JSK rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta. Ettepaneku reguleerimisalasse kuuluvad sellised õigusrikkumised nagu lubatud sõidukiiruse ületamine, sõiduki juhtimine alkoholijoobes, turvavöö kinnitamata jätmine ja foori punase tule eiramine.

Komisjoni abistab liiklusohutuse tagamise komitee, mis hakkab tegelema elektroonilise teabevahetuse ühiste eeskirjade väljatöötamisega. Kõnealune komitee hakkab tegelema ka rikkumisteatise näidise võimalike kohandustega.

- **Õiguslik alus**

Õiguslik alus EL-i tasandil meetmete võtmiseks liiklusohutuse valdkonnas on EÜ asutamislepingu artikli 71 lõige 1, milles on sätestatud, et: „Nõukogu, toimides vastavalt artiklis 251 sätestatud menetlusele…, kehtestab…: c) meetmed transpordi ohutuse tõhustamiseks;".

- **Subsidiaarsuse põhimõte**

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse ettepaneku selles osas, mis ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärke täielikult saavutada järgmistel põhjustel.

Hoolimata komisjoni soovitusest liiklusohutuse tagamise parimate tavade kohta (oktoober 2003), ei suuda EL-i liikmesriigid saavutada ühist eesmärki –vähendada teedel hukkunud inimeste arvu poole võrra 2010. aastaks. Praegu on mõnes liikmesriigis oht liikluses surma saada peaaegu viis korda suurem kui teistes liikmesriikides. Riikides, kus liiklusohutuse tagamisel kohaldatakse häid tavasid, on liiklusohutuse näitajad üldiselt paremad kui riikides, kus neid tavasid ei kohaldata.

Automaatsed liiklusjärelevalve seadmed on liiklusnõuete täitmise parandamisel olulise tähtsusega ja nende kasutamist tuleb hõlbustada. Näiteks lubatud sõidukiiruse ületamise puhul on riikides, kus kasutatakse palju automaatseid kiirusemõõteseadmeid, nagu näiteks Madalmaad ja Ühendkuningriik, liiklussurmade arv suhteliselt väike (vastavalt 46 ja 56 hukkunut miljoni elaniku kohta), samal ajal kui riikides, kus selliseid mõõteseadmeid on vähe või ei ole üldse, nt Poolas ja Tšehhi Vabariigis, on surmajuhtumeid üldiselt palju rohkem (vastavalt 143 ja 126 miljoni elaniku kohta). (Näitajad 2005. aasta kohta.) Sama olukord on sõiduki joobeseisundis juhtimise puhul – riikides, kus viiakse läbi palju joobes juhtimise kontrolle, on liiklusohutuse näitajad üldiselt paremad kui riikides, kus viiakse läbi vähem kontrolle.

Kuid kuna subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt on õigusnormide rakendamise tavade kohaldamine liikmesriikides eelkõige liikmesriikide endi pädevuses, ei ole käesoleva ettepaneku eesmärk kehtestada nõudeid liiklusohutuse tagamise meetoditele kui niisugustele. Ettepaneku eesmärk on hõlbustada piiriülest karistuste täitmist, mida liikmesriigid ei ole siiani ühe- ja kahepoolse tegevusega suutnud saavutada. Olemasolevatest andmetest (mis ei ole kaugeltki täielikud) selgub, et õigusrikkumiste arv on märkimisväärne, kuid need jäävad karistamata, nõrgendades seega automatiseeritud liiklusjärelevalve tõhusust ja usaldusväärsust.

Ilma automatiseeritud sõidukiiruse kontrolli ja tõhusate järelmeetmeteta ei ole võimalik tagada arvukate kiiruseületamiste eest määratud karistuste piiriülest täitmist. Sama käib sõiduki joobes juhtimise eest määratud karistuste täitmise kohta ilma pistelise alkomeetrikontrollita.

Nagu mõjuhinnangus öeldud, eeldatakse, et piiriülest täitmist käsitlevate ettepaneku sätete rakendamise tulemusena hakkavad liikmesriigid ka nende territooriumil toime pandavate siseriiklike õigusrikkumiste eest karistuste täitmisel tõhusaid meetodeid kasutama.

Piiriülese täitmise seisukohast ei ole olemasolevad kahepoolsed kokkulepped ja muud liikmesriikide valitsustevahelised algatused piisavalt tõhusad. Kui ainult nendega piirduda, on tulemuseks siseriiklike õigusnormide ebapiisav kohaldamine, haldusalane ebatõhusus ja rahaliste vahendite ebaotstarbekas kasutamine. Kuigi mõned kõnealustest kokkulepetest aitavad kaasa karistuste piiriülese täitmise tõhustamisele asjaomaste riikide vahel (eelkõige kokkulepped Madalmaade ja Saksamaa ning Madalmaade ja Belgia vahel), on teistel kokkulepetel väga vähe lisandväärtust. Tulemuseks on ebapiisav liiklusohutuse tase kõigis liikmesriikides ning ebavõrdsus mitteresidendist õigusrikkujate (kes pääsevad karistuseta) ja residendist õigusrikkujate (keda karistatakse) vahel. Käesoleva ettepaneku eesmärk on luua kogu EL-i hõlmav karistuste piiriülese täitmise süsteem, mis lahendaks kehtivate kokkulepetega kaasnevad probleemid ja aitaks vältida edasist arengut erineva tasemega kahepoolsete ja muude valitsustevaheliste kokkulepete sõlmimise suunas, mis oleks aeganõudev ja ressursimahukas ning kokkuvõttes vähem tõhus.

Lisaks sellele on liiklusohutuse valdkonnas veel arenguruumi kõigis liikmesriikides, eelkõige liikmesriikides, kus liiklusohutuse näitajad on siiani suhteliselt halvad olnud, aga ka nendes liikmesriikides, kus olukord kõnealuses valdkonnas on parem. Kavandatud meetmete vastu võtmata jätmine oleks vastuolus kõigi liikmesriikide huviga vähendada tunduvalt liikluses hukkuvate inimeste arvu.

Kui kõik liikmesriigid kohaldaksid tõhusaid täitmismeetodeid, oleks nende meetodite abil võimalik oluliselt kaasa aidata kokkupõrgete ja tõsiste liiklusõnnetuste arvu vähendamisele poole võrra. Mõjuhinnangu raames läbiviidud uuringus leiti, et kõnealuste meetodite rakendamisega oleks võimalik igal aastal päästa kuni 5000 inimelu.

Ühenduse tegevus aitab eesmärke paremini saavutada järgmistel põhjustel.

Ainult EL-i õigusaktiga on võimalik saavutada liiklusnõuete rikkumise eest määratud karistuste tõhus ja järjepidev piiriülene täitmine kõikjal EL-is asjakohase teabe vahetamise teel elektroonilise süsteemi kaudu.

Käesoleva ettepaneku eesmärk ei ole ühtlustada liikluseeskirju ega liiklusalaste süütegude eest määratavaid karistusi, kuna need küsimused tuleks jätta liikmesriikide pädevusse. Ettepanek sisaldab üksnes haldusalaseid sätteid mõjuva ja tõhusa süsteemi loomiseks liiklusnõuete rikkumise eest määratud karistuste piiriüleseks täitmiseks. Ettepanek ei mõjuta seda, kuidas liikmesriikides kõnealuseid süütegusid klassifitseeritakse, st kas nende eest määratakse kriminaal- või halduskaristus. Samuti ei mõjuta see liikmesriikide õigusnorme selles suhtes, kes õigusrikkumise eest vastutama peaks. Liikmesriikide õigusnormid käsitlevad näiteks vastutust lubatud sõidukiiruse ületamise eest erinevalt – osades liikmesriikides vastutab sõiduki registreerimistunnistuse omanik ja osades liikmesriikides sõiduki juht. Liikmesriigid peaksid tegema kõik võimaliku tagamaks, et teistest liikmesriikidest pärit juhid oleksid nende territooriumil sõites teadlikud peamistest kehtivatest liikluseeskirjade nõuetest, nagu näiteks kiirusepiirangud ja lubatud alkoholisisaldus veres.

Sõiduki registreerimistunnistuse omanikule saadetava rikkumisteatisega küsitakse andmeid isiku kohta, kes sõidukit õigusrikkumise toimepaneku ajal juhtis, juhul kui sõiduki omanik keeldub trahvi maksmast. Kui sõiduki registreerimistunnistuse omaniku vastusest selgub, et õigusrikkumise pani toime keegi teine (mitte auto omanik), tuleb selle liikmesriigi ametiasutustel, kus õigusrikkumine toime pandi, otsustada, kas alustada menetlust sõiduki juhi karistamiseks või mitte.

- **Proportsionaalsuse põhimõte**

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas järgmistel põhjustel.

Direktiiv on kõige lihtsam moodus käesoleva ettepaneku eesmärkide saavutamiseks.

Käesolevas ettepanekus käsitletakse ainult liiklusnõuete rikkumiste eest määratud karistuste täitmist, mitte liikluseeskirjade, kriminaalmenetluste või karistuste ühtlustamist, kuna see ei ole oodatud tulemuste saavutamiseks vajalik. Ettepanekus ei käsitleta juhtumeid, kus adressaat keeldub rahatrahvi maksmast ja teda sunnitakse seda tegema lõpliku otsusega, kuna nõukogu raamotsuses 2005/214/JSK (rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta) on sätestatud selliste lõplike otsuste vastastikune tunnustamine ja täitmine.

Mõjuhinnangust selgub, et käesoleva ettepanekuga seotud rahaline ja halduskoormus on väga väike. Lisaks sellele hakatakse karistuste piiriülese täitmisega seotud teabe vahetamiseks kasutama juba olemasolevat EL-i infosüsteemi ja seda ka laiendatakse. See vähendab samuti kulusid.

- **Õigusakti valik**

Kavandatud õigusakt: direktiiv.

Muud meetmed ei oleks asjakohased järgmistel põhjustel.

Kehtiv komisjoni soovitus ei oma piisavat mõju eesmärgi saavutamiseks. Ühis- ja isereguleerimise mõju oleks veelgi väiksem. Määrus oleks liiga normatiivne ja oleks küsitav, kuidas see seonduks riikides kehtivate õigusnormidega.

4) MÕJU EELARVELE

Ettepaneku mõju eelarvele on seotud direktiivi haldamise komitee loomise ja töö korraldamisega.

5) LISATEAVE

- **Simulatsioon, katsejärk ja üleminekuperiood**

Teabevahetussüsteemi arendatakse ja katsetatakse hiljemalt kahe aasta jooksul pärast direktiivi jõustumist.

- **Lihtsustamine**

Ettepaneku rakendamine lihtsustab (EL-i ja liikmesriikide) ametiasutuste jaoks haldusmenetluse korda, näiteks luues ühtse teabevahetussüsteemi.

Selleks et tõhusalt karistada arvukate liikluseeskirjade rikkumiste eest, näiteks lubatud sõidukiiruse ületamise eest, tuleb kehtestada lihtsustatud kord, et kõnealustele õigusrikkumistele järgneksid süstemaatiliselt asjakohased karistused. Praegu ei ole paljudes liikmesriikides sellist korda kehtestatud või on kehtestatud erinevad korrad vastavalt kehtivatele kahe- või mitmepoolsetele kokkulepetele. Neid liikmesriike ärgitatakse kõnealust korda kehtestama kavandatud meetme vastuvõtmise tagajärjel oodatava automaatsete kiirusemõõteseadmete kasutuse laienemise lisatulemusena.

- **Vastavustabel**

Liikmesriigid peavad komisjonile edastama direktiivi ülevõtmiseks vastuvõetud riiklike õigusnormide teksti ning tabeli nende õigusnormide ja direktiivi vahelise vastavuse kohta.

- **Euroopa Majanduspiirkond**

Kavandatud õigusakt käsitleb EMP-ga seotud küsimust ning seetõttu tuleks seda laiendada EMP-le.

2008/0062 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega hõlbustatakse karistuste piiriülest täitmist liiklusohutuse valdkonnas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõike 1 punkti c,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut[4],

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust[5],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[6],

olles konsulteerinud Euroopa andmekaitseinspektoriga,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras[7]

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Liit järgib liiklusohutuse parandamise poliitikat eesmärgiga vähendada liikluses hukkunute ja vigastatute arvu ning varalist kahju. Selle eesmärgi saavutamiseks on tähtis vahend karistuste järjepidev täitmine selliste liiklusalaste süütegude eest, mis liiklusohutust olulisel määral kahjustavad.

(2) Kuid teatavate liiklusalaste süütegude eest määratud rahalised karistused jäävad tihti täitmata, kui kõnealune süütegu on toime pandud sõidukiga, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui süüteo toimepanemise liikmesriik, kuna selleks puudub asjakohane mehhanism.

(3) Selleks et parandada liiklusohutust kõikjal Euroopa Liidus ja tagada residendist ja mitteresidendist õigusrikkujate võrdne kohtlemine, tuleks hõlbustada karistuste täitmist olenemata sellest, millises liikmesriigis on registreeritud õigusrikkumises osalenud sõiduk. Sel eesmärgil tuleks luua piiriülese teabevahetuse süsteem.

---

4 ELT C […], […], lk […].
5 ELT C […], […], lk […].
6 ELT C […], […], lk […].
7 ELT C […], […], lk […].

(4) Kõnealune süsteem on eriti kasulik seoses automaatsete liiklusjärelevalve seadmete abil tuvastatud liiklusnõuete rikkumistega, mille puhul ei ole võimalik õigusrikkuja isikut kohe kindlaks teha, nagu näiteks lubatud sõidukiiruse ületamine või foori punase tule eiramine. See on kasulik ka selliste õigusrikkumiste menetlemisel, mille puhul on vaja kontrollida sõiduki registreerimisandmeid, kui sõiduk on peatatud. See kehtib eelkõige sõiduki alkoholijoobes juhtimise puhul.

(5) Teabevahetuse süsteem peaks hõlmama liiklusnõuete rikkumisi, mis tõsiselt kahjustavad liiklusohutust ja mida käsitatakse liiklusalaste süütegudena kõigi liikmesriikide õigusaktides. Seetõttu on asjakohane hõlmata käesoleva direktiivi sätetega järgmised õigusrikkumised: lubatud sõidukiiruse ületamine, sõiduki juhtimine alkoholijoobes, turvavöö kinnitamata jätmine ja foori punase tule eiramine. Komisjon jälgib arengusuundi EL-is seoses liiklusohutust tõsiselt ohustavate liiklusnõuete rikkumistega ja kaalub vajadusel direktiivi läbivaatamist, et hõlmata need selle reguleerimisalasse, eelkõige sellised õigusrikkumised nagu sõiduki juhtimine narkojoobes, mobiiltelefoni kasutamine juhtimise ajal ja liikluskindlustuseta sõiduki juhtimine.

(6) Selleks et tagada karistuste täitmise süsteemi tõhusus, peaks see hõlmama tegevust alates sellest, kui õigusrikkumine on tuvastatud, kuni tüüpvormil põhineva rikkumisteatise saatmiseni asjaomase sõiduki registreerimistunnistuse omanikule. Kui lõplik otsus on tehtud, kohaldatakse nõukogu raamotsust 2005/214/JSK rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta[8].

(7) Lisaks sellele peaks piiriülene teabevahetus toimuma kiiresti elektroonilisel teel. Sel eesmärgil tuleks luua EL-i elektrooniline andmevahetusvõrk.

(8) Kuna liiklusnõuete rikkuja isiku kindlakstegemisega on seotud tema isikuandmed, peavad liikmesriigid võtma meetmed, et tagada vastavus Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivile 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta[9].

(9) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused[10].

(10) Eelkõige tuleks komisjonile anda volitused meetmete võtmiseks seoses direktiivi lisa kohandamisega. Kuna tegemist on üldmeetmetega, mille eesmärk on käesoleva direktiivi vähem oluliste sätete muutmine, tuleb need vastu võtta otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.

(11) Kuna kavandatava meetme eesmärki, mis on teatavate liiklusalaste süütegude eest määratud karistuste piiriülese täitmise hõlbustamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning meetme ulatuse ja mõju tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse

---

[8] ELT L 76, 22.3.2005, lk 16.

[9] EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

[10] EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nende eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1
Sisu ja reguleerimisala

1. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse süsteem järgmiste liiklusalaste süütegude eest määratud karistuste piiriülese täitmise hõlbustamiseks:

a) lubatud sõidukiiruse ületamine;

b) sõiduki juhtimine alkoholijoobes;

c) turvavöö kinnitamata jätmine;

d) foori punase tule eiramine.

2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse ainult juhul, kui õigusrikkumise eest määratud karistus on rahaline karistus või sisaldab rahalist karistust.

Artikkel 2
Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

(a) „omanik” – asjaomase sõiduki registreerimistunnistuse omanik;

(b) „õigusrikkumise toimumise riik” – liikmesriik, kus õigusrikkumine toime pandi;

(c) „elukohariik” – liikmesriik, kus õigusrikkumises osalenud sõiduk on registreeritud;

(d) „pädev asutus” – ametiasutus, kes haldab sõidukite registreerimisdokumentide riiklikku andmebaasi;

(e) „lubatud sõidukiiruse ületamine” – õigusrikkumise toimumise riigis asjaomasel teel või asjaomase sõidukitüübi puhul kehtiva lubatud suurima sõidukiiruse ületamine;

(f) „sõiduki juhtimine alkoholijoobes” – sõiduki juhtimine olekus, kus alkoholisisaldus juhi veres ületab õigusrikkumise toimumise riigis lubatud suurima alkoholisisalduse veres;

(g) „turvavöö kinnitamata jätmine” – turvavöö kinnitamise või lapse turvasüsteemi kasutamise nõude eiramine juhtudel, mil sellise varustuse kasutamine on kohustuslik vastavalt nõukogu direktiivile 91/671/EMÜ[11] või õigusrikkumise toimumise riigi õigusaktidele;

(h) „foori punase tule eiramine” – liiklusnõuete rikkumine foori punase tule alt läbi sõitmise teel vastavalt kõnealuse õigusrikkumise määratlusele õigusrikkumise toimumise riigi õigusaktides.

II PEATÜKK

KARISTUSTE PIIRIÜLESE TÄITMISE HÕLBUSTAMISE SÄTTED

Artikkel 3
Liikmesriikidevahelise teabevahetuse kord

1. Kui ühes liikmesriigis on toime pandud õigusrikkumine sõidukiga, mis on registreeritud teises liikmesriigis, ning õigusrikkumise toimumise riigis kõnealuste õigusrikkumiste uurimisega tegelev ametiasutus ei määra kohe õigusrikkumise eest karistust ega lõpeta menetlust, saadab kõnealuse riigi pädev asutus sõiduki registreerimisnumbri ning andmed õigusrikkumise koha ja kuupäeva kohta pädevatele asutustele teistes liikmesriikides või elukohariigis, kui seda on võimalik kindlaks teha. Pädev asutus teeb seda samadel juhtudel ja vastavalt samadele tingimustele, mil pädev asutus kõnealust õigusrikkumist menetleks, kui see oleks toime pandud õigusrikkumise liikmesriigi territooriumil registreeritud sõidukiga.

2. Elukohariigi pädev asutus edastab ainult õigusrikkumise toimumise riigi pädevale asutusele viivitamata järgmised andmed:

a) asjaomase registreerimisnumbriga sõiduki mark ja mudel;

b) kui asjaomase sõiduki registreerimistunnistuse omanik on füüsiline isik – isiku nimi, aadress, sünnikuupäev ja –koht;

c) kui asjaomase sõiduki registreerimistunnistuse omanik on juriidiline isik – nimi ja aadress.

3. Teiste liikmesriikide pädevad asutused ei säilita õigusrikkumise toimumise riigi poolt saadetud andmeid.

---

[11] Nõukogu direktiiv 91/671/EMÜ, 16. detsember 1991, alla 3,5tonnistes sõidukites turvavööde kohustuslikku kasutamist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 26), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/20/EÜ (ELT L 115, 9.5.2003, lk 63).

Artikkel 4

Elektroonilise andmevahetusvõrgu kasutamine

1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada artiklis 3 kirjeldatud teabevahetuse toimimine elektroonilisel teel. Sel eesmärgil võtavad liikmesriigid kõik vajalikud meetmed, et tagada ühistel eeskirjadel põhineva EL-i elektroonilise andmevahetusvõrgu loomine hiljemalt 12 kuud pärast artikli 9 lõikes 1 nimetatud kuupäeva.

2. Komisjon võtab vastu ühised eeskirjad lõike 1 rakendamiseks hiljemalt artikli 9 lõikes 1 nimetatud kuupäevaks artikli 8 lõikes 2 sätestatud regulatiivkomitee menetluse kohaselt.

Kõnealused ühised eeskirjad sisaldavad eelkõige järgmisi valdkondi käsitlevaid sätteid:

a) vahetatavate andmete vorming;

b) tehniline kord andmete elektrooniliseks vahetamiseks liikmesriikide vahel.

Artikkel 5

Rikkumisteatis

1. Kui õigusrikkumise toimumise riigi ametiasutus, mis tegeleb käesoleva direktiiviga hõlmatud õigusrikkumiste uurimisega, on saanud artikli 3 lõikes 2 osutatud andmed, saadab kõnealune ametiasutus omanikule rikkumisteatise. Teatis kehtestatakse lisas esitatud näidise alusel.

2. Rikkumisteatis sisaldab asjaomase õigusrikkumise üksikasjalikku kirjeldust ja rahalise karistuse summat, mille omanik peab tasuma, omaniku võimalusi rikkumisteatise sisu vaidlustada ja rahalise karistuse määramise otsuse peale kaebus esitada ning teavet vaidlustamise ja kaebuse esitamise korra kohta.

3. Rikkumisteatisega teavitatakse omanikku sellest, et juhul kui ta ei kavatse trahvi maksta, peab ta täitma vastuse vormi.

4. Rikkumisteatis saadetakse omanikule elukohariigi ametlikus keeles või ametlikes keeltes, mis on kõnealuse riigi poolt määratletud.

5. Komisjon võib rikkumisteatise näidist kohandada, et võtta arvesse tehnika arengut. Kõnealused meetmed, mis on kavandatud käesoleva direktiivi vähem oluliste sätete muutmiseks, võetakse vastu artikli 8 lõikes 3 sätestatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.

Artikkel 6

Keskasutused

1. Iga liikmesriik määrab keskasutuse, mis aitab kaasa käesoleva direktiivi kohaldamisele.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva artikli kohaselt määratud keskasutuste nimed ja aadressid kuue kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

3. Komisjon edastab lõikes 2 osutatud teabe teistele liikmesriikidele.

Artikkel 7

Õigus andmetega tutvuda, neid parandada ja kustutada

1. Asjaomasel isikul on õigus teada saada, millised elukohariigis säilitatavad tema kohta käivad isikuandmed edastati andmeid taotlenud liikmesriigile, ilma et see piiraks andmesubjektide õigusi siseriiklike õigusaktide alusel kooskõlas direktiivi 95/46/EÜ artikli 12 punktiga a.

2. Asjaomasel isikul on õigus lasta viivitamata parandada vigased isikuandmed või kustutada ebaseaduslikult säilitatavad andmed, ilma et see piiraks asjaomase liikmesriigi edasikaebamise menetlusnõuetest kinnipidamist või hüvitusmehhanismide kasutamist.

3. Andmesubjekt võib teostada lõikes 2 nimetatud õigusi oma elukohariigi keskasutuse kaudu.

III PEATÜKK

KOMITEEMENETLUS

Artikkel 8

Komitee

1. Komisjoni abistab liiklusohutuse tagamise komitee.

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse kõnealuse otsuse artikli 8 sätteid.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtajaks kehtestatakse kolm kuud.

3. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse kõnealuse otsuse artikli 8 sätteid.

IV PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 9

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt kaheteistkümne kuu jooksul pärast selle jõustumist. Nad edastavad kõnealuste sätete teksti ning kõnealuste sätete ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamata komisjonile.

   Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste õigusnormide teksti.

Artikkel 10

Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 11

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, […]

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*

LISA
Rikkumisteatise VORM

(millele on viidatud artiklis 5)

[ESILEHT]

[Saatja nimi, aadress ja telefoninumber] [Adressaadi nimi ja aadress]

TEATIS

liiklusnõuete rikkumise kohta ……. [liikmesriigi nimi, kus õigusrikkumine toime pandi]

[ülalesitatud tekst on esilehel kõigis EL-i ametlikes keeltes]

lehekülg 2

… [kuupäev] tuvastas … [vastutava asutuse nimi] liiklusnõuete rikkumise, mis pandi toime sõidukiga, mille registreerimisnumber on ……, mark ……. ja mudel ……

Teie olete registreeritud kõnealuse sõiduki registreerimistunnistuse omanikuna.

Täpsemad andmed õigusrikkumise kohta on esitatud leheküljel 3.

Õigusrikkumise eest määratud rahatrahv on ….. eurot / omavääringus.

Tasumise tähtpäev on ……..

Kui Te ei maksa kõnealust rahatrahvi, olete kohustatud täitma lisatud vastuse vormi (lk 4) ja saatma selle osutatud aadressil.

---

lehekülg 3

Õigusrikkumise asjaolud

a) Andmed sõiduki kohta, millega õigusrikkumine toime pandi

Registreerimisnumber:

Riik, kus sõiduk on registreeritud:

Mark ja mudel:

b) Andmed õigusrikkumise kohta

Õigusrikkumise toimumise koht, kuupäev ja kellaaeg:

Õigusrikkumise olemus ja õiguslik koosseis:

lubatud sõidukiiruse ületamine, sõiduki juhtimine alkoholijoobes, turvavöö või lapse turvavarustuse kinnitamata jätmine, foori punase tule eiramine[12]

Õigusrikkumise üksikasjalik kirjeldus:

Viide asjakohase õigusakti sätetele:

Õigusrikkumise tõendusmaterjali kirjeldus või viide sellele:

c) Andmed õigusrikkumise tuvastamiseks kasutatud seadme kohta[13]

Lubatud sõidukiiruse ületamise, alkoholijoobes juhtimise, foori punase tule eiramise või turvavöö kinnitamata jätmise tuvastamise seadme tüüp[14]:

Seadme spetsifikatsioon:

Seadme identifitseerimisnumber:

Viimase kalibreerimise kehtivuse lõppkuupäev:

d) Seadme kasutamise tulemus

[näide lubatud sõidukiiruse ületamise kohta, teised rikkumised lisatakse]

Suurim lubatud sõidukiirus:

Mõõdetud sõidukiirus:

Mõõdetud sõidukiirus, mida on korrigeeritud vastavalt vea ülemmäärale:

---

12 Mittevajalik läbi kriipsutada.

13 Ei kohaldata, kui seadet ei kasutatud.

14 Mittevajalik läbi kriipsutada.

Vastuse vorm

(Palun täitke trükitähtedega ja märkige asjakohane vastus)

A. Juhi isik:

- Perekonna- ja eesnimi:

- Sünnikoht ja –aeg:

- Juhiloa number: …, välja antud … (kuupäev), … (koht)

- Aadress:

B. Küsimused:

(1) Kas sõiduk, mille mark on … ja registreerimisnumber …, on registreeritud Teie nimel? jah/ei

Kui ei, siis sõiduki registreerimistunnistuse omanik on:

(perekonna- ja eesnimi, aadress)

(1) Kas Te tunnistate, et panite toime õigusrikkumise?
jah/ei

(2) Kui Te ei tunnista õigusrikkumise toimepanekut, palun selgitage, miks:

Palun saatke täidetud vorm ***60 päeva jooksul käesoleva rikkumisteatise kuupäevast*** järgmisele asutusele:

järgmisel aadressil:

TEAVE

Juhtumi vaatab läbi selle riigi pädev asutus, kus õigusrikkumine toime pandi.
Kui juhtumi suhtes ei algatata menetlust, teavitatakse Teid sellest 60 päeva jooksul pärast vastuse vormi kättesaamist.

Kui juhtumi suhtes algatatakse menetlus, kohaldatakse järgmist korda:

[täidetakse õigusrikkumise toimumise riigi poolt – teave menetluse korra, sealhulgas menetluse algatamise otsuse peale kaebamise võimaluste ja korra kohta. Kõnealune teave hõlmab igal juhul järgmist: juhtumit menetleva asutuse nimi ja aadress, maksetähtaeg, selle asutuse nimi ja aadress, kellele saab otsuse peale edasi kaevata, kaebuse esitamise tähtpäev].

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU NIMETUS:

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega hõlbustatakse karistuste piiriülest täitmist liiklusohutuse valdkonnas

2. TEGEVUSPÕHISE JUHTIMISE JA EELARVESTAMISE RAAMISTIK

Asjaomased poliitikavaldkonnad ja nendega seonduvad meetmed:

Maismaatransport – liiklusohutus

3. EELARVEREAD

3.1. Eelarveread (tegevusassigneeringute read ja nendega seonduvad tehnilise ja haldusabi read (endised B..A read)), sh järgmised nimetused:

3.2. Meetme ja finantsmõju kestus:

Määramata kestus

3.3. Eelarve tunnusjooned:

Eelarverida	Kulu liik		Uus	EFTA osamaks	Taotlejariikide osamaksud	Finantsperspektiivi rubriik

4. ÜLEVAADE VAHENDITEST

4.1. Rahalised vahendid

4.1.1. Ülevaade kulukohustuste assigneeringutest ja maksete assigneeringutest

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kulu liik	Jao nr		Aasta 2012	2013	2014	2015	2016	2017 jj	Kokku
Tegevuskulud[15]									
Kulukohustuste assigneeringud	8.1.	a							
Maksete assigneeringud		b							
Võrdlussummas sisalduvad halduskulud[16]									
Tehniline ja haldusabi (liigendamata assigneeringud)	8.2.4.	c							
VÕRDLUSSUMMA KOKKU									
Kulukohustuste assigneeringud		a+c							
Maksete assigneeringud		b+c							
Võrdlussummast <u>välja</u> jäävad halduskulud[17]									
Personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Võrdlussummast välja jäävad halduskulud, v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Meetme soovituslik finantskulu kokku									

15 Kulud, mis ei kuulu asjaomase jaotise xx peatüki xx 01 alla.

16 Kulud, mis kuuluvad jaotise xx artikli xx 01 04 alla.

17 Kulud, mis kuuluvad peatüki xx 01 alla, välja arvatud artiklid xx 01 04 ja xx 01 05.

Kulukohustuste assigneeringud (sh personalikulud) KOKKU		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
Maksete assigneeringud (sh personalikulud) KOKKU		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

Kaasrahastamise andmed

Kui ettepanek hõlmab liikmesriikide või muude asutuste (palun täpsustada) poolset kaasrahastamist, peaks allpool esitatud tabelis näitama, milline on selle kaasrahastamise hinnanguline tase (kui kaasrahastajaid on mitu, võib lisada täiendavaid ridu):

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kaasrahastav asutus		Aasta 2012	2013	2014	2015	2016	2017 jj	Kokku
EI	f							
Kulukohustuste assigneeringud (sh kaasrahastamine) KOKKU	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Kooskõla finantsplaneeringuga

X Ettepanek vastab olemasolevale finantsplaneeringule

☐ Ettepanekuga kaasneb finantsperspektiivi asjakohase rubriigi ümberplaneerimine

☐ Ettepanekuga seoses võib olla vajalik institutsioonidevahelise kokkuleppe[18] sätete kohaldamine (st paindlikkusinstrumendi või finantsperspektiivi läbivaatamine).

4.1.3. Finantsmõju tuludele

X Ettepanekul puudub finantsmõju tuludele

☐ Ettepanekul on finantsmõju; mõju tuludele on järgmine:

[18] Vt institutsioonidevahelise kokkuleppe punktid 19 ja 24.

miljonites eurodes (üks koht pärast koma)

		Enne meetme rakendamist [aasta n-1]	Olukord pärast meetme rakendamist					
Eelarverida	Tulud		[aasta n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Tulud absoluutväärtuses							
	b) Tulude muutus	*Δ*						

4.2. Täistööajale taandatud personal (sh ametnikud, ajutine personal ja koosseisuväline personal), vt täpsemalt punktist 8.2.1.

Aastane vajadus	Aasta 2012	2013	2014	2015	2016	2017 jj
Personal kokku	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. TUNNUSJOONED JA EESMÄRGID

5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetav vajadus

Komitee abistab komisjoni mitme direktiivis kirjeldatud ülesande puhul, nimelt EL-i elektroonilise andmevahetusvõrgu ühiste eeskirjade vastuvõtmisel, õigusrikkumises osalenud sõiduki omanikule saadetava rikkumisteatise näidist sisaldava lisa kohandamisel.

5.2. Ühenduse meetme lisandväärtus, ettepaneku seotus ja kooskõla muude finantsmeetmetega ning võimalik koostoime

Et parandada liiklusohutust kõikjal Euroopa Liidus ja tagada residendist ja mitteresidendist õigusrikkujate võrdne kohtlemine, on ettepaneku eesmärk luua süsteem teatavate liiklusalaste süütegude eest määratud karistuste piiriülese täitmise hõlbustamiseks. Ettepanekus käsitletakse tegevust alates sellest, kui õigusrikkumine on tuvastatud, kuni rikkumisteatise saatmiseni sõiduki registreerimistunnistuse omanikule ning kui lõplik otsus on tehtud, kohaldatakse nõukogu raamotsust 2005/214/JSK rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta[20].

[19] Vajaduse korral, st kui meede kestab üle kuue aasta, lisage täiendavaid veerge.

[20] 24.2.2005, ELT L 76, 22.3.2005, lk 16.

5.3. Ettepaneku eesmärgid, oodatavad tulemused ja nendega seonduvad näitajad tegevuspõhise juhtimise raames

Eesmärk: aidata kaasa liiklussurmade vähendamisele EL-is 50 % võrra aastaks 2010 ja pärast seda. Direktiivi mõju jälgitakse. Oodatav tulemus: liiklusnõuete rikkumiste vähenemine, eelkõige mitteresidendist õigusrikkujate poolt, aga ka residendist õigusrikkujate poolt, kuna sõidukijuhid saavad üldiselt teadlikumaks sellest, et liiklusnõuete rikkumised ei jää karistamata.

5.4. Rakendusmeetod (soovituslik)

☐ ***Tsentraliseeritud haldamine***

- ☐ otse, haldajaks on komisjon
- ☐ kaudselt, haldamine on delegeeritud:
  - ☐ täitevasutustele
  - ☐ ühenduste asutatud asutustele, millele on osutatud finantsmääruse artiklis 185
  - ☐ riigi avalik-õiguslikele asutustele või avalikke teenuseid osutavatele asutustele

X ***Haldamine detsentraliseeritult või koostöös***

- **X** liikmesriikidega
- ☐ kolmandate riikidega

☐ ***Haldamine ühiselt rahvusvaheliste organisatsioonidega (palun täpsustage)***

Asjakohased märkused:

6. JÄRELEVALVE JA HINDAMINE

6.1. Järelevalvekord

Komiteed haldavad ja juhatavad asjaomased komisjoni ametnikud. Seega jälgitakse komitee tegevust ja edusamme pidevalt.

6.2. Hindamine

6.2.1. Eelhindamine

Direktiivi eelnõu kohta on koostatud mõju hindamise aruanne ja mõjuhindamiskomiteega on selle üle konsulteeritud.

6.2.2. Vahe- ja järelhindamise järel võetavad meetmed (varasematest samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid)

6.2.3. Edasise hindamise tingimused ja sagedus

Komitee tuleb kokku kaks korda aastas.

7. PETTUSEVASTASED MEETMED

Komiteed haldavad ja juhatavad asjaomased komisjoni ametnikud. Seega jälgitakse komitee tegevust ja edusamme pidevalt.

8. ANDMED VAHENDITE KOHTA

8.1. Ettepaneku eesmärgid nende finantskulu järgi

Ei kohaldata

Kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

(Esitada eesmärkide, meetmete ja väljundite nimetused)	**Väljundi liik**	**Keskmine kulu**	**aasta n**		**aasta n+1**		**aasta n+2**		**aasta n+3**		**aasta n+4**		**aasta n+5 jj**		**KOKKU**	
			Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku
TEGEVUSEESMÄRK NR 1[21] …																
Meede 1….																
1. väljund																
2. väljund																
Meede 2….																
1. väljund																
1. eesmärk kokku																
TEGEVUSEESMÄRK NR 2[1] …																
Meede 1….																
1. väljund																

[21] Vastavalt punktis 5.3 kirjeldatule.

2. eesmärk kokku																
TEGEVUSEESMÄRK NR n[1] …																
n eesmärk kokku																
KULUD KOKKU																

8.2. Halduskulud

8.2.1. Ametikohtade arv ja liigid

Ametikoha liik		Meetme haldamiseks vajalik olemasolev ja/või täiendav personal (**täistööajale taandatud ametikohtade arv**)					
		Aasta 2012	Aasta 2013	Aasta 2014	Aasta 2015	Aasta 2016	Aasta 2017
Ametnikud või ajutine personal[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal[23]							
Art XX 01 04/05 kohaselt rahastatav muu personal[24]							
KOKKU		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Meetmest tulenevate ülesannete kirjeldus

Komitee juhtimine

Komitee abistab komisjoni mitme direktiivis kirjeldatud ülesande puhul, nimelt EL-i elektroonilise andmevahetusvõrgu ühiste eeskirjade vastuvõtmisel, õigusrikkumises osalenud sõiduki omanikule saadetava rikkumisteatise näidist sisaldava lisa kohandamisel.

8.2.3. Ametikohtade jaotus (koosseisuline personal)

☐ Ametikohad, mis on asendatava või pikendatava programmi haldamiseks praegu ette nähtud

☐ Ametikohad, mis on poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti rakendamise raames eelnevalt aastaks n ette nähtud

x	Ametikohad, mida tuleb taotleda järgneva asjakohase poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti menetlemise käigus

☐ Ametikohad, mis tuleb olemasolevaid vahendeid kasutades asjaomases haldustalituses ümber paigutada (talitusesisesed ümberpaigutused)

---

22 Ametikoha kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

23 Ametikoha kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

24 Mille kulud sisalduvad võrdlussummas.

☐ Ametikohad, mis on aastal n nõutavad, kuid ei ole kõnealuse aasta poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti rakendamise raames ette nähtud

8.2.4. Võrdlussummas sisalduvad muud halduskulud (XX 01 04/05 – Halduskorralduskulud)

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Eelarverida (number ja nimetus)	Aasta 2012	Aasta 2013	Aasta 2014	Aasta 2015	Aasta 2016	Aasta 2017 ja järgnevad	KOKKU
1 Tehniline ja haldusabi (sh sellega seonduvad personalikulud)							
Täitevasutused[25]							
Muu tehniline ja haldusabi							
sise–							
välis–							
Tehniline ja haldusabi kokku							

8.2.5. Võrdlussummast <u>välja</u> jäävad personalikulud ja nendega seonduvad kulud

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Ametikoha liik	Aasta 2012	Aasta 2013	Aasta 2014	Aasta 2015	Aasta 2016	Aasta 2017 jj
Ametnikud ja ajutine personal (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal (abiteenistujad, riikide lähetatud eksperdid, lepinguline personal jne) (täpsustada eelarverida)						
(Võrdlussummast VÄLJA jäävad) personalikulud ja nendega seonduvad kulud kokku	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Viidata tuleb konkreetsele asjaomas(t)e täitevasutus(t)e finantsselgitusele.

Arvestus – **Ametnikud ja ajutine personal** 0,5 ajutine töötaja x 117 000 EUR: 58 500 EUR (0,0585 miljonit eurot) aastas

Arvestus – **Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal** Ei kohaldata

8.2.6. Võrdlussummast <u>välja</u> jäävad muud halduskulud

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta 2012	Aasta 2013	Aasta 2014	Aasta 2015	Aasta 2016	Aasta 2017 jj	KOKKU
XX 01 02 11 01 – Lähetused							
XX 01 02 11 02 – Koosolekud ja konverentsid							
XX 01 02 11 03 – Komiteed[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Uuringud ja konsultatsioonid							
XX 01 02 11 05 – Infosüsteemid							
2 Muud halduskulud kokku (XX 01 02 11)							
3 **Muud halduskulud iseloomuga kulud** (täpsustage, lisades viite eelarvereale)							
Halduskulud kokku, v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud (jäävad võrdlussummast VÄLJA)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

Personali- ja halduskulude vajadused peavad olema kaetud olemasolevatest vahendites või juhtiva peadirektoraadi eraldisest iga-aastase eraldamismenetluse raames, võttes arvesse eelarvepiiranguid.

[26] Nõukogu otsusele 2006/512/EÜ vastav komitee (komiteemenetlus). Summa (0,0351 miljonit eurot) arvestati järgmiselt: 650 EUR eksperdi kohta x 27 liikmesriiki x 2 koosolekut aastas.

Eelarve peadirektoraat võtab arvesse väidet, et „…karistuste piiriülese täitmisega seotud teabe vahetamiseks hakatakse kasutama juba olemasolevat EL-i infosüsteemi ja seda ka laiendatakse” ning teeb sellest järelduse, et olemasoleva süsteemi kohandamist rahastatakse vajadusel samalt eelarverealt, millelt on varem rahastatud süsteemi arendamist.