EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 19.3.2008
KOM(2008) 151 galutinis

2008/0062 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

dėl sklandesnio tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimo

(pateikta Komisijos)

{SEK(2008) 350}
{SEK(2008) 351}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1) PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindas ir tikslai

Vykdant Europos Sąjungos saugumo keliuose politiką, nuo 2001 m. siekiama to paties tikslo – iki 2010 m. perpus sumažinti žuvusiųjų keliuose skaičių. 2001 m. iš viso 27 šalyse, kurios dabar yra Europos Sąjungos valstybės narės, žuvo 54 000 žmonių; nuo tol įvairiomis priemonėmis siekiama perpus sumažinti aukų keliuose skaičių. 2007 m. pirmą kartą nuo 2001 m. žuvusiųjų ES keliuose skaičiaus nepavyko nė kiek sumažinti. 2004 m. aukų skaičių pavyko sumažinti 6 proc., 2006 m. – 5 proc., o 2007 m. – 0 proc. 2007 m. keliuose žuvo 43 000 asmenų – lygiai tiek pat, kiek žmonių žūtų, jei Europos Sąjungoje kas savaitę sudužtų penki vidutinio dydžio keleiviniai lėktuvai. 2001–2007 m. aukų skaičius sumažėjo 20 proc., tačiau siekiant, kad aukų keliuose skaičius būtų perpus mažesnis, reikėjo jų skaičių sumažinti 37 proc. Kadangi paaiškėjo, kad reikalavimų laikymosi užtikrinimas yra labai veiksminga priemonė aukų skaičiui sumažinti, Komisija, vykdydama savo 2007 m. darbo programą, nusprendė paskelbti šią sritį reglamentuojančią direktyvą.

Dabar dažnai už kelių eismo taisyklių pažeidimus nebaudžiama, jei pažeidimai padaromi su transporto priemone, registruota ne toje valstybėje narėje, kurioje buvo padarytas pažeidimas. Taip ypač dažnai pasitaiko, kai pažeidimai registruojami automatiškai, naudojant stacionarius greičio matuoklius, nes tokiais atvejais nėra tiesioginio vairuotojo ir policijos kontakto. Kad nuolatinės pastangos mažinti žūstančiųjų skaičių būtų veiksmingos, reikia, kad visuomenė pritartų eismo saugumo užtikrinimui, o jie gali būti linkę tam nepritarti todėl, kad iš svetur atvykstantys kelių eismo taisyklių pažeidėjai lieka nenubausti.

Visose toliau nurodytą informaciją turinčiose šalyse apie 5 % visų pažeidėjų[1] yra iš svetur atvykstantys vairuotojai. Leidžiamą greitį viršijusių iš svetur atvykusių vairuotojų yra 2,5–30 proc.[2]. Remiantis šiais skaičiais, galima daryti išvadą, kad iš svetur atvykstantys vairuotojai santykinai dažniau viršija leistiną greitį nei tam tikroje valstybėje nuolat gyvenantys vairuotojai[3].

Valstybės narės sudarė nemažai dvišalių susitarimų, tačiau juos įgyvendinti sudėtinga. Be to, dėl nesugebėjimo užtikrinti tarpvalstybinį eismo saugumo nuostatų vykdymą visoje ES, ne tik lieka nenubausti iš svetur atvykstantys pažeidėjai, kuriems netaikomi jokie dvišaliai susitarimai, bet ir diskriminuojami vietiniai kelių eismo taisyklių pažeidėjai.

---

1 Šaltinis: Eurostatas. 5 proc. apskaičiuoti remiantis konkrečių šalių grupės duomenimis. Tai reiškia, kad apie 5 proc. visų keliuose nuvažiuotų transporto priemonės kilometrų nuvažiuota kitoje šalyje registruotomis transporto priemonėmis. Rezultatai yra tokie: 5,5 proc. Prancūzijoje (30 mlrd. transporto priemonės kilometrų), 3,9 proc. Vokietijoje, 4,1 proc. Nyderlanduose, ir 3,9 proc. JK.

2 2,5 proc. Danijoje, 4 proc. Suomijoje, 6 proc. Nyderlanduose, 8 proc. Katalonijoje (Ispanija), 14 proc. Belgijoje, 15 proc. Prancūzijoje, ir 30 proc. Liuksemburge.

3 Prancūzijoje jie sudaro 5,5 proc. kelių eismo dalyvių, tačiau 15 proc. pažeidėjų. Atitinkami duomenys Nyderlanduose yra tokie: iš svetur atvykstantys vairuotojai sudaro 4,1 proc. kelių eismo dalyvių, tačiau 6 proc. pažeidėjų (*Centraal Justitieel Incasso Bureau*, Nyderlandai).

Šio pasiūlymo tikslas – palengvinti sankcijų taikymo užtikrinimą tų vairuotojų, kurie padaro nusižengimą valstybėje narėje su kitoje valstybėje narėje registruota transporto priemone, atžvilgiu. Šia sistema siekiama užtikrinti, kad baudos už tokius pažeidimus būtų skiriamos nepriklausomai nuo to, kur Europos Sąjungoje pažeidimas padarytas, ir nepriklausomai nuo transporto priemonės, su kuria pažeidimas padarytas, registracijos vietos.

Pasiūlyme aptariami šie pažeidimai: leidžiamo greičio viršijimas, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio, nesinaudojimas saugos diržu, ir važiavimas degant raudonam šviesoforo signalui. Tai daugiausiai avarijų ir mirčių keliuose sukeliantys kelių eismo taisyklių pažeidimai.

Šiuo pasiūlymu siekiama įsteigti Europos Sąjungos elektroninį informacijos mainų tinklą, kuriuo naudojantis būtų galima nustatyti transporto priemonės registracijos liudijimo turėtoją, kad valstybės narės, kurioje buvo padarytas pažeidimas, institucijos galėtų su pažeidimu susijusiam transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojui išsiųsti pranešimą apie tai.

Tokia sistema ypač naudinga tada, kai kelių eismo taisyklių pažeidimas užfiksuojamas automatiniais prietaisais ir todėl pažeidėjo negalima iškart nustatyti, kaip antai leidžiamo greičio viršijimo ar važiavimo degant raudonam šviesoforo signalui atvejais. Ji taip pat naudinga siekiant ištirti pažeidimus, kai sustabdžius transporto priemonę reikia patikrinti transporto priemonės registravimo duomenis. Tai ypač svarbu, kai vairuotojas yra apsvaigęs nuo alkoholio.

Pasiūlyme neaptariamas nei kelių eismo taisyklių, nei baudų už kelių eismo taisyklių pažeidimus suvienodinimas, nes tuos klausimus geriausiai gali spręsti pačios valstybės narės. Jame pateikiamos tik administracinės nuostatos dėl veiksmingos tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo sistemos įdiegimo pagrindinių kelių eismo taisyklių pažeidimų atvejais. Pasiūlyme valstybėms narėms netrukdoma pasirinkti, kokią atsakomybę – administracinę ar baudžiamąją – taikyti už kelių eismo taisyklių pažeidimus. Jame taip pat nenurodoma, kas pagal valstybių narių įstatymus turėtų būti atsakingas už tokius pažeidimus.

Pasiūlymo tekste pažeidimai aptariami jų teisiškai nekvalifikuojant į kriminalinius ar administracinius, nes valstybėse narėse tie patys pažeidimai traktuojami skirtingai; pasiūlymas gali būti taikomas iškart, neatsižvelgiant į tokį pažeidimų kvalifikavimą.

Šiame pasiūlyme visų šių apribojimų atžvilgiu visapusiškai laikomasi subsidiarumo principo.

Siūloma sistema neprieštarauja įprastai tarpvalstybinių pažeidimų atveju taikomai tvarkai: pažeidėjus traukia atsakomybėn toji valstybė narė, kurioje buvo padarytas pažeidimas. Nauja yra tik mechanizmas, kuriuo pasinaudodamos susijusios institucijos gali nustatyti ir bausti iš svetur atvykstančius pažeidėjus.

Pasiūlymu nepažeidžiama galimybė taikyti Tarybos pamatinį sprendimą 2005/214/TVR dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms (trečiasis ramstis). Siūloma direktyva taikoma tik etapams iki galutinės sankcijos taikymo, o pamatinis sprendimas taikomas tada, kai pažeidėjas nemoka baudos ir jis galutiniu sprendimu įpareigojamas tai padaryti.

- **Bendrosios aplinkybės**

2001–2007 m. vis blogiau sekėsi sumažinti avarijų aukų skaičių. 2007 m. nepasiekta jokios pažangos – aukų skaičius ES nesumažėjo.

Iš turimų duomenų paaiškėjo, kad pagrindinės avarijų, kuriose būta aukų, priežastys yra greičio viršijimas, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio ir nesinaudojimas saugos diržu. Padėtis nesikeičia nuo 1999 m.

Remiantis 2007 m. atliktu poveikio vertinimo tyrimu, kuriame pateikti 2004 m. įvykusių avarijų duomenys, 30 proc. žmonių keliuose žuvo dėl greičio viršijimo, 25 proc. – dėl vairavimo išgėrus, 17 proc. – dėl saugos diržų nenaudojimo ir apytiksliai 4 proc. dėl važiavimo degant raudonam šviesoforo signalui. Kitaip tariant, apie 75 proc. visų žuvusiųjų keliuose mirties priežastis – vienas ar daugiau iš šių keturių kelių eismo taisyklių pažeidimų.

2004 m. balandžio 6 d. Komisija priėmė Rekomendaciją dėl kelių eismo saugumo užtikrinimo (2004/345/EB), kurioje pateikiama geroji reikalavimų, susijusių su šiais trimis pažeidimais, laikymosi užtikrinimo patirtis. Atsižvelgiant į tai, kaip iki šiol kito žuvusiųjų keliuose skaičius, šios rekomendacijos, kuri yra neįpareigojanti priemonė, nepakanka norint avarijų aukų skaičių sumažinti perpus.

Jei nebus imtasi veiksmų, labai tikėtina, kad tikslas nebus pasiektas.

- **Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos**

2004 m. balandžio 6 d. Komisijos Rekomendacijoje dėl kelių eismo saugumo užtikrinimo, sprendžiant greičio viršijimo, vairavimo išgėrus ir nesinaudojimo saugos diržu problemas, daugiausiai dėmesio skiriama gerajai patirčiai ir kiek mažiau – tarpvalstybiniam eismo saugumo užtikrinimui. Šiame pasiūlyme daugiausia dėmesio skiriama klausimams, susijusiems su tarpvalstybiniu eismo saugumo užtikrinimu; jame neaptariami kelių eismo saugumo užtikrinimo būdai. Pagrindinis šių dviejų teisės aktų panašumas yra tas, kad abiejuose juose sprendžiama, kaip užtikrinti, kad sankcijos būtų taikomos visais atvejais už iš esmės tuos pačius kelių eismo pažeidimus.

- **Derėjimas su kitomis Europos Sąjungos politikos sritimis ir tikslais**

Siūlomi veiksmai atitinka ES visuomenės sveikatos politiką ir aplinkos politiką. Jais taip pat bus papildytas 2005 m. vasario 24 d. Tarybos pamatinis sprendimas 2005/214/TVR dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms, kuriuo nustatomas galutinių sprendimų dėl finansinių baudų, įskaitant baudų už kelių eismo taisyklių pažeidimus, tarpvalstybinis pripažinimas ir reikalavimas jų laikytis.

2) KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Konsultacijos būdai, pagrindiniai tiksliniai sektoriai ir bendras respondentų aprašymas

Su suinteresuotosiomis šalimis buvo konsultuojamasi nuo pat projekto įgyvendinimo pradžios. 2004 m. pagal SARTRE 3 (Socialinis požiūris į kelių eismo pavojus Europoje) projektą 24 000 ES piliečių buvo paprašyta pareikšti nuomonę dėl kelių eismo saugumo užtikrinimo.

2006 m. liepos 20 d., siekiant aptarti reguliavimo veiksmų ES lygiu tikslus ir taikymo sritį, buvo organizuotas susitikimas su ekspertų grupe, įkurta paskelbus 2004 m. balandžio 6 d. Komisijos rekomendaciją dėl kelių eismo saugumo užtikrinimo.

Be to, buvo organizuoti įvairūs dvišaliai susitikimai su daugeliu suinteresuotųjų šalių, ypač su valstybėmis narėmis ir kelių eismo saugumo užtikrinimo institucijomis.

Nuo 2006 m. lapkričio 6 d. iki 2007 m. sausio 19 d., laikantis Komisijos normų, Komisijos „Europa“ svetainėje vyko viešosios konsultacijos. Iš viso gauti 54 įvairių suinteresuotųjų šalių komentarai. Visi komentarai paskelbti Komisijos „Europa“ portalo svetainėje, skirtoje saugumo keliuose klausimams.

2007 m. vasario 27 d. surengtas suinteresuotųjų šalių susitikimas, į kurį buvo pakviestos visos komentarus pateikusios šalys ir visos valstybės narės.

Siekdama gauti informacijos apie tai, kaip Europoje užtikrinamas kelių eismo saugumo nuostatų vykdymas, Komisija parengė Europos kelių policijai skirtą klausimyną. Atsakymus pateikė dvidešimt viena šalis, ir tie atsakymai tapo pagrindu viešoms diskusijoms, į kurias buvo pakviesti kelių policijos pajėgų atstovai pateikti savo nuomonę apie numatomus ES veiksmus.

Atsakymų santrauka ir kaip į juos atsižvelgta

Visi dalyviai sutiko su problemos apibūdinimu ir pritarė numatomiems ES veiksmams: pagerinti saugumą keliuose sugriežtinant kelių eismo saugumo užtikrinimą ir sprendžiant procedūrinius klausimus. Tačiau nuomonės skyrėsi dėl reikiamos teisinės bazės. Į pateiktus atsakymus atsižvelgta.

Nuo 2006 m. lapkričio 6 d. iki 2007 m. sausio 19 d. vyko atviros konsultacijos internetu. Komisija gavo 54 atsakymus. Konsultacijų rezultatus rasite http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir pritaikymas**

Susijusios mokslo ir kompetencijos sritys

Kelių eismo saugumas ir jo užtikrinimas

Taikyti metodai

Susitikimai su valstybių narių ekspertais; konsultacijos ir susitikimai su suinteresuotosiomis šalimis; įvairūs mokslinių tyrimų projektai; kiti projektai ir tyrimai.

Pagrindinės organizacijos ir ekspertai, su kuriais konsultuotasi

Valstybių narių, TISPOL (Europos kelių eismo policijos tinklo) ir Europos transporto saugumo tarnybos transporto politiką įgyvendinantys pareigūnai ir kelių eismo priežiūros pareigūnai.

Gautų ir panaudotų patarimų santrauka

Nebuvo užsiminta apie galimus rimtus pavojus, kurių pasekmės būtų nepataisomos.

Visi vienbalsiai sutiko, kad būtina imtis tolesnių geresnio kelių eismo saugumo užtikrinimo veiksmų; priešingu atveju pernelyg didelio avarijų aukų skaičiaus nebus galima sumažinti iki visų ES institucijų suderinto lygio. Išsiskyrė nuomonės dėl to, kokios būtų tinkamos teisinės priemonės tokiam tikslui siekti.

Priemonės, kurios buvo taikomos siekiant viešai paskelbti ekspertų nuomonę

Suinteresuotųjų šalių nuomonės apie konsultacinį dokumentą buvo paskelbtos Komisijos interneto svetainėje:

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

- **Poveikio vertinimas**

Poveikio vertinime aptariami penki variantai, kurių kiekvienas skirtas tarpvalstybiniam eismo saugumo užtikrinimui ir gerajai tokio užtikrinimo patirčiai įgyvendinti valstybėse narėse.

Pirmasis variantas – toliau taikyti dabartinę tvarką.

Pagal antrąjį variantą bendradarbiaujant su pažeidėjų, atvykstančių iš svetur, gyvenamosios šalies institucijomis jie būtų baudžiami vėl atvykę į pažeidimo padarymo šalį. Pagal šį variantą būtų taikomos ne reguliavimu grindžiamos priemonės, kurias ES lygmeniu būtų galima taikyti nekeičiant dabartinių arba nepriimant naujų teisės aktų. Komisijos rekomendacijoje dėl kelių eismo saugumo užtikrinimo (2004/345/EB) valstybės narės skatinamos taikyti gerąją reikalavimų laikymosi užtikrinimo patirtį. Tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo siekiama gerinant nacionalines taisykles.

Pagal trečiąjį ir ketvirtąjį variantą kelių eismo saugumo užtikrinimo taip pat numatoma siekti ne reguliavimu grindžiamomis priemonėmis, remiantis galiojančia Komisijos rekomendacija. Trečiajame variante, tarpvalstybiniam eismo saugumui užtikrinti numatyta įsteigti Europos Sąjungos elektroninį informacijos mainų tinklą, kuriuo naudojantis būtų galima nustatyti transporto priemonės registracijos liudijimo turėtoją; ketvirtojo varianto pagrindas – abipusis įrodymų pripažinimas ir susijusių duomenų perdavimas tos valstybės, kurioje transporto priemonė registruota, institucijoms, kad šios užtikrintų sankcijų už pažeidimus taikymą ir pačios tokias sankcijas taikytų.

Penktojo varianto pagrindas taip pat yra įrodymų perdavimas registracijos valstybei siekiant tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo. Jis skiriasi nuo antrojo, trečiojo ir ketvirtojo variantų ta prasme, kad jame numatytos reguliavimo priemonės dėl gerosios eismo saugumo užtikrinimo patirties, taikytinos visose valstybėse narėse. Šis variantas taip pat apima eismo saugumo užtikrinimo prietaisų standartizavimo priemones.

Taikant penktąjį variantą būtų gaunama didesnė socialinė bei ekonominė nauda ir teigiamas poveikis aplinkai nei pasirinkus kitus variantus (socialinė nauda – keliuose žūtų ir būtų sužeidžiama mažiau žmonių; ekonominė nauda – didelė finansinė nauda, nes sumažėtų eismo įvykių, todėl būtų padaroma mažiau fizinės ir materialinės žalos; be to, būtų gaunama pajamų iš mokamų finansinių baudų; teigiamas poveikis aplinkai: rečiau viršijant greitį sumažėtų tarša ir būtų sunaudojama mažiau kuro).

Tačiau dabartiniame Bendrijos teisės raidos etape penktasis variantas netinka, nes jis prieštarauja subsidiarumo principui, o jame siūloma tvarka iš dalies sutampa su Tarybos pamatiniu sprendimu 2005/214/TVR dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms. Todėl siūlomi veiksmai pagrįsti trečiuoju variantu. Pagal šį variantą numatoma įkurti valstybių narių informacijos mainų sistemą ir taip palengvinti baudų taikymą už tam tikrus kelių eismo taisyklių pažeidimus, padarytus vienoje valstybėje narėje su transporto priemone, registruota kitoje valstybėje narėje. Skirtingai nuo ketvirtojo varianto, jame numatoma, kad pažeidėją atsakomybėn traukia toji šalis, kurioje buvo padarytas pažeidimas. Jame aptariami etapai nuo pažeidimo nustatymo momento iki pranešimo apie padarytą pažeidimą išsiuntimo transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojui. Jame neaptariami atvejai, kai pranešimo gavėjas atsisako mokėti baudą ir galutiniu teismo sprendimu yra įpareigojamas tai padaryti, nes pirmiau minėtame Tarybos pamatiniame sprendime 2005/214/JHA tokius galutinius sprendimus numatoma abipusiškai pripažinti ir vykdyti.

Komisija atliko poveikio vertinimą, kaip nurodyta darbo programoje; poveikio vertinimo ataskaitą rasite SEC(2007)XXX.

3) TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

- **Siūlomų veiksmų santrauka**

Pasiūlyme nurodomi techniniai mechanizmai ir teisinės priemonės, kurių reikėtų siekiant tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo kelių eismo taisyklių pažeidimų atvejais, kai pažeidimai kelia pavojų saugumui keliuose.

Pagal siūlomą tvarką numatoma, kad valstybės narės keičiasi informacija tada, kai valstybėje narėje padaromas pažeidimas su kitoje valstybėje narėje registruota transporto priemone. Valstybė narė, kurioje padarytas pažeidimas, transporto priemonės registravimo numerį ir kitą susijusią informaciją nusiunčia tai kitai valstybei narei ar pažeidimą padariusio asmens registracijos valstybei, jei tai galima nustatyti, ir prašo pateikti informaciją apie transporto priemonės registracijos liudijimo turėtoją. Valstybės narės keičiasi informacija per elektroninį tinklą. Valstybė narė, kurioje buvo padarytas pažeidimas, gavusi pageidaujamą informaciją, tokiam transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojui siunčia priede nurodytos standartinės formos pranešimą apie pažeidimą.

Šiame dokumente pateikiama privaloma informacija apie mokėtiną sumą ir apie prieštaravimo ar skundo pateikimo būdus. Kraštutiniu atveju, jei pažeidėjas nemoka baudos, gali būti taikomas Tarybos pamatinis sprendimas 2005/214/JHA dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms. Pasiūlyme aptariami šie pažeidimai: greičio viršijimas, nesinaudojimas saugos diržu ir važiavimas degant raudonam šviesoforo signalui.

Be to, Komisijai padės Kelių eismo saugumo užtikrinimo komitetas, kuris bus atsakingas už bendrųjų taisyklių dėl informacijos mainų elektroninėmis priemonėmis rengimą. Šis komitetas taip pat dalyvaus keičiant standartinę pranešimo apie pažeidimą formą, jei to reikės.

- **Teisinis pagrindas**

ES lygmens kelių eismo saugumo priemonių teisinis pagrindas yra EB sutarties 71 straipsnio 1 dalis, kurioje teigiama, kad „…Taryba, 251 straipsnyje nurodyta tvarka …., nustato c) priemones transporto saugumui gerinti.“

- **Subsidiarumo principas**

Subsidiarumo principas taikomas tada, kai pasiūlymas nepriklauso išimtinei Bendrijos kompetencijai.

Šio pasiūlymo tikslų valstybės narės negali pasiekti tinkamai dėl šių priežasčių:

Atrodo, kad nepaisant 2003 m. spalio mėn. Komisijos rekomendacijos dėl gerosios reikalavimų laikymosi užtikrinimo patirties, ES valstybėms narėms nepavyks pasiekti bendro tikslo – iki 2010 m. perpus sumažinti žuvusiųjų keliuose skaičių. Dabar kai kuriose valstybėse narėse žuvimo kelyje rizika yra beveik penkis kartus didesnė nei kitose valstybėse narėse. Šalyse, kuriose taikoma geroji reikalavimosi laikymosi užtikrinimo patirtis, paprastai saugumo keliuose rezultatai yra geresni nei tose šalyse, kurios tokia patirtis netaikoma. Bendrijos vykdomos veiklos tikslas – pasiekti, kad visos valstybės narės taikytų vienodus aukšto lygio saugumo keliuose standartus.

Jau įrodyta, kad automatiniai prietaisai yra svarbus veiksnys siekiant geresnio eismo saugumo užtikrinimo; todėl svarbu supaprastinti jų veikimo būdą. Kalbant apie greičio viršijimą, pavyzdžiui, tose šalyse, kuriose dažnai naudojami automatiniai greičio matavimo prietaisai, kaip antai Nyderlanduose ir JK, aukų keliuose paprastai būna mažai (atitinkamai 46 ir 56 aukos milijonui gyventojų), o šalyse, kuriose tokie prietaisai naudojami retai arba visai nenaudojami, pavyzdžiui, Lenkijoje ir Čekijos Respublikoje, paprastai aukų būna daug daugiau (atitinkamai 143 ir 126 aukos milijonui gyventojų). (2005 m. duomenys). Panašiai ir vairavimo išgėrus atvejais – šalyse, kuriose dažnai tikrinamas vairuotojų blaivumas, paprastai saugumo keliuose rezultatai yra žymiai geresni nei tose šalyse, kuriose tokie tikrinimai atliekami retai.

Tačiau pagal subsidiarumo principą eismo saugumo užtikrinimo tvarka valstybės narės teritorijoje laikoma jos pačios kompetencija, todėl pasiūlyme nesiekiama nustatyti, kokiais metodais turėtų būti užtikrinamas tokių nuostatų vykdymas. Pasiūlyme daugiausiai dėmesio skiriama tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo būdams, nes to valstybėms narėms nepavyko iki šiol pasiekti nei vykdant vienašalę, nei dvišalę veiklą. Turimais neišsamiais duomenimis, padaroma daug pažeidimų, tačiau juos padarę asmenys lieka nenubausti, todėl blogėja automatizuoto eismo saugumo užtikrinimo veiksmingumas ir patikimumas.

Jei nebus taikomas automatizuotas leidžiamo greičio laikymosi užtikrinimas ir veiksmingos tokio užtikrinimo kontrolės procedūros, tokio didelio greičio viršijimo pažeidimų skaičiaus tarpvalstybiniu lygmeniu nebus įmanoma sumažinti. Tokia pati padėtis susidarys dėl tarpvalstybinio sankcijų už vairavimą išgėrus taikymo užtikrinimo, jei nebus atsitiktinės atrankos būdu atliekami iškvėpto oro matavimo testai.

Kaip nurodyta Poveikio vertinime, tikimasi, kad įgyvendinus siūlomas nuostatas dėl tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo, valstybės narės savo teritorijoje vykdys veiksmingą eismo saugumo užtikrinimą tik nacionalinių pažeidimų atvejais.

Galiojančios dvišalės ir kitos valstybių narių tarpvyriausybinės tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo iniciatyvos nėra tiek veiksmingos, kiek reikėtų, todėl nacionaliniai įstatymai taikomi nepakankamai, administracinės bei finansinės sistemos yra neveiksmingos. Nors taikant kai kuriuos iš šių susitarimų susijusiose šalyse (ypač taikant Nyderlandų ir Vokietijos bei Nyderlandų ir Belgijos susitarimus) tarpvalstybinis eismo saugumo užtikrinimas pagerėjo, kitų susitarimų nauda nedidelė. Dėl to kelių eismo saugumas visose valstybėse narėse nepakankamas, o iš svetur atvykstantiems pažeidėjams ir tam tikroje valstybėje nuolat gyvenantiems pažeidėjams taikoma nevienoda tvarka – pirmieji nebaudžiami, o pastarieji – baudžiami. Pasiūlyme siekiama sukurti visos ES tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo sistemą, kuri leistų išspręsti dabartinių susitarimų problemas ir atsisakyti skirtingų dvišalių ar kitokių tarpvyriausybinių susitarimų, kuriems parengti ir įgyvendinti reikėtų laiko ir lėšų ir kurie galiausiai nebūtų labai veiksmingi.

Be to, kelių eismo saugumą turi gerinti visos valstybės narės; ypač tos, kuriose kelių eismo saugumo padėtis yra prasta, nors to turi siekti ir tos valstybės narės, kuriose kelių eismo saugumo padėtis yra gera. Jei jos nesugebės taikyti siūlomų priemonių, tai neigiamai paveiks jų siekį sumažinti aukų keliuose skaičių.

Jei visos valstybės narės taikys veiksmingus eismo saugumo užtikrinimo metodus, tai gali tapti svarbiu įnašu siekiant perpus sumažinti avarijų ir (arba) didelių avarijų keliuose skaičių. Poveikio vertinimo tyrimu nustatyta, kad taikant tokius metodus kasmet būtų galima išgelbėti 5 000 gyvybių.

Bendrijos veiksmais bus galima geriau pasiekti pasiūlymo tikslus dėl toliau nurodytų priežasčių.

Tik keičiantis informacija per elektroninę sistemą pagal ES lygmens teisinę priemonę galima pasiekti nuoseklaus ir veiksmingo visą ES apimančio tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo.

Pasiūlyme neaptariamas nei kelių eismo taisyklių, nei baudų už kelių eismo taisyklių pažeidimus suvienodinimas, nes tuos klausimus geriausiai gali spręsti pačios valstybės narės. Jame pateikiamos tik administracinės nuostatos dėl veiksmingos tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo sistemos įdiegimo pagrindinių kelių eismo taisyklių pažeidimų atvejais. Pasiūlymu valstybėms narėms netrukdoma pasirinkti, kokią atsakomybę – administracinę ar baudžiamąją – taikyti už kelių eismo taisyklių pažeidimus. Jame taip pat nenurodoma, kas pagal valstybių narių įstatymus turėtų būti atsakingas už tokius pažeidimus. Valstybės narės, pavyzdžiui, taiko skirtingus įstatymus dėl atsakomybės už leidžiamo greičio viršijimą: daugelyje šalių už pažeidimą baudžiamas transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojas, kitose – vairuotojas. Valstybės narės turėtų dėti įvairiapuses pastangas, kad per jų teritoriją važiuojantys vairuotojai iš kitų valstybių narių būtų susipažinę su galiojančiomis pagrindinėmis kelių eismo taisyklėmis, kaip antai didžiausias leidžiamas greitis ir alkoholio kiekis kraujyje.

Pranešime apie pažeidimą, kuris turi būti nusiųstas transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojui, prašoma pateikti duomenis apie asmenį, vairavusį transporto priemonę tada, kai buvo nustatytas pažeidimas, jei turėtojas atsisako mokėti baudą. Jei iš transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojo atsakymo paaiškėja, kad pažeidimą padarė ne turėtojas, o transporto priemonę vairavęs asmuo, pažeidimo šalis nusprendžia, ar reikėtų pareikšti ieškinį vairuotojui.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl toliau nurodytos (-ų) priežasties (-čių).

Direktyva yra paprasčiausias būdas pasiūlymo tikslams pasiekti.

Pasiūlyme aptariamas tik nuostatų vykdymo užtikrinimas kelių eismo taisyklių pažeidimų atvejais, o ne kelių eismo taisyklių, baudžiamojo proceso ar sankcijų suvienodinimas, nes to nereikia, kad norimų rezultatų būtų pasiekta. Pasiūlyme neaptariami atvejai, kai adresatas atsisako mokėti finansinę baudą, tačiau jis yra įpareigojamas tai padaryti galutiniu teismo sprendimu, kadangi Tarybos pamatiniame sprendime 2005/214/TVR dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms numatyta, kad tokie galutiniai sprendimai turi būti abipusiai pripažįstami ir vykdomi.

Kaip įrodyta poveikio vertinime, šio pasiūlymo finansinė ir administracinė našta yra labai nedidelė. Be to, jau galiojanti ES informacijos sistema bus naudojama apsikeičiant informacija tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo tikslais. Tai taip pat padės sumažinti išlaidas.

- **Pasirinkta priemonė**

Pasirinkta priemonė – direktyva.

Kitos priemonės nėra laikomos tinkamomis dėl šios (-ių) priežasties (-čių).

Paaiškėjo, kad, siekiant nustatyto tikslo, galiojančios Komisijos rekomendacijos nepakanka. Tas pats, gal net dar labiau, taikytina bendram reguliavimui ir savireguliavimui. Reglamentas būtų pernelyg norminantis ir ne visada jį būtų galima taikyti pasinaudojant esamomis nacionalinės teisės įgyvendinimo įstaigomis.

4) POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymo poveikis biudžetui susijęs su direktyvos valdymo komiteto įkūrimu ir jo veiklos vykdymu.

5) PAPILDOMA INFORMACIJA

- **Modeliavimas, bandomasis etapas ir pereinamasis laikotarpis**

Informacijos mainų sistema bus patobulinta ir išbandyta direktyvos perkėlimo laikotarpiu (per dvejus metus).

- **Supaprastinimas**

Pasiūlyme numatoma supaprastinti ES bei nacionalinių institucijų administracinę tvarką, pavyzdžiui, suvienodinti informacijos mainus taikant vieningą protokolą.

Siekiant veiksmingai tirti labai didelį kelių eismo taisyklių pažeidimų, kaip antai greičio viršijimas, skaičių, reikia nustatyti supaprastintą baudų už tokius pažeidimus taikymo tvarką. Dabar daugelis valstybių narių tokios tvarkos nėra nustačiusios arba jų taikoma tvarka skiriasi, nes yra nustatyta pagal dvišalius ar daugiašalius susitarimus. Šios valstybės narės bus skatinamos pradėti taikyti tokią tvarką, atsižvelgiant į tai, kad pagal siūlomas priemones turėtų būti aktyviau diegiami automatiniai greičio matavimo prietaisai.

- **Atitikmenų lentelė**

Valstybės narės privalo Komisijai pateikti direktyvą perkeliančių nacionalinių teisės aktų tekstus ir tų nuostatų bei šios direktyvos atitikmenų lentelę.

- **Europos ekonominė erdvė**

Siūlomas teisės aktas susijęs su Europos ekonomine erdve, todėl turėtų būti taikomas ir jai.

2008/0062 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

dėl sklandesnio tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimo

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnio 1 dalies c punktą,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą[4],

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[5],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[6],

pasikonsultavę su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu,

laikydamiesi Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos[7],

kadangi:

(1) Europos Sąjunga įgyvendina kelių eismo saugumo gerinimo politiką, kurios tikslas – sumažinti žūstančiųjų ir sužeistųjų skaičių bei materialinę žalą. Siekiant šio tikslo svarbi priemonė – nuoseklus sankcijų už kelių eismo taisyklių pažeidimus, kurie kelia didelę grėsmę kelių eismo saugumui, taikymo užtikrinimas.

(2) Tačiau, kadangi trūksta atitinkamų mechanizmų, dažnai finansinių baudų už tam tikrus kelių eismo taisyklių pažeidimus taikymas nėra užtikrinamas, jei tie pažeidimai padaromi transporto priemone, registruota kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje padarytas pažeidimas.

(3) Siekiant pagerinti kelių eismo saugumą visoje Europos Sąjungoje ir užtikrinti, kad ir tam tikroje valstybėje narėje nuolat gyvenantiems, ir iš svetur atvykstantiems pažeidėjams būtų taikomos vienodos sąlygos, reikia sklandžiau taikyti sankcijas – kad ir kurioje valstybėje narėje būtų registruota transporto priemonė, kuria buvo padarytas pažeidimas. Šiuo tikslu reikėtų įdiegti tarpvalstybinių informacijos mainų sistemą.

---

4 OL C , , p. .
5 OL C , , p. .
6 OL C , , p. .
7 OL C , , p. .

(4) Tokia sistema ypač vertinga, kai kelių eismo taisyklių pažeidimai, pavyzdžiui, leidžiamo greičio viršijimas arba važiavimas degant raudonam šviesoforo signalui, nustatomi automatiniais prietaisais ir kai pažeidėjo tapatybės iškart nustatyti negalima. Ji taip pat naudinga tam, kad už pažeidimus būtų galima skirti sankcijas, kai gali būti būtina patikrinti transporto priemonės registracijos duomenis sustabdžius transporto priemonę. Tai ypač svarbu vairavimo apsvaigus nuo alkoholio atvejais.

(5) Nustatant kelių eismo taisyklių pažeidimo rūšis, kurioms turi būti taikoma ši sistema, reikėtų atsižvelgti į tai, kokį pavojų jie kelia kelių eismo saugumui; joms turėtų priklausyti pažeidimai, kurie laikomi kelių eismo taisyklių pažeidimais pagal visų valstybių narių įstatymus. Todėl tikslinga numatyti nuostatas, taikytinas leidžiamo greičio viršijimui, vairavimui apsvaigus nuo alkoholio, važiavimui neprisisegus saugos diržu ir važiavimui degant raudonam šviesoforo signalui. Komisija toliau stebės su kitais kelių eismo taisyklių pažeidimais, kurie turi rimto poveikio kelių eismo saugumui, susijusius pokyčius visoje Europos Sąjungoje ir prireikus svarstys, ar pasiūlyti persvarstyti direktyvą, kad ji būtų pradėta taikyti ir tokiems pažeidimams, pavyzdžiui, vairavimui apsvaigus nuo narkotikų, naudojimuisi judriojo ryšio telefonais vairuojant ir vairavimui neapsidraudus.

(6) Kad eismo saugumo užtikrinimo sistema būtų veiksminga, ji turėtų būti taikoma nuo pažeidimo nustatymo iki standartinės formos pranešimo apie pažeidimą siuntimo atitinkamos transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojui. Priėmus galutinį sprendimą taikomas Tarybos pamatinis sprendimas 2005/214/TVR dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms[8].

(7) Be to, informacija tarp valstybių turėtų būti sparčiai keičiamasi elektroninėmis priemonėmis. Šiuo tikslu reikėtų sukurti ES elektroninį tinklą.

(8) Kadangi nustatant pažeidėjo tapatybę naudojami asmens duomenys, valstybės narės privalo imtis priemonių, užtikrinančių, kad būtų laikomasi 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo[9].

(9) Šiai direktyvai įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką[10].

(10) Visų pirma Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti su priedo derinimu susijusias priemones. Kadangi tos priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos neesminėms šios direktyvos nuostatoms iš dalies pakeisti, jos turi būti priimamos laikantis Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytos reguliavimo procedūros su tikrinimu.

---

8 OL L 76, 2005 3 22, p. 16.

9 OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

10 OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

(11) Kadangi įgyvendintinos sklandesnio tarpvalstybinio sankcijų už tam tikrus kelių eismo taisyklių pažeidimus taikymo užtikrinimo veiklos tikslų pačios valstybės narės deramai pasiekti negali, o Bendrija dėl siūlomos veiklos masto ir poveikio gali juos pasiekti geriau, Bendrija gali priimti priemones laikydamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šioje direktyvoje nenumatoma to, kas nėra būtina šiems tikslams pasiekti.

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis
Dalykas ir taikymo sritis

1. Šia direktyva sukuriama sistema, skirta užtikrinti sklandesnį tarpvalstybinį sankcijų už toliau nurodytus kelių eismo taisyklių pažeidimus taikymą:

a) leidžiamo greičio viršijimas;

b) vairavimas apsvaigus nuo alkoholio;

c) važiavimas neprisisegus saugos diržu;

d) važiavimas degant raudonam šviesoforo signalui.

2. Ši direktyva taikoma tik tuo atveju, jei už atitinkamą pažeidimą nustatytina sankcija yra finansinė bauda arba ją sudaro ir finansinė bauda.

2 straipsnis
Apibrėžtys

Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

(a) „registracijos liudijimo turėtojas“ – atitinkamos transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojas;

(b) „valstybė, kurioje padarytas pažeidimas“ – valstybė narė, kurioje padarytas pažeidimas;

(c) „gyvenamoji valstybė“ – valstybė narė, kurioje registruota transporto priemonė, kuria buvo padarytas pažeidimas;

(d) „kompetentinga institucija“ – už nacionalinę transporto priemonių registracijos dokumentų duomenų bazę atsakinga valdžios institucija;

(e) „leidžiamo greičio viršijimas“ – važiavimas didesniu greičiu, nei nustatytas konkrečiame kelyje arba konkrečiam transporto priemonės tipui valstybės, kurioje padarytas pažeidimas;

(f) „vairavimas apsvaigus nuo alkoholio“ – vairavimas, kai alkoholio kiekis kraujyje didesnis už didžiausią valstybėje, kurioje padarytas pažeidimas, leidžiamą kiekį;

(g) „važiavimas neprisisegus saugos diržu“ – reikalavimo prisisegti saugos diržu arba naudoti specialias vaikų sėdynes nesilaikymas, kai naudotis tokia įranga privaloma pagal Tarybos direktyvą 91/671/EEB[11] arba pagal nacionalinę valstybės, kurioje padarytas pažeidimas, teisę;

(h) „važiavimas degant raudonam šviesoforo signalui“ – pažeidimas, kai važiuojama degant raudonam šviesoforo signalui, kaip apibrėžta valstybės, kurioje jis padarytas, teisėje.

II SKYRIUS

SKLANDESNIO TARPVALSTYBINO EISMO SAUGUMO UŽTIKRINIMO NUOSTATOS

3 straipsnis
Valstybių narių informacijos mainų tvarka

1. Kai vienoje valstybėje narėje transporto priemone, registruota kitoje valstybėje narėje, padaromas pažeidimas ir valdžios institucija, atsakinga už pažeidimo nagrinėjimą valstybėje, kurioje padarytas pažeidimas, neskyrė sankcijos ir atvejo iškart nebaigė nagrinėti, tos valstybės kompetentinga institucija transporto priemonės registracijos numerį ir su pažeidimo vieta bei data susijusią informaciją siunčia kitų valstybių narių arba gyvenamosios valstybės, jei ji gali būti nustatyta, kompetentingoms valdžios institucijoms. Ji tai daro tomis pačiomis aplinkybėmis ir sąlygomis, kuriomis ji nagrinėtų pažeidimą, jei jis būtų padarytas jos pačios teritorijoje registruota transporto priemone.

2. Gyvenamosios valstybės kompetentinga institucija tik valstybės, kurioje padarytas pažeidimas, kompetentingai institucijai nedelsdama perduoda tokią informaciją:

a) atitinkamą registracijos numerį turinčios transporto priemonės markę ir modelį;

b) kai atitinkamos transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojas yra fizinis asmuo, – vardą ir pavardę, adresą, gimimo datą ir vietą;

c) kai atitinkamos transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojas yra juridinis asmuo, – pavadinimą ir adresą.

---

[11] 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 91/671/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių privalomą saugos diržų naudojimą mažiau nei 3,5 t sveriančiose transporto priemonėse, suderinimo (OL L 373, 1991 12 31, p. 26) su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/20/EB (OL L 115, 2003 5 9, p. 63).

3. Kitų valstybių narių kompetentingos institucijos nesaugo valstybės, kurioje padarytas pažeidimas, atsiųstos informacijos.

4 straipsnis
Elektroninio tinklo naudojimas

1. Valstybės narės imasi visų būtinų priemonių, kad užtikrintų, jog 3 straipsnyje nurodyta informacija būtų keičiamasi elektroninėmis priemonėmis. Šiuo tikslu valstybės narės imasi visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad ne vėliau kaip po 12 mėnesių nuo 9 straipsnio 1 dalyje nurodytos datos būtų sukurtas bendrosiomis taisyklėmis grindžiamas ES elektroninis tinklas.

2. 1 daliai įgyvendinti reikiamas bendrąsias taisykles pagal 8 straipsnio 2 dalyje numatytą reguliavimo tvarką Komisija priima iki 9 straipsnio 1 dalyje nurodytos datos.

Šias bendrąsias taisykles visų pirma sudaro nuostatos, susijusios su:

a) duomenų, kuriais keičiamasi, formatu;

b) valstybių narių elektroninių duomenų mainų techninėmis procedūromis.

5 straipsnis
Pranešimas apie pažeidimą

1. Gavusi 3 straipsnio 2 dalyje nurodytą informaciją, valstybės, kurioje padarytas pažeidimas, valdžios institucija, atsakinga už pažeidimų, kuriems taikoma ši direktyva, nagrinėjimą, pranešimą apie pažeidimą siunčia registracijos liudijimo turėtojui. Pranešimas parengiamas remiantis priede nustatyta forma.

2. Pranešime apie pažeidimą nurodoma informacija apie atitinkamą pažeidimą, finansinės baudos suma, kurią registracijos liudijimo turėtojo reikalaujama sumokėti, kaip registracijos liudijimo turėtojas gali užginčyti pranešimo apie pažeidimą pagrindo pagrįstumą ir apskųsti sprendimą, kuriuo nustatoma finansinė bauda, ir procedūra, kurios turi būti laikomasi ginčo arba apeliacinio skundo atveju.

3. Pranešimu apie pažeidimą registracijos liudijimo turėtojas informuojamas, kad jis privalo užpildyti atsakymo formą, jei jis neketina mokėti baudos.

4. Pranešimas apie pažeidimą registracijos liudijimo turėtojui perduodamas gyvenamosios valstybės oficialiąja kalba arba kalbomis, kaip nurodo ši valstybė.

5. Kad atsižvelgtų į techninę pažangą, Komisija gali keisti pranešimo apie pažeidimą formą. Tokios priemonės, skirtos šios direktyvos neesminėms nuostatoms iš dalies pakeisti, priimamos laikantis 8 straipsnio 3 dalyje nurodytos reguliavimo procedūros su tikrinimu.

6 straipsnis

Centrinės valdžios institucijos

1. Kiekviena valstybė narė paskiria centrinę valdžios instituciją padėti taikyti šią direktyvą.

2. Kiekviena valstybė narė per šešis mėnesius nuo šios direktyvos įsigaliojimo Komisijai perduoda pagal šį straipsnį paskirtos centrinės valdžios institucijos pavadinimą ir adresą.

3. 2 dalyje nurodytą informaciją Komisija perduoda kitoms valstybėms narėms.

7 straipsnis

Prieigos prie informacijos, jos taisymo ir pašalinimo teisė

1. Nepažeidžiant pagal Direktyvos 95/46/EB 12 straipsnio a punktą priimtuose nacionaliniuose teisės aktuose nurodytos duomenų subjektų teisės, kiekvienas asmuo turi teisę gauti gyvenamojoje valstybėje registruotus savo asmens duomenis, kurie buvo perduoti jų prašančiai valstybei narei.

2. Kiekvienas susijęs asmuo turi teisę reikalauti nedelsiant ištaisyti visus klaidingus jo asmens duomenis arba nedelsiant pašalinti visus neteisėtai įregistruotus duomenis, nepažeidžiant su apeliaciniais skundais ir žalos atlyginimo mechanizmais susijusių atitinkamos valstybės narės procedūrinių reikalavimų.

3. Duomenų subjektai 2 dalyje nurodytomis teisėmis gali naudotis tarpininkaujant jų gyvenamosios šalies centrinės valdžios institucijai.

III SKYRIUS

KOMITETO PROCEDŪRA

8 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda Kelių eismo saugumo užtikrinimo komitetas.

2. Darant nuorodą į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis – trys mėnesiai.

3. Darant nuorodą į šią dalį, taikomos Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

IV SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

9 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip dvylika mėnesių po jos įsigaliojimo, įgyvendina šią direktyvą. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų nuostatų tekstus bei tų nuostatų ir šios direktyvos atitikmenų lentelę.

   Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Valstybės narės nustato tokios nuorodos darymo tvarką.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinių teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

10 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

11 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje […]

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*

PRIEDAS

5 straipsnyje nurodyta

Pranešimo apie pažeidimą FORMA

[TITULINIS LAPAS]

[Siuntėjo pavadinimas, adresas ir telefono numeris] [Adresato vardas ir pavardė (pavadinimas) bei adresas]

PRANEŠIMAS

apie kelių eismo taisyklių pažeidimą, padarytą ..... [valstybės narės, kurioje buvo padarytas pažeidimas, pavadinimas]

[pirmiau nurodytas tekstas rašomas šiame tituliniame lape visomis oficialiosiomis ES kalbomis]

2 puslapis

[Data .....] [atsakingos įstaigos pavadinimas] nustatė, kad transporto priemone, kurios registracijos numeris ....., markė ....., modelis ....., padarytas kelių eismo taisyklių pažeidimas.

Jūs esate registruotas kaip pirmiau nurodytos transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojas.

Atitinkama informacija apie pažeidimą nurodyta toliau 3 lape.

Už šį pažeidimą skirtos finansinės baudos suma – ..... EUR (nacionalinė valiuta).

Mokėjimo terminas – .....

Jei nemokėsite šios finansinės baudos, privalote užpildyti pridėtą atsakymo formą (4 puslapis) ir išsiųsti ją nurodytu adresu.

---

3 puslapis

Su pažeidimu susijusi atitinkama informacija

a) Transporto priemonės, kuria buvo padarytas pažeidimas, duomenys:

Registracijos numeris:

Registracijos valstybė:

Markė ir modelis:

b) Su pažeidimu susiję duomenys

Jo padarymo vieta, data ir laikas:

Pažeidimo pobūdis ir teisinis kvalifikavimas:

leidžiamo greičio viršijimas, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio, važiavimas neprisisegus saugos diržu arba specialios vaikų sėdynės nenaudojimas, važiavimas degant raudonam šviesoforo signalui[12]

Išsamus pažeidimo aprašymas:

Nuoroda į atitinkamą (-us) teisės aktą (-us):

Pažeidimo įrodymų aprašymas arba nuoroda į juos:

c) Prietaiso, kuris buvo naudojamas nustatant pažeidimą, duomenys[13]

Leidžiamo greičio viršijimui, vairavimui apsvaigus nuo alkoholio, važiavimui degant raudonam šviesoforo signalui arba važiavimui neprisisegus saugos diržu nustatyti naudoto prietaiso rūšis[14]:

Prietaiso specifikacija:

Prietaiso identifikavimo numeris:

Paskutinio kalibravimo galiojimo terminas:

d) Prietaiso taikymo rezultatas:

[pavyzdys – leidžiamo greičio viršijimas; pridėti kitus pažeidimus:]

Didžiausias greitis:

Išmatuotas greitis:

Išmatuotas greitis su ištaisyta paklaida:

---

12 Nereikalinga išbraukti.

13 Netaikytina, jei prietaisas nebuvo naudojamas.

14 Nereikalinga išbraukti.

Atsakymo forma

(užpildyti didžiosiomis raidėmis ir pažymėti pasirinktą variantą)

A. Vairuotojo tapatybė:

– Pavardė ir vardas:

– Gimimo vieta ir data:

– Vairuotojo pažymėjimo numeris:..., išduotas (data)... (vieta)....

– Adresas:

B. Klausimų sąrašas:

(1) Ar transporto priemonė, kurios markė – ..., registracijos numeris – ..., registruota jūsų vardu? taip/ne

Jei ne, registracijos liudijimo turėtojas yra:

(pavardė, vardas, adresas)

(2) Ar pripažįstate, kad padarėte pažeidimą? taip/ne

(3) Jei nepripažįstate, paaiškinkite:

Užpildytą formą ***per 60 dienų nuo šio pranešimo dienos*** prašom atsiųsti šiai institucijai:

šiuo adresu:

INFORMACIJA

Šį atvejį išnagrinės valstybės, kurioje padarytas pažeidimas, kompetentinga valdžios institucija.
Jei nebūsite traukiamas (-a) atsakomybėn, jums apie tai bus pranešta per 60 dienų po atsakymo formos gavimo.

Jei būsite traukiamas (-a) atsakomybėn, taikoma toliau nurodyta procedūra:

[užpildo valstybė, kurioje padarytas pažeidimas, nurodydama informaciją apie tolesnę procedūrą, įskaitant informaciją apie galimybę teikti apeliacinį skundą dėl sprendimo traukti atsakomybėn ir skundo teikimo procedūrą. Bet kuriuo atveju šią informaciją sudaro už traukimą atsakomybėn atsakingos institucijos pavadinimas ir adresas, mokėjimo terminas, atitinkamo apeliacinio organo pavadinimas ir adresas, apeliacinio skundo pateikimo terminas].

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO PAVADINIMAS:

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl sklandesnio tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimo

2. VALDYMO IR BIUDŽETO SUDARYMO PAGAL VEIKLOS RŪŠIS SISTEMA

Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) ir susijusi (-ios) veiklos rūšis (-ys):

Sausumos transportas. Kelių eismo saugumas.

3. BIUDŽETO EILUTĖS

3.1. Biudžeto eilutės (veiklos eilutės ir atitinkamos techninės bei administracinės pagalbos eilutės (buvusios BA eilutės) su pavadinimais:

3.2. Priemonės ir jos finansinio poveikio trukmė:

Neribotos trukmės

3.3. Biudžeto ypatybės:

Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis		Nauja	ELPA įnašas	Šalių kandidačių įnašai	Finansinės perspektyvos išlaidų kategorija

4. IŠTEKLIŲ APŽVALGA

4.1. Finansiniai ištekliai

4.1.1. Įsipareigojimų asignavimų (ĮA) ir mokėjimų asignavimų (MA) suvestinė

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Išlaidų rūšis	Skirsnio Nr.		2012 metai	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m. ir vėliau	Iš viso
Veiklos išlaidos[15]									
Įsipareigojimų asignavimai (ĮA)	8.1.	a							
Mokėjimų asignavimai (MA)		b							
Administracinės išlaidos, įskaičiuotos į orientacinę sumą[16]									
Techninė ir administracinė pagalba (NDA)	8.2.4.	c							
ORIENTACINĖ SUMA IŠ VISO									
Įsipareigojimų asignavimai		a+c							
Mokėjimų asignavimai		b+c							
Į orientacinę sumą <u>neįskaičiuotos</u> administracinės išlaidos[17]									
Žmogiškieji ištekliai ir susijusios išlaidos (NDIF)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Žmogiškiesiems ištekliams ir susijusioms išlaidoms nepriskiriamos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą (NDIF)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[15] Išlaidos, nepriklausančios atitinkamos xx antraštinės dalies xx 01 skyriui.

[16] Išlaidos pagal xx antraštinės dalies xx 01 04 straipsnį.

[17] Išlaidos pagal xx 01 skyrių, nepriskiriamos xx 01 04 arba xx 01 05 straipsniams.

Iš viso orientacinių priemonės finansinių išlaidų

Iš viso ĮA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliams		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
Iš viso MA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliams		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

Išsami informacija apie bendrą finansavimą

Jeigu numatoma, kad pasiūlymą bendrai finansuos kelios valstybės narės arba kitos įstaigos (nurodyti kokios), toliau pateiktoje lentelėje reikėtų nurodyti tokio bendro finansavimo dalies įvertinimą (jei numatoma, kad bendrai finansuos kelios skirtingos įstaigos, galima pridėti papildomų eilučių):

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Bendrą finansavimą teikianti įstaiga		2012 metai	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m. ir vėliau	Iš viso
NR.	f							
Iš viso ĮA, įskaitant bendrą finansavimą	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Suderinamumas su finansiniu programavimu

X Pasiūlymas atitinka esamą finansinį programavimą.

☐ Atsižvelgiant į pasiūlymą, reikės pakeisti atitinkamų finansinės perspektyvos išlaidų kategorijų programas.

☐ Įgyvendinant pasiūlymą, gali tekti taikyti Tarpinstitucinio susitarimo nuostatas[18] (t. y. taikyti lankstumo priemonę arba patikslinti finansinę perspektyvą).

4.1.3. Finansinis poveikis įplaukoms

X Pasiūlymas neturi finansinio poveikio įplaukoms.

☐ Pasiūlymas įplaukoms turi tokį finansinį poveikį:

[18] Žr. Tarpinstitucinio susitarimo 19 ir 24 punktus.

mln. EUR (dešimtųjų tikslumu)

		Prieš taikant priemonę [n-1 metai]	Padėtis pradėjus taikyti priemonę					
Biudžeto eilutė	Įplaukos		[n metai]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] [19]
	a) įplaukos absoliučiaja verte							
	b) įplaukų pokytis	*Δ*						

4.2. Žmogiškųjų išteklių visos darbo dienos ekvivalentas (įskaitant pareigūnus, laikinuosius ir išorės darbuotojus) – išsami informacija pateikta 8.2.1 punkte.

Metų poreikiai	2012 metai	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m. ir vėliau
Iš viso žmogiškųjų išteklių	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. YPATYBĖS IR TIKSLAI

5.1. Trumpalaikiai ar ilgalaikiai poreikiai

Vykdyti kelias toliau nurodytas direktyvoje apibūdintas užduotis, būtent: priimti bendrąsias ES elektroninio informacijos mainų tinklo taisykles, pritaikyti priedą, kuriame pateikta transporto priemonės, kuria buvo padarytas kelių eismo taisyklių pažeidimas, registracijos liudijimo turėtojui skirto pranešimo apie pažeidimą forma, Komisijai padeda komitetas.

5.2. Bendrijai dalyvaujant sukurta pridėtinė vertė, pasiūlymo suderinamumas su kitomis finansinėmis priemonėmis ir galima sinergija

Kad būtų pagerintas kelių eismo saugumas visoje Europos Sąjungoje ir užtikrintos vienodos sąlygos tam tikroje valstybėje narėje nuolat gyvenantiems ir iš svetur atvykstantiems pažeidėjams, pasiūlymu siekiama sukurti sklandesnio tarpvalstybinio sankcijų už tam tikrus kelių eismo taisyklių pažeidimus taikymo užtikrinimo sistemą. Kadangi pasiūlymas taikomas nuo pažeidimo užregistravimo iki pranešimo apie pažeidimą išsiuntimo transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojui, priėmus galutinį sprendimą bus taikomas Tarybos pamatinis sprendimas 2005/214/TVR dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms[20].

---

[19] Jeigu būtina, t. y. jeigu priemonė taikoma ilgiau nei 6 metus, reikėtų pridėti papildomų stulpelių.

[20] 2005 m. vasario 24 d. data (OL L 76, 2005 3 22, p. 16).

5.3. Pasiūlymo tikslai, numatomi rezultatai ir susiję rodikliai atsižvelgiant į valdymo pagal veiklos rūšis sistemą

Tikslas – padėti 2010 m. ir vėliau žūstančiųjų ES keliuose skaičių sumažinti perpus. Direktyvos taikymo rezultatai bus stebimi. Numatomas kelių eismo taisyklių pažeidimų, ypač tokių, kuriuos padaro į tam tikrą valstybę narę iš svetur atvykstantys pažeidėjai, bet kartu ir pažeidimų, kuriuos padaro toje valstybėje narėje nuolat gyvenantys pažeidėjai, skaičiaus sumažėjimas. Tai bus vairuotojų suvokimo, jog už tokius pažeidimus jie neliks nenubausti, bendrasis rezultatas.

5.4. Įgyvendinimo metodai (orientaciniai)

☐ ***Centralizuotas valdymas:***

- ☐ tiesioginis, vykdomas Komisijos
- ☐ netiesioginis, deleguojama:
  - ☐ vykdomosioms agentūroms
  - ☐ Bendrijų įkurtoms įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 185 str.
  - ☐ nacionalinei (-ėms) viešojo sektoriaus įstaigai (-oms) ar įstaigai (-oms), teikiančiai (-čioms) viešąsias paslaugas

X ***Pasidalijamasis arba decentralizuotas valdymas:***

- **X** kartu su valstybėmis narėmis
- ☐ kartu su trečiosiomis šalimis

☐ ***Bendras valdymas kartu su tarptautinėmis organizacijomis (nurodyti)***

Pastabos:

6. STEBĖJIMAS IR VERTINIMAS

6.1. Stebėjimo sistema

Komitetui vadovaus ir pirmininkaus atitinkami Komisijos pareigūnai. Todėl komiteto veikla ir pasiekti rezultatai bus nuolat stebimi.

6.2. Vertinimas

6.2.1. Ex -ante vertinimas

Buvo parengta direktyvos projektui skirta poveikio vertinimo ataskaita, dėl kurios buvo konsultuojamasi su Poveikio vertinimo valdyba.

6.2.2. Priemonės, kurių buvo imtasi atlikus tarpinį arba ex-post vertinimą (panašios ankstesnės veiklos patirtis).

6.2.3. Būsimų vertinimų sąlygos ir dažnumas

Komiteto posėdžiai vyks du kartus per metus.

7. KOVOS SU SUKČIAVIMU PRIEMONĖS

Komitetui vadovaus ir pirmininkaus atitinkami Komisijos pareigūnai. Todėl komiteto veikla ir pasiekti rezultatai bus nuolat stebimi.

8. IŠSAMI INFORMACIJA APIE IŠTEKLIUS

8.1. Pasiūlymo tikslai, vertinant pagal finansines išlaidas:

Netaikytina

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

(Nurodyti tikslų, priemonių ir rezultatų pavadinimus)	**Rezultato rūšis**	**Vid. išlaidos**	n **metai**		n+1 **metai**		n+2 **metai**		n+3 **metai**		n+4 **metai**		n + 5 **metai ir vėliau**		**IŠ VISO**	
			Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų
VEIKLOS TIKSLAS Nr. 1[21] …																
1 priemonė……																
1 rezultatas																
- 2 rezultatas																
2 priemonė……																
- 1 rezultatas																

[21] Kaip apibūdinta 5.3 skirsnyje.

1 tikslo tarpinė suma																
VEIKLOS TIKSLAS Nr. 2…																
1 priemonė…… ……																
- 1 rezultatas																
2 tikslo tarpinė suma																
VEIKLOS TIKSLAS Nr. n																
n tikslo tarpinė suma																
IŠ VISO IŠLAIDŲ																

8.2. Administracinės išlaidos

8.2.1. Žmogiškųjų išteklių skaičius ir rūšis

Pareigų rūšis		Darbuotojai, skiriami priemonei įgyvendinti iš esamų ir (arba) papildomų išteklių (**darbo vietų arba visos darbo dienos ekvivalentų skaičius**)					
		2012 metai	2013 metai	2014 metai	2015 metai	2016 metai	2017 metai
Pareigūnai arba laikinieji darbuotojai[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Darbuotojai, finansuojami[23] pagal XX 01 02 str.							
Kiti darbuotojai[24], finansuojami pagal XX 01 04/05 str.							
IŠ VISO		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Užduočių, susijusių su priemone, aprašymas

Komiteto valdymas:

Vykdyti kelias toliau nurodytas direktyvoje apibūdintas užduotis, būtent: priimti bendrąsias ES elektroninio informacijos mainų tinklo taisykles, pritaikyti priedą, kuriame pateikta transporto priemonės, kuria buvo padarytas kelių eismo taisyklių pažeidimas, registracijos liudijimo turėtojui skirto pranešimo apie pažeidimą forma, Komisijai padeda komitetas.

8.2.3. Žmogiškųjų išteklių (numatytų teisės aktais) šaltiniai

☐ Šiuo metu programos valdymui skirtų darbo vietų, kurias reikia pakeisti arba pratęsti.

☐ Darbo vietų, pagal MPS (metinę politikos strategiją) / PBP (preliminarų biudžeto projektą) iš anksto skirtų n-tiesiems metams.

☒ Darbo vietų, kurių bus prašoma atitinkamos kitos MPS / PBP procedūros metu.

☐ Darbo vietos, kurios bus perskirstytos naudojant valdymo tarnybos išteklius (vidinis perskirstymas).

---

22 Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

23 Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

24 Kurių išlaidos įskaičiuotos į orientacinę sumą.

☐ Darbo vietų, reikalingų n-tiesiems metams, tačiau nenumatytų tų metų MPS/PBP.

8.2.4. Kitos administracinės išlaidos, įskaičiuotos į orientacinę sumą (XX 01 04/05 – Administracinės valdymo išlaidos)

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė (numeris ir pavadinimas)	2012 metai	2013 metai	2014 metai	2015 metai	2016 metai	2017 metai ir vėliau	IŠ VISO
1 Techninė ir administracinė pagalba (įskaitant susijusias išlaidas darbuotojams)							
Vykdomosios agentūros[25]							
Kita techninė ir administracinė pagalba							
- *intra muros*							
- *extra muros*							
Iš viso techninei ir administracinei pagalbai							

8.2.5. Finansinės išlaidos žmogiškiesiems ištekliams ir susijusios išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Žmogiškųjų išteklių rūšis	2012 metai	2013 metai	2014 metai	2015 metai	2016 metai	2017 metai ir vėliau
Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Darbuotojai, finansuojami pagal XX 01 02 str. (pagalbiniai darbuotojai, deleguotieji nacionaliniai ekspertai, pagal sutartis dirbantys darbuotojai ir kt.) (nurodyti biudžeto eilutę)						
Iš viso žmogiškųjų išteklių ir susijusių išlaidų (NEĮSKAIČIUOTŲ į orientacinę sumą)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Prie atitinkamos (-ų) vykdomosios (-ųjų) agentūros (-ų) reikėtų pateikti nuorodą į konkrečią finansinę teisės akto pažymą.

Apskaičiuota – ***Pareigūnai ir laikinieji tarnautojai***

0,5 darbuotojo x 117 000 EUR: 58 500 EUR (0,0585 mln. EUR) per metus

Apskaičiuota – ***Darbuotojai, finansuojami pagal XX 01 02 str.***

Netaikytina

8.2.6. Kitos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	2012 metai	2013 metai	2014 metai	2015 metai	2016 metai	2017 metai ir vėliau	IŠ VISO
XX 01 02 11 01 – Komandiruotės							
XX 01 02 11 02 – Posėdžiai ir konferencijos							
XX 01 02 11 03 – Komitetai[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Tyrimai ir konsultacijos							
XX 01 02 11 05 – Informacinės sistemos							
2 Iš viso kitų valdymo išlaidų (XX 01 02 11)							
3 Kitos administravimui priskiriamos išlaidos (patikslinti, nurodant biudžeto eilutę)							
Iš viso administracinių išlaidų, nepriskiriamų žmogiškiesiems ištekliams ir susijusioms išlaidoms (NEĮSKAIČIUOTŲ į orientacinę sumą)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Pagal Tarybos sprendimą 2006/512/EB (komitologija) įsteigtas komitetas. Suma (0,0351 mln. EUR) apskaičiuota taip: 650 EUR ekspertui x 27 valstybės narės x 2 posėdžiai per metus.

Žmogiškiesiems ir administraciniams ištekliams skirtos išlaidos turi būti padengiamos iš šiuo metu turimų išteklių arba iš lėšų, kurios gali būti skiriamos valdančiajam generaliniam direktoratui pagal metinių paskyrimų tvarką, atsižvelgiant į ribotas biudžeto galimybes.

Biudžeto generalinis direktoratas atsižvelgia į tai, kad „bus naudojama jau sukurta ES informacinė sistema, kuri bus išplėsta, kad būtų galima keistis su tarpvalstybiniu eismo saugumo užtikrinimu susijusia informacija“, ir atitinkamai daro išvadą, kad galimi esamos sistemos pakeitimai bus finansuojami pagal biudžeto eilutę, pagal kurią iš pradžių buvo finansuojamas sistemos kūrimas.