LV

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 19.3.2008
COM(2008) 151 galīgā redakcija

2008/0062 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,**

**ar ko veicina ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildi**

(iesniegusi Komisija)

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

# PASKAIDROJUMA RAKSTS

## 1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Kopš 2001. gada ES ceļu satiksmes drošības politikas mērķis ir līdz 2010. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu samazināt uz pusi. 2001. gadā 27 pašreizējās Eiropas Savienības dalībvalstīs uz ceļiem bojā gājuši 54 000 cilvēku, un kopš tā laika ir veikti daudzi pasākumi, lai sasniegtu mērķi šo skaitli samazināt uz pusi. 2007. gadā, pirmo reizi kopš 2001. gada, letālu negadījumu skaits uz ES ceļiem vairs nesamazinājās. Bojā gājušo skaita samazinājums katru gadu bija šāds – 2004. gadā par 6 %, 2006. gadā par 5 % un 2007. gadā 0%. 2007. gadā letālu negadījumu skaits vēl aizvien bija ap 43 000 – šis skaitlis ir līdzvērtīgs pasažieru skaitam, kas Eiropas Savienībā ietu bojā piecu vidēja izmēra gaisakuģu aviokatastrofās katru nedēļu. Laika posmā no 2001. līdz 2007. gadam bojāgājušo skaits samazinājās par 20 %, taču, lai sasniegtu mērķi uz pusi samazināt letālu negadījumu skaitu, samazinājumam būtu jāsasniedz 37 %. Tā kā stingrāka kontrole ir sevi pierādījusi kā ļoti efektīvs instruments letālu negadījumu skaita samazināšanā, Komisija 2007. gadā savā darba programmā pieņēma priekšlikumu direktīvai šajā jomā.

Šobrīd ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi, ja tie ir izdarīti ar transportlīdzekli, kurš reģistrēts citā dalībvalstī nevis dalībvalstī, kurā pārkāpums ir izdarīts, bieži vien paliek nesodīti. Problēma jo sevišķa nopietna ir attiecībā uz pārkāpumiem, kuri reģistrēti automātiski ar ceļa malā izvietotām kamerām, situācijā, kad starp transportlīdzekļa vadītāju un policiju nav bijis tieša kontakta. Lai izdotos samazināt negadījumu upuru skaitu, ļoti svarīgs ir sabiedrības atbalsts stingrākai kontrolei, savukārt situācija, ka ārvalstu transportlīdzekļa vadītājiem ir iespēja no sankcijām izvairīties, var šo atbalstu mazināt.

Ceļu satiksmē iesaistīto citā valstī reģistrētu transportlīdzekļu vadītāju skaits veido aptuveni 5 % valstīs, par kurām šādi dati ir pieejami[1]. Atļauto braukšanas ātrumu pārsniegušo citu valstu autovadītāju daļa svārstās no 2,5 % līdz 30 %[2]. Šie skaitļi vedina domāt, ka citu valstu autovadītāji veic relatīvi vairāk atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanas pārkāpumu nekā attiecīgās valsts autovadītāji[3].

---

1 Avots: Eiropas Kopienu Statistikas birojs. Rādītājs 5 % pamatots ar datiem no atlasītas valstu grupas. Tas nozīmē pa autoceļiem nobraukto transportlīdzekļa kilometru skaitu; daļu no šiem 5 % veido citā valstī reģistrēti transportlīdzekļi. Rādītājs ir 5,5 % Francijā (30 miljardi transportlīdzekļa kilometru), 3,9 % Vācijā, 4,1 % Nīderlandē un 3,9 % Apvienotajā Karalistē.

2 2,5 % Dānijā, 4 % Somijā, 6 % Nīderlandē, 8 % Katalonijā (Spānijā), 14 % Beļģijā, 15 % Francijā un 30 % Luksemburgā.

3 Francijā citas valsts autovadītāji iesaistīti satiksmē 5,5 % apmērā, bet pārkāpumos — 15 % apmērā. Attiecīgie rādītāji Nīderlandē ir 4,1 % no satiksmes apjoma, bet 6 % no pārkāpumu skaita (*Centraal Justitieel Incasso Bureau*, Nīderlande).

Dalībvalstis ir noslēgušas vairākas divpusējas vienošanās, taču to īstenošana nav bijusi sekmīga. Pārrobežu izpildes nenodrošināšana visā ES ne tikai atstāj nesodītus ārvalstu pārkāpējus, uz kuriem neattiecas neviena no divpusējām vienošanām, tā arī diskriminē attiecīgās valsts noteikumu pārkāpējus.

Šā priekšlikuma mērķis ir atvieglot sankciju izpildi attiecībā uz tiem autovadītājiem, kuri izdara pārkāpumu citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā reģistrēts viņu transportlīdzeklis. Šīs sistēmas nolūks ir nodrošināt, lai sods par šādiem pārkāpumiem tiktu piemērots, neskatoties uz to, kur Eiropas Savienībā pārkāpums ticis izdarīts un kur reģistrēts transportlīdzeklis, ar kuru izdarīts pārkāpums.

Pārkāpumi, uz kuriem attiecas priekšlikums, ir atļautā ātruma pārsniegšana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā, drošības jostas nelietošana un sarkanā gaismas signāla neievērošana. Šie ir ceļu satiksmes pārkāpumi, kas izraisa lielāko skaitu ceļu satiksmes negadījumu un cilvēku bojāeju uz ceļiem.

Priekšlikuma mērķis ir ES mēroga elektroniskas datu apmaiņas tīkla izveidošana, kas ļautu identificēt transportlīdzekļa turētāju, lai tās dalībvalsts iestādes, kurā pārkāpums ir izdarīts, varētu nosūtīt pārkāpumā iesaistītā transportlīdzekļa turētājam paziņojumu.

Šāda sistēma jo īpaši ir vērtīga attiecībā uz ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas fiksēti ar automātiskām mērierīcēm un par kuriem pārkāpēja identitāti uzreiz nevar noteikt, piemēram, atļautā ātruma pārsniegšana vai sarkanā gaismas signāla neievērošana. Sistēma ir arī noderīga, izmeklējot tādus pārkāpumus, kurus fiksējot, ja transportlīdzeklis ticis apturēts, nepieciešama transportlīdzekļa reģistrācijas datu pārbaude. Tas tieši attiecas uz transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā.

Priekšlikuma darbības joma neskar nedz ceļu satiksmes noteikumu saskaņošanu, nedz arī piemērojamo sodu saskaņošanu par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, jo šos jautājumus labāk atstāt dalībvalstu ziņā. Priekšlikums paredz tīri administratīva rakstura noteikumus, lai izveidotu efektīvu un iedarbīgu sistēmu galveno satiksmes noteikumu pārkāpumu pārrobežu izpildes veicināšanai. Tas neiejaucas dalībvalstu satiksmes pārkāpumu kvalificēšanā, kas var būt vai nu administratīva, vai krimināltiesiska rakstura. Tas arī neietekmē dalībvalstu tiesību aktus par to, kas jāsauc pie atbildības par attiecīgo pārkāpumu.

Priekšlikumu piemēro, nešķirojot attiecīgos pārkāpumus starp atkarībā no to juridiskās kvalifikācijas — kriminālos vai administratīvos pārkāpumos — jo dažādās dalībvalstīs tā var būt atšķirīga; priekšlikumu var piemērot neatkarīgi no šādas kvalifikācijas.

Ievērojot visus šos ierobežojumus, priekšlikumā pilnībā ņemts vērā subsidiaritātes princips.

Ierosinātā sistēma pastāv paralēli līdzšinējiem veidiem, kā cīnīties ar pārrobežu satiksmes noteikumu pārkāpējiem: sodu viņiem uzliek tā dalībvalsts, kurā pārkāpums izdarīts. Sistēmas pievienotā vērtība ir pilnīgi jauna mehānisma ieviešana, ar kura palīdzību attiecīgās iestādes var identificēt un sodīt ārvalstu pārkāpējus.

Priekšlikums netraucē piemērot Padomes Pamatlēmumu 2005/214/TI par savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu attiecībā uz finansiālām sankcijām (trešais pīlārs). Ierosinātā direktīva attiecas uz periodu pirms galīgās sankcijas uzlikšanas, savukārt pamatlēmumu piemēro no brīža, kad pārkāpējs ir atteicies maksāt sodu un ir pieņemts galīgais lēmums, lai viņu piespiestu to izdarīt.

- **Vispārīgais konteksts**

Panākumi laikā no 2001. līdz 2007. gadam, samazinot bojā gājušo skaitu, samazinājās. 2007. gadā tālāka attīstība nenotika;. bojāgājušo skaita samazinājums ES bija 0 %.

Pieejamie dati norāda, ka galvenie letālu negadījumu cēloņi ir ātruma pārsniegšana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā un drošības jostas nelietošana. Šāda situācija jau bija 1999. gadā un kopš tā laika nav mainījusies.

Saskaņā ar 2007. gadā veikto ietekmes novērtējuma pētījumu, kurā izvērtēts 2004. gads, 30 % no letāliem negadījumiem izraisījusi atļautā ātruma pārsniegšana, 25 % — transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā un 17 % — drošības jostu nelietošana un apmēram 4 % — sarkanā gaismas signāla neievērošana.. Citiem vārdiem runājot, apmēram 75 % no visiem negadījumiem ar letālu iznākumu ir izraisījis viens (vai vairāki) no šiem četriem ceļu satiksmes pārkāpumiem.

2003. gada 21. oktobrī Komisija pieņēma Ieteikumu (2004/345/EK) par ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildi, kurā ietverti paraugpraksi sankciju izpildei attiecībā uz šiem trim galvenajiem pārkāpumiem. Jāsecina, ka, ņemot vērā pašreizējo situācijas attīstību letālo negadījumu skaitu samazinājumā, šis ieteikums, kas nav saistošs instruments, nav pietiekams, lai tiktu īstenots mērķis uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu uz ceļiem.

Ja nekas netiks darīts, visdrīzāk mērķis sasniegts netiks.

- **Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā**

Komisijas 2003. gada 21. oktobra ieteikumā par ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildi noteikta izpildes paraugprakse attiecībā uz atļautā ātruma pārsniegšanu, transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā un drošības jostu nelietošanu; tas mazāk vērsts uz pārrobežu izpildi. Šajā priekšlikumā galvenā uzmanība pievērsta pārrobežu jautājumiem; tas neskar pašu tiesību aktu izpildes praksi. Šo abu tiesību aktu galvenā līdzība ir tā, ka tie abi attiecas uz sankciju izpildi par gandrīz vieniem un tiem pašiem satiksmes pārkāpumiem.

- **Atbilstība pārējiem ES politikas virzieniem un mērķiem**

Ierosinātā rīcība atbilst ES cilvēku veselības aizsardzības un vides politikai. Tā arī papildinās Padomes Pamatlēmumu 2005/214/TI par savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu attiecībā uz finansiālām sankcijām, kurā noteikts mehānisms galīgo lēmumu par finansiālām sankcijām, tostarp arī satiksmes pārkāpumiem, pārrobežu atzīšanai un izpildei.

## 2) APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

*Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un vispārīgs respondentu raksturojums*

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām notika ja, sākot ar projekta agrīnajiem posmiem. 2004. gadā, īstenojot Eiropas Komisijas līdzfinansēto projektu *SARTRE 3* (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe* (Sabiedrības attieksme pret ceļu satiksmes riskiem Eiropā)), 24 000 ES iedzīvotājus lūdza izteikt domas par ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildi.

Lai apspriestu ES mērogā veicamo reglamentējošo pasākumu mērķus un darbības jomu, 2006. gada 20. jūlijā tika sarīkota tikšanās ar ekspertu grupu, kuru Komisija izveidoja atbilstīgi 2003. gada 21. oktobra ieteikumam.

Turklāt notika dažādas divpusējas tikšanās ar vairākām ieinteresētajām personām, jo īpaši dalībvalstīm un izpildes iestādēm.

Saskaņā ar piemērojamiem Komisijas standartiem no 2006. gada 6. novembra līdz 2007. gada 19. janvārim tīmekļa vietnē *Europa* notika atklāta apspriešana. Komisija saņēma 54 atbildes no dažādām ieinteresētajām personām. Visi atzinumi ir pieejami Eiropas Komisijas *Europa* portāla ceļu drošības tīmekļa vietnē.

2007. gada 27. februārī notika ieinteresēto personu sanāksme, kurā piedalīties uzaicināja visus atzinumus izteikušos un visas dalībvalstis.

Lai apkopotu informāciju par ceļu satiksmes noteikumu izpildi Eiropā, Komisija izstrādāja anketu saistībā ar ceļu policijas darbību Eiropā. Atbildes uz anketas jautājumiem sniedza 21 valsts, un šīs atbildes izmantoja speciālistu grupas diskusijā, kurā piedalīties uzaicināja ceļu policijas pārstāvjus, lai tie izteiktu viedokli par rīcību ES mērogā.

*Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā*

Visi dalībnieki piekrita problēmas formulējumam un plānotajai ES rīcībai: veicināt ceļu satiksmes drošību, uzlabojot izpildi gan pēc būtības, gan pēc piemērošanas kārtības. Tomēr vienotība netika panākta attiecībā uz atbilstošu tiesisko regulējumu. Šīs atbildes ir ņemtas vērā.

No 2006. gada 6. novembra līdz 2007. gada 19. janvārim tīmeklī notika atklāta apspriešana. Komisija saņēma 54 atbildes. Rezultāti pieejami: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

*Attiecīgās zinātniskās jomas*

Ceļu satiksmes drošība un ceļu satiksmes noteikumu izpilde

*Izmantotās metodes*

Sanāksmes ar dalībvalstu ekspertiem; apspriešanās un sanāksmes ar ieinteresētajām personām; dažādi pētniecības projekti; citi projekti un pētījumi.

*Galvenās organizācijas un eksperti, no kuriem pieprasīja atzinumus*

Transporta nozares un ceļu policijas pārstāvji no dalībvalstīm, *TISPOL* (Eiropas ceļu drošības policijas tīkls) un Eiropas Satiksmes drošības padome.

*Saņemto un izmantoto atzinumu kopsavilkums*

Nav norādīts, ka pastāv potenciāli nopietns risks ar neatgriezeniskām sekām.

Vienprātīgi tika nolemts, ka, ja netiks sperti tālāki soļi, lai nodrošinātu stingrāku ceļu satiksmes drošības noteikumu ievērošanas izpildi, nepieļaujami lielo bojāgājušo skaitu uz ceļiem neizdosies samazināt atbilstoši visu ES institūciju atbalstītajam mērķim. Vienprātības nebija par atbilstošu tiesisko regulējumu šā mērķa sasniegšanai.

*Ekspertu atzinumu publiskošanai izmantotie līdzekļi*

No ieinteresētajām personām saņemtās atsauksmes par apspriedes dokumentu publicētas Komisijas tīmekļa vietnē:

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

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējumā izskatītas piecas iespējas un ar katru no tām risināti jautājumi par pārrobežu izpildi un dalībvalstīs piemērojamo izpildes paraugpraksi.

Pirmā iespēja ir nemainīt pašreizējo situāciju.

Otrā iespēja ir sadarbībā ar transportlīdzekļa reģistrācijas valsti citā valstī reģistrētu transportlīdzekļu vadītājus sodīt, kad tie atgriezušies valstī, kurā izdarīts pārkāpums. Šī iespēja ietver pasākumus, kas nav reglamentējoši un ko var veikt, nemainot spēkā esošos vai neieviešot jaunus tiesību aktus ES mērogā. Komisijas ieteikumā par izpildi ceļu satiksmes drošības jomā (2004/345/EK) dalībvalstis tiek rosinātas piemērot izpildes paraugpraksi.Valstu tiesību akti saistībā ar pārrobežu izpildi tiek uzlaboti.

Trešā un ceturtā iespēja attiecībā uz izpildes metodēm arī ietver pasākumus, kas nav reglamentējoši un kas pamatojas uz spēkā esošo Komisijas ieteikumu. Saistībā ar pārrobežu izpildi 3. iespējā paredzēta ES elektroniskās datu apmaiņas tīkla izveide transportlīdzekļa turētāja identificēšanai; 4. iespēja balstās uz pierādījumu savstarpēju atzīšanu un attiecīgo datu sniegšanu tās valsts iestādēm, kurā transportlīdzeklis reģistrēts, lai šīs iestādes varētu piemērot un izpildīt sodus par pārkāpumiem.

Piektā iespēja arī balstās uz pierādījumu nodošanu transportlīdzekļa reģistrācijas valstij pārrobežu izpildes nodrošināšanai. Atšķirībā no 2., 3. un 4. iespējas tā ietver reglamentējošus pasākumus izpildes paraugprakses piemērošanai visās dalībvalstīs. Šī iespēja paredz arī izpildes nodrošināšanai domāto ierīču standartizāciju.

Pēdējā iespēja sniedz vairāk ieguvumu sociālajā, ekonomikas un vides jomā nekā pārējās iespējas (sociālie ieguvumi: mazāk uz ceļiem bojā gājušo un ievainoto; ekonomiskie ieguvumi: būtiski finansiālie ieguvumi, jo notiek mazāk negadījumu, līdz ar to samazinās cilvēkiem un lietām nodarītais kaitējums, un tiek gūti ieņēmumi no finansiālajām sankcijām; ieguvumi vides jomā: retāk tiek pārsniegts atļautais braukšanas ātrums, līdz ar to mazinās piesārņojums un degvielas patēriņš).

Tomēr Kopienas tiesību aktu pašreizējā izstrādes posmā 5. iespēja nav piemērojama, jo neatbilst subsidiaritātes principam, bet procedūras ziņā tā pārklājas ar Padomes Pamatlēmumu 2005/214/TI par savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu attiecībā uz finansiālām sankcijām. Attiecīgi ierosinātā rīcība pamatojas uz 3. iespēju. Tās mērķis ir izveidot sistēmu atbilstošas informācijas apmaiņai starp dalībvalstīm, ar nolūku atvieglot sankciju piemērošanu par noteiktiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas vienā dalībvalstī izdarīti ar citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli. Pretēji 4. iespējai tā atstāj rīcības brīvību tālāk izmeklēt šo pārkāpumu tai dalībvalstij, kurā pārkāpums ir izdarīts. Tā aptver posmus no pārkāpuma fiksēšanas brīža līdz paziņojuma par pārkāpumu nosūtīšanai transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājam. Tā neskar gadījumus, kad adresāts atteicies maksāt un tam ar galīgo lēmumu ir uzlikts pienākums to izdarīt, jo iepriekš minētais Padomes Pamatlēmums 2005/214/TI paredz šādu galīgu lēmumu savstarpēju atzīšanu un izpildi.

Komisija veica ietekmes novērtējumu, kā minēts darba programmā. Ietekmes novērtējuma ziņojums pieejams SEC(2007)XXX.

## 3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

- **Ierosināto pasākumu kopsavilkums**

Priekšlikums ievieš tehniskos mehānismus un juridiskos instrumentus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu pārrobežu izpildi attiecībā uz ceļu satiksmes pārkāpumiem, kas apdraud drošību uz ceļiem.

Ierosinātā procedūra paredz, ka informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm aizsākas brīdī, kad kādā dalībvalstī tiek izdarīts pārkāpums ar citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli. Dalībvalsts, kurā pārkāpums ir izdarīts, nosūta transportlīdzekļa reģistrācijas numuru un pārējo atbilstošu informāciju citām dalībvalstīm vai rezidences valstij, ja šāda informācija ir pieejama, un pieprasa informāciju par transportlīdzekļa turētāju. Informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm notiek, izmantojot elektronisko tīklu. Kolīdz valsts, kurā pārkāpums izdarīts, ir saņēmusi pieprasīto informāciju, tā nosūta paziņojumu par pārkāpumu transportlīdzekļa turētājam, izmantojot standarta veidlapu pielikumā.

Šajā dokumentā iekļauta vajadzīgā informācija par uzlikto maksājumu, kā arī informācija par tā apstrīdēšanas un pārsūdzības iespējām. Kā pēdējo soli, ja pārkāpējs summu nav samaksājis, var piemērot Padomes Pamatlēmumu 2005/214/TI par savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu attiecībā uz finansiālām sankcijām Priekšlikums attiecas uz atļautā ātruma pārsniegšanu, transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā, drošības jostas nelietošanu un sarkanā gaismas signāla neievērošanu.

Visbeidzot, Komisijai darbā palīdzēs komiteja ceļu drošības noteikumu izpildes nodrošināšanai, kura izstrādās kopējos noteikumus par informācijas apmaiņu, izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus. Šī komiteja arī strādās pie paziņojuma par pārkāpumu parauga iespējamām izmaiņām.

- **Juridiskais pamats**

Juridiskais pamats, lai veiktu ES mēroga pasākumus ceļu drošības jomā ir EK līguma 71. panta 1. punkts, kurā noteikts, ka „… Padome saskaņā ar 251. pantā minēto procedūru nosaka …., c) pasākumus, kas pastiprina transporta drošību."

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav Kopienas ekskluzīvā kompetencē.

Dalībvalstis nevar pilnībā sasniegt priekšlikuma mērķus turpmāk minēto iemeslu dēļ.

Jāsecina, ka, neskatoties uz Komisijas ieteikumu par paraugprakses izpildi (2003.g.), ES dalībvalstis nesasniegs kopīgo mērķi līdz 2010. gadam uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu uz ceļiem. Pašlaik risks aiziet bojā uz ceļiem dažās dalībvalstīs ir piecas reizes lielāks nekā citās. Valstīs, kuras piemēro izpildes paraugpraksi, visumā ceļu drošības jomā ir labāka situācija nekā valstīs, kuras šādu paraugpraksi nepiemēro.

Automātiskās mērierīces ir pierādījušas, ka ir nozīmīgs elements noteikumu izpildes uzlabošanā, tāpēc ir svarīgi veicināt to izmantošanu. Attiecībā uz atļautā ātruma pārsniegšanu, piemēram, valstīs, kurās ļoti daudz izmanto automātiskas ātruma noteikšanas mērierīces, piemēram, Nīderlandē un AK, ir mazāks bojāgājušo skaits (attiecīgi 46 un 56 bojāgājušie uz vienu miljonu iedzīvotāju), savukārt valstīs, kurās ir tikai dažas šādas mērierīces vai tādu nav vispār, piemēram, Polijā un Čehijā, kopumā ir daudz lielāks bojāgājušo skaits (attiecīgi 143 un 126 bojāgājušie uz vienu miljonu iedzīvotāju). (Šie skaitļi ir apkopoti par 2005. gadu). Tāpat arī attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā valstīs, kurās veic daudz pārbaužu, lai noteiktu transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā, ir labāki ceļu satiksmes drošības rezultāti nekā valstīs, kurās šādas pārbaudes veic retāk.

Tomēr, tā kā saskaņā ar subsidiaritātes principu uzskata, ka izpildes prakse, ko dalībvalstis īsteno savā teritorijā, galvenokārt ir to kompetencē, priekšlikums nemēģina uzspiest prasības par ceļu drošības noteikumu izpildes metodēm. Priekšlikuma uzmanības lokā ir pārrobežu izpildes nodrošināšana, kuru dalībvalstis līdz šim nav varējušas nodrošināt, izmantojot vienpusēju vai divpusēju rīcību. Lai arī nepilnīgi, pieejamie dati tomēr liecina, ka liels skaits izdarīto pārkāpumu paliek nesodīti, tādējādi mazinot automatizētu izpildes pasākumu efektivitāti un uzticamību.

Bez automātiskas ātruma kontroles piemērošanas un efektīvas tālākas izmeklēšanas nebūs iespējams īstenot atbilstošu pārrobežu sodu izpildi attiecībā uz daudzajiem pārkāpumiem, kas saistīti ar atļautā ātruma pārsniegšanu. Tas pats attiecas uz pārrobežu sodu izpildi par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā, ja tiem nepiemēro izlases veida izelpas pārbaudi.

Saskaņā ar ietekmes novērtējuma secinājumiem ir sagaidāms, ka ierosināto pārrobežu izpildes noteikumu ieviešana dalībvalstis rosinās piemērot efektīvu izpildes praksi arī to teritorijā izdarītiem valsts mēroga pārkāpumiem.

Dalībvalstu spēkā esošās divpusējās un citas starpvaldību iniciatīvas, kas attiecas uz pārrobežu izpildi, nav optimāli efektīvas, kā rezultātā nepietiekami tiek piemēroti valsts tiesību akti un veicināta administratīva un finansiāla neefektivitāte. Lai arī dažas no šīm vienošanām ir uzlabojušas pārrobežu izpildi starp attiecīgajām valstīm (piemēram, vienošanās starp Nīderlandi un Vāciju un Nīderlandi un Beļģiju), citu valstu vienošanos pievienotā vērtība ir visai zema. Rezultātā visās dalībvalstīs varētu vēlēties labāku situāciju ceļu drošības jomā un vienlīdzīgāku attieksmi pret ārvalstu pārkāpējiem, kuri nesaņem sodu, un attiecīgās valsts pārkāpējiem, kuri tiek sodīti. Priekšlikuma mērķis ir tādas ES mēroga pārrobežu izpildes sistēmas izveidošana, kura risinātu problēmas, kas izriet no pastāvošās vienošanās, un neveicinātu tālāku dažādu divpusēju vai citu starpvaldību vienošanos noslēgšanu, kas prasa resursus un laika patēriņu un, galu galā, ir mazāk efektīvi.

Turklāt visās dalībvalstīs situāciju ceļu satiksmes drošības jomā vēl ir iespējams uzlabot; ievērojamas pozitīvas izmaiņas var panākt dalībvalstīs, kuru situācija ceļu drošības jomā pašlaik ir slikta, taču arī valstīs ar jau labiem rezultātiem ir iespējama situācijas tālāka uzlabošana. Neveiksme ierosināto pasākumu īstenošanā sāpīgi ietekmēs visu dalībvalstu vēlmi pēc iespējas vairāk samazināt uz saviem ceļiem bojāgājušo cilvēku skaitu.

Efektīvas sodu izpildes metodes, ja tās piemēro visas dalībvalstis, sniegs lielu ieguldījumu, lai bojāgājušo skaitu uz ceļiem un smagus ceļa negadījumus samazinātu uz pusi. Ietekmes novērtējuma pētījums atklāja, ka, piemērojot šādas metodes, ik gadu var glābt līdz pat 5000 dzīvību.

Priekšlikuma mērķi labāk tiks sasniegti ar Kopienas mēroga pasākumiem šādu iemeslu dēļ.

Vienīgi ES instruments, atbilstošas informācijas apmaiņai izmantojot elektronisku sistēmu, var ES mērogā nodrošināt konsekventu un efektīvu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu pārrobežu izpildi.

Priekšlikuma darbības joma neskar nedz ceļu satiksmes drošības noteikumu saskaņošanu, nedz arī piemērojamo sodu saskaņošanu par ceļu satiksmes pārkāpumiem, jo šie jautājumi labāk risināmi dalībvalstu mērogā. Tas vienkārši paredz izteikti administratīvus noteikumus, lai izveidotu efektīvu un iedarbīgu sistēmu, kas veicinātu galveno satiksmes noteikumu pārkāpumu pārrobežu izpildi. Priekšlikums neietekmē dalībvalstu noteikto šo satiksmes noteikumu pārkāpumu kvalifikāciju, kas var būt vai nu administratīva,vai krimināltiesiska rakstura. Tas arī neietekmē dalībvalstu tiesību aktus jautājumā par to, kas nes atbildību par attiecīgajiem pārkāpumiem. Dalībvalstīs spēkā ir atšķirīgi tiesību akti, piemēram, attiecībā uz atbildību par atļautā ātruma pārsniegšanu: vairākās dalībvalstīs atbildīgs ir transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājs, citās dalībvalstīs atbildīgs ir autovadītājs. Dalībvalstīm jāpieliek visi spēki, lai informētu citu dalībvalstu autovadītājus, kuri tās teritorijā vada transportlīdzekli, par šajā valstī spēkā esošajiem svarīgākajiem ceļu satiksmes noteikumiem, piemēram, atļautā ātruma ierobežojumiem

un pieļaujamo alkohola līmeni asinīs.

Transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājam adresētajā paziņojumā par pārkāpumu, šim turētājam, ja tas atsakās maksāt sodu, ir jāsniedz dati par personu, kas transportlīdzekli vadīja pārkāpuma izdarīšanas brīdī. Ja no transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētāja atbildes izriet, ka pārkāpumu nav izdarījis turētājs, bet gan cits autovadītājs, pārkāpuma izdarīšanas valsts lemj par lietas ierosināšanu pret šo autovadītāju.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu šādu iemeslu dēļ.

Direktīva ir pats vienkāršākais iespējamais veids priekšlikuma mērķu sasniegšanai.

Priekšlikums skar vienīgi izpildi saistībā ar ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem; tas neattiecas uz ceļu satiksmes noteikumu, kriminālprocesa vai sankciju saskaņošanu, jo vajadzīgo rezultātu sasniegšanai tas nav nepieciešams. Tā kā Padomes Pamatlēmums 2005/214/TI par savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu attiecībā uz finansiālām sankcijām nosaka šādu galīgo lēmumu savstarpēju atzīšanu un izpildi, priekšlikums neattiecas uz lietām, kad adresāts ir atteicies maksāt naudas sodu, taču ar galīgo lēmumu viņam ir uzlikts pienākums to samaksāt.

Kā to liecina ietekmes novērtējums, šā priekšlikuma radītais finansiālais un administratīvais slogs ir ļoti ierobežots. Turklāt, lai nodrošinātu informācijas apmaiņu pārrobežu izpildes nolūkiem, tiks izmantota un paplašināta jau pastāvoša ES informācijas sistēma. Tas arī samazinās izmaksas.

- **Juridisko instrumentu izvēle**

Ierosinātais juridiskais instruments: direktīva.

Citi instrumenti nebūtu piemēroti šādu iemeslu dēļ.

Pašreizējais Komisijas ieteikums ir pierādījis, ka nav pietiekams, lai sasniegtu mērķi. Tas pats, tikai vēl lielākā mērā, attiecas uz kopīgo regulējumu un pašregulējumu. Regula būtu nevajadzīgi preskriptīva un, iespējams, nebūtu saderīga ar jau pastāvošajiem valstu tiesību aktiem.

## 4) IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikumam ir ietekme uz budžetu; tā saistīta ar komitejas direktīvas ieviešanai izveidošanu un darbību.

## 5) PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Modelēšana, izmēģinājuma posms un pārejas periods**

Sistēma informācijas apmaiņai tiks izstrādāta un pārbaudīta vēlākais divu gadu laikā pēc direktīvas stāšanās spēkā.

- **Vienkāršošana**

Šajā priekšlikumā paredzēta administratīvo procedūru vienkāršošana publiskām iestādēm (ES vai valstu līmenī), piemēram, racionalizējot informācijas apmaiņu vienotā protokolā.

Lai efektīvi cīnītos ar daudzskaitlīgajiem ceļu satiksmes pārkāpumiem, kuru cēlonis ir atļautā ātruma pārsniegšana, ir jāievieš vienkāršotas procedūras, kas par šādiem pārkāpumiem ļautu sistemātiski piemērot sodus. Pašlaik daudzas dalībvalstis vai nu nav ieviesušas šādas procedūras, vai arī saskaņā ar pastāvošajām divpusējām vai daudzpusējām vienošanām piemēro atšķirīgas procedūras. Šīs dalībvalstis tiks iedrošinātas ieviest šādas procedūras paralēli automātisko ātruma mērierīču plašākai izmantošanai, kas paredzama saistībā ar ierosinātajiem pasākumiem.

- **Atbilstības tabula**

Dalībvalstīm ir jāiesniedz Komisijai to valsts tiesību aktu teksts, kas paredzēti direktīvas transponēšanai, kā arī šo tiesību aktu un šīs direktīvas atbilstības tabula.

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Ierosinātais tiesību akts attiecas uz EEZ jautājumu, un tāpēc tas jāpiemēro Eiropas Ekonomikas zonā.

2008/0062 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,**

**ar ko veicina ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildi**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. panta 1. punkta c) apakšpunktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu[4],

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[5],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[6],

apspriedusies ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru[7],

tā kā:

(1) Eiropas Savienība turpina īstenot politiku ceļu drošības uzlabošanai, kuras mērķis ir samazināt bojāgājušo un ievainoto skaitu uz ceļiem, kā arī materiālos zaudējumus. Svarīgs instruments šā mērķa sasniegšanai ir stingrāka sodu piemērošana par atsevišķiem ceļu satiksmes pārkāpumiem, kas jo īpaši apdraud drošību uz ceļiem.

(2) Tomēr sankcijas naudas sodu veidā par dažiem ceļu satiksmes pārkāpumiem bieži vien netiek izpildītas, ja šie pārkāpumi izdarīti ar citā valstī nevis pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli, jo nav piemērotu mehānismu šādu sodu izpildei.

(3) Lai uzlabotu ceļu drošību visā Eiropas Savienībā un nodrošinātu vienādu attieksmi pret attiecīgās valsts un ārvalstu noteikumu pārkāpējiem, sodi ir jāpiemēro neatkarīgi no tā, kurā dalībvalstī reģistrēts transportlīdzeklis, ar kuru izdarīts pārkāpums. Lai to panāktu, jāievieš sistēma pārrobežu informācijas apmaiņai.

---

4 OV C .., .., .. lpp.
5 OV C .., .., .. lpp.
6 OV C .., .., .. lpp.
7 OV C .., .., .. lpp.

(4) Šāda sistēma jo īpaši ir vērtīga attiecībā uz ceļu satiksmes pārkāpumiem, kas fiksēti ar automātiskām mērierīcēm un par kuriem pārkāpēja identitāti uzreiz nevar noteikt, piemēram, atļautā ātruma pārsniegšana vai sarkanā gaismas signāla neievērošana. Sistēma ir arī noderīga, izmeklējot tādus pārkāpumus, kurus fiksējot, ja transportlīdzeklis ticis apturēts, ir nepieciešama transportlīdzekļa reģistrācijas datu pārbaude. Tas tieši attiecas uz transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā.

(5) Ceļu satiksmes pārkāpumu veidiem, uz kuriem attieksies šī sistēma, ir pietiekami nopietni jāapdraud ceļu drošība un jāietver tādi pārkāpumi, kas visu dalībvalstu tiesību aktos noteikti kā satiksmes pārkāpumi. Attiecīgi jāņem vērā atļautā ātruma pārsniegšana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā, drošības jostas nelietošana un sarkanā gaismas signāla neievērošana. Komisija turpinās uzraudzīt situācijas attīstību visā ES attiecībā uz citiem ceļu satiksmes pārkāpumiem, kas nopietni ietekmē ceļu drošību, un, ja nepieciešams, ierosinās direktīvas pārskatīšanu, lai šos pārkāpumus iekļautu direktīvas darbības jomā, piemēram, transportlīdzekļa vadīšanu narkotiku reibumā, mobilo tālruņu lietošanu, vadot transportlīdzekli, un neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu.

(6) Lai sistēma efektīvi darbotos, tai jāaptver laikposms starp pārkāpuma fiksēšanas brīdi un pēc standarta parauga sagatavotā paziņojuma par pārkāpumu, nosūtīšanu attiecīgā transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājam. Pēc galīgā lēmuma pieņemšanas piemēro Padomes Pamatlēmumu 2005/214/TI par savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu attiecībā uz finansiālām sankcijām[8].

(7) Sekojoši ātri jāveic pārrobežu informācijas apmaiņa, izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus. Šai nolūkā jāizveido ES elektroniskais tīkls.

(8) Dati par pārkāpēja identificēšanu ir personīga rakstura, tāpēc dalībvalstīm jāveic vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, to, ka tiek ievērota Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīva 95/46/EC par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti[9].

(9) Šīs direktīvas ieviešanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto izpildes pilnvaru īstenošanas procedūras[10].

(10) Komisijai ir jāpiešķir īpašas pilnvaras, lai tā varētu pieņemt pasākumus šā pielikuma pielāgošanai. Tā kā šie pasākumi ir vispārēji un ir paredzēti, lai grozītu šīs direktīvas nebūtiskus elementus, tie jāpieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas sīki aprakstīta Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā.

(11) Ņemot vērā to, ka veicamās rīcības mērķus — proti, atvieglojot sankciju par atsevišķu satiksmes noteikumu pārkāpumu izpildi — nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka minētās rīcības mēroga un iedarbības dēļ šie mērķi labāk sasniedzami Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar EK līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto

---

[8] OV L 76, 22.3.2005., 16. lpp.

[9] OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

[10] OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠAS ŠO DIREKTĪVU.

# I NODAĻA

*VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI*

*1. pants*
***Priekšmets un darbības joma***

1. Šī direktīva izveido sistēmu, lai veicinātu pārrobežu izpildi sankcijām par šādiem ceļu satiksmes pārkāpumiem.

a) atļautā ātruma pārsniegšana;

b) transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā;

c) drošības jostas nelietošana;

d) sarkanā gaismas signāla neievērošana.

2. Šo direktīvu piemēro vienīgi, ja sankcija, kas piemērojama par attiecīgo pārkāpumu, ir naudas sods vai tajā ir ietverts naudas sods.

*2. pants*
***Definīcijas***

Saskaņā ar šo direktīvu piemēro šādas definīcijas:

(a) „turētājs" ir attiecīgā transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājs;

(b) „pārkāpuma izdarīšanas valsts" ir tā dalībvalsts, kurā izdarīts pārkāpums;

(c) „rezidences valsts" ir dalībvalsts, kurā reģistrēts transportlīdzeklis, ar kuru izdarīts pārkāpums;

(d) „kompetentā iestāde" ir iestāde, kas atbildīga par valsts transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentu datubāzes uzturēšanu;

(e) „atļautā ātruma pārsniegšana" ir tā ātruma ierobežojuma pārsniegšana, kurš atbilstoši ceļam vai attiecīgā transportlīdzekļa veidam ir spēkā valstī, kurā izdarīts pārkāpums;

(f) „transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā” ir transportlīdzekļa vadīšana, ja alkohola līmenis autovadītāja asinīs pārsniedz maksimālo daudzumu, kas ir atļauts valstī, kurā izdarīts pārkāpums;

(g) „drošības jostas nelietošana” nozīmē, ka netiek ievērota prasība lietot drošības jostu vai bērnu sēdeklīti gadījumos, kad šāda aprīkojuma lietošana ir obligāta saskaņā ar Padomes Direktīvu 91/671/EEK[11] vai tās valsts tiesību aktiem, kurā izdarīts pārkāpums;

(h) „sarkanā gaismas signāla neievērošana” nozīmē satiksmes noteikumu pārkāpumu, šķērsojot krustojumu pie ieslēgta sarkanā gaismas signāla, kā tas noteikts tās valsts tiesību aktos, kurā izdarīts pārkāpums.

# II NODAĻA

*NOTEIKUMI PĀRROBEŽU IZPILDES VEICINĀŠANAI*

*3. pants*

***Procedūra, kādā veicama informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm***

1. Ja dalībvalstī pārkāpums izdarīts ar citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli un sods šajā lietā nav piemērots, kā arī lietu nekavējoties nav slēgusi iestāde, kas valstī, kurā izdarīts pārkāpums, ir atbildīga par pārkāpuma tālāku izskatīšanu, tās valsts kompetenta iestāde nosūta transportlīdzekļa reģistrācijas numuru un informāciju par pārkāpuma izdarīšanas vietu un datumu kompetentai iestādei citā dalībvalstī vai rezidences valstī, ja šāda informācija pieejama. Tā rīkojas tāpat, kā rīkotos līdzīgos apstākļos, ja pārkāpums būtu izdarīts ar tās teritorijā reģistrētu transportlīdzekli.

2. Rezidences valsts kompetentā iestāde nekavējoties nosūta šādu informāciju vienīgi kompetentajai iestādei valstī, kurā izdarīts pārkāpums:

a) transportlīdzekļa ar attiecīgo reģistrācijas numuru marka un modelis;

b) ja attiecīgā transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājs ir fiziska persona -- uzvārds, adrese, dzimšanas datums un vieta;

c) ja attiecīgā transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājs ir juridiska persona – nosaukums un adrese.

3. Citu dalībvalstu kompetentās iestādes neuzglabā informāciju, kuru nosūtījusi tā valsts, kurā izdarīts pārkāpums.

---

[11] Padomes 1991. gada 16. decembra Direktīva 91/671/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz obligātu drošības jostas izmantošanu transportlīdzekļos, kas sver mazāk nekā 3,5 tonnas (OV L 373, 31.12.1991., 26. lpp), kas grozīta ar Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/20/EK (OV L 115, 9.5.2003., 63. lpp.).

*4. pants*

***Elektroniskā tīkla izmantošana***

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu 3. pantā minētās informācijas apmaiņu, izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus. Šajā nolūkā dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka saskaņā ar kopējiem noteikumiem ES elektronisko tīklu izveido 12 mēnešu laikā pēc 9. panta 1. punktā noteiktā datuma.

2. Kopējus noteikumus par 1. punkta noteikumu īstenošanu Komisija pieņem līdz 9. panta 1. punktā minētajam datumam un saskaņā ar 8. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

Šie kopējie noteikumi jo īpaši iekļauj šādus noteikumus:

a) apmainīto datu formāts;

b) tehniskās procedūras datu elektroniskai apmaiņai starp dalībvalstīm.

*5. pants*

***Paziņojums par pārkāpumu***

1. Pēc 3. panta 2. punktā minētās informācijas saņemšanas tās valsts, kurā izdarīts pārkāpums, iestāde, kas atbildīga par šīs direktīvas darbības jomā esošo pārkāpumu tālāku izskatīšanu, nosūta turētājam paziņojumu par pārkāpumu. Paziņojumu sagatavo, izmantojot pielikumā sniegto paraugu.

2. Paziņojums par pārkāpumu ietver attiecīgā pārkāpuma detalizētu aprakstu un turētājam piespriestā naudas soda apjomu, informāciju par iespēju turētājam apstrīdēt paziņojuma par pārkāpumu pamatojumu, kā arī iespēju pārsūdzēt lēmumu par uzlikto naudas sodu, un procedūru, kas jāievēro strīda vai pārsūdzības gadījumā.

3. Ar paziņojumu par pārkāpumu turētājs tiek informēts, ka, ja sods netiek samaksāts, viņam ir jāaizpilda atbildes veidlapa.

4. Paziņojumu par pārkāpumu turētājam nosūta rezidences valsts oficiālajā(-s) valodā(-s), kā noteikts šīs valsts likumos.

5. Ņemot vērā turpmākas tehniska rakstura izmaiņas, Komisija var pielāgot paziņojuma par pārkāpumu paraugu. Pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 8. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

*6. pants*

***Centrālās iestādes***

1. Katra dalībvalsts nosaka centrālo iestādi, kas palīdz piemērot šo direktīvu.

2. Sešu mēnešu laikā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā katra dalībvalsts iesniedz Komisijai to centrālo iestāžu nosaukumus un adreses, kas nozīmētas saskaņā ar šo pantu.

3. Komisija nosūta 2. punktā minēto informāciju citām dalībvalstīm.

*7. pants*

***Piekļuves tiesības, korekcija un dzēšana***

1. Neierobežojot attiecīgo personu tiesības saskaņā ar valsts tiesību aktiem un Direktīvas 95/46/EK 12. panta a) apakšpunktu, ikvienai personai ir tiesības saņemt informāciju par saviem personas datiem, kas reģistrēti rezidences valstī un nosūtīti dalībvalstij, kas tos pieprasījusi.

2. Neierobežojot procedūras prasību ievērošanu attiecībā uz attiecīgās dalībvalsts apelācijas un kompensēšanas mehānismiem, ikvienai attiecīgajai personai ir tiesības pieprasīt, lai nekavējoties tiktu izlaboti visi neprecīzie personas dati vai dzēsti visi nelikumīgi reģistrētie dati.

3. Attiecīgās personas var izmantot 2. punktā minētās tiesības un vērsties pie rezidences valsts centrālās iestādes.

# III NODAĻA

*KOMITEJAS PROCEDŪRA*

*8. pants*

***Komiteja***

1. Komisijai palīdz Komiteja par ceļu satiksmes drošības izpildi.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

# IV NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

*9. pants*
***Transponēšana***

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais divpadsmit mēnešu laikā pēc direktīvas stāšanās spēkā. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus, kā arī minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

   Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

*10. pants*

Šī direktīva stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

*11. pants*

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

| | |
|---|---|
| *Eiropas Parlamenta vārdā—* | *Padomes vārdā—* |
| *priekšsēdētājs* | *priekšsēdētājs* |

**PIELIKUMS**
**Paziņojuma par pārkāpumu VEIDLAPA**

(minēta 5. pantā)

[TITULLAPA]

[Sūtītāja uzvārds/nosaukums, adrese un tālruņa numurs] [Adresāta uzvārds/nosaukums un adrese]

**PAZIŅOJUMS**

**par satiksmes pārkāpumu, kas izdarīts ..... [tās dalībvalsts nosaukums, kurā pārkāpums izdarīts]**

**[iepriekšminētais teksts redzams šajā titullapā visās oficiālajās ES valodās]**

**2. lappuse**

[datums ..... ] satiksmes pārkāpumu, kas izdarīts ar transportlīdzekli, kura reģistrācijas numurs ir ....., marka ....., modelis, ..... reģistrēja .....[atbildīgās iestādes nosaukums].

Jūs esat reģistrēts kā iepriekšminētā transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājs.

Attiecīgā pārkāpuma detaļas aprakstītas 3. lappusē.

Naudas soda apmērs, kas paredzēts par šo pārkāpumu ir, .....€ / valsts valūtā.

Maksājuma termiņš ir .....

***Ja nesamaksājat šo naudas sodu, aizpildiet klāt pievienoto atbildes veidlapu (4. lappuse) un nosūtiet uz norādīto adresi.***

---

**3. lappuse**

**Detalizēta informācija attiecībā uz pārkāpumu**

*a) Dati par transportlīdzekli, ar kuru izdarīts pārkāpums:*

Reģistrācijas numurs:

Reģistrācijas valsts:

Marka un modelis:

*b) Dati par pārkāpumu*

Vieta, datums un laiks, kad tas noticis:

Pārkāpuma būtība un juridiskā klasifikācija:

atļautā ātruma pārsniegšana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā, drošības jostas vai bērnu drošības sēdeklīša nelietošana, sarkanā gaismas signāla neievērošana[12]

Detalizēts pārkāpuma apraksts:

Atsauce uz atbilstošo(-ajām) tiesību normu(-ām):

Pārkāpuma pierādījumu apraksts vai atsauce uz tiem:

*c ) Dati par mērierīci, kas izmantota pārkāpuma fiksēšanai[13]*

Mērierīces veids, kas izmantota, lai noteiktu ātruma pārsniegšanu, transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā, sarkanā gaismas signāla neievērošanuvai drošības jostas nelietošanu[14]:

Mērierīces sīks apraksts:

Mērierīces identifikācijas numurs:

Pēdējās verifikācijas derīguma termiņš:

*d) Mērierīces piemērošanas rezultāti:*

[piemērs par atļautā ātruma pārsniegšanu; citi pārkāpumi jāpievieno:]

Maksimālais ātrums:

Fiksētais ātrums:

Fiksētais ātrums, kuram piemērota kļūdas robeža:

---

12 Svītrot, ja nav piemērojams.

13 Neaizpilda, ja mērierīce nav izmantota.

14 Svītrot, ja nav piemērojams.

## Atbildes veidlapa

(aizpildīt ar drukātiem burtiem un atzīmēt piemērojamo iespēju)

**A. Vadītāja personas dati:**

- Uzvārds un vārds:

- Dzimšanas vieta un datums:

- Vadītāja apliecības numurs:...izsniegta (datums):... (vieta):

- Adrese:

**B. Jautājumu saraksts:**

(1) Vai transportlīdzeklis (marka... , reģistrācijas numurs....) ir reģistrēts uz jūsu vārda jā/nē

Pretējā gadījumā – reģistrācijas apliecības turētājs ir:

(uzvārds, vārds, adrese)

(2) Vai atzīstat, ka esat izdarījis pārkāpumu?
jā/nē

(3) Ja neatzīstat, lūdzu paskaidrojat iemeslu:

Lūdzu nosūtiet aizpildītu veidlapu ***60 dienu laikā no šā paziņojuma saņemšanas…….*** šādai iestādei:

uz šādu adresi:

**INFORMĀCIJA**

Šo lietu izskatīs kompetenta iestāde tajā valstī, kurā pārkāpums izdarīts.
Ja šo lietu slēgs, jūs par to informēs 60 dienu laikā pēc atbildes veidlapas saņemšanas.

Ja šo lietu turpinās izskatīt, piemēros šādu procedūru:

*[aizpilda valsts, kurā izdarīts pārkāpums – kāda būs turpmākā procedūra, tostarp sīkāka informācija par pārsūdzības iespējām un procedūru pret lēmumu turpināt lietas izskatīšanu. Šajā informācijā noteikti jāiekļauj: Iestādes, kas atbildīga par lietas tālāku izskatīšanu, nosaukums un adrese; maksājuma termiņš; attiecīgās pārsūdzības struktūras nosaukums un adrese; pārsūdzības termiņš].*

# TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATS

## 1. PRIEKŠLIKUMA NOSAUKUMS

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

## 2. ABM / ABB (BUDŽETA LĪDZEKĻU VADĪBA VAI SADALE PA DARBĪBAS JOMĀM)

Attiecīgās politikas jomas un saistītās darbības:

Sauszemes transports – Ceļu drošība

## 3. BUDŽETA POZĪCIJAS

### 3.1. Budžeta pozīcijas (darbības pozīcijas un atbilstīgā tehniskā un administratīvā atbalsta pozīcijas (ex BA pozīcijas)), norādot nosaukumu

### 3.2. Darbības un finansiālās ietekmes ilgums:

Neierobežots ilgums

### 3.3. Budžeta informācija:

| Budžeta pozīcija | Izdevumu veids | | Jauns | EBTA iemaksa | Kandidātvalstu iemaksas | Finanšu plāna pozīcija |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |

## 4. RESURSU KOPSAVILKUMS

### 4.1. Finanšu resursi

*4.1.1. Saistību apropriāciju (SA) un maksājumu apropriāciju (MA) kopsavilkums*

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

| **Izdevumu veids** | Iedaļa Nr. | | 2012. gads | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017. un turpmākie gadi | Kopā |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Darbības izdevumi**[15] | | | | | | | | | |
| Saistību apropriācijas (SA) | 8.1. | a | | | | | | | |
| Maksājumu apropriācijas (MA) | | b | | | | | | | |
| **Pamatsummā ietvertie administratīvie izdevumi**[16] | | | | | | | | | |
| Tehniskais un administratīvais atbalsts (nedif.) | 8.2.4. | c | | | | | | | |
| **PAMATSUMMAS KOPAPJOMS** | | | | | | | | | |
| **Saistību apropriācijas (SA)** | | a+c | | | | | | | |
| **Maksājumu apropriācijas (MA)** | | b+c | | | | | | | |
| **Pamatsummā <u>neietvertie</u> administratīvie izdevumi**[17] | | | | | | | | | |
| Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (nedif.) | 8.2.5. | d | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | |
| Pamatsummā neietvertās administratīvās izmaksas, izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus (nedif.) | 8.2.6. | e | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | |

15 Izdevumi, kas nav ietverti attiecīgās xx. sadaļas xx 01. nodaļā.

16 Izdevumi, kas ietverti xx sadaļas xx 01 04. pantā.

17 Izdevumi, kas ietverti xx 01. nodaļā, izņemot xx 01 04. vai xx 01 05. pantu.

**Kopējās orientējošās izmaksas**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **KOPĀ — SA, ieskaitot cilvēkresursu izmaksas** | | a+c +d +e | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | |
| **KOPĀ — MA, ieskaitot cilvēkresursu izmaksas** | | b+c +d +e | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | |

**Ziņas par līdzfinansējumu**

Ja priekšlikumā paredzēts dalībvalstu vai cits līdzfinansējums (norādīt finansētāju), līdzfinansējuma apjoms jānorāda šajā tabulā (ja finansētāji ir vairāki, var pievienot papildu rindas).

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

| Līdzfinansētājs | | 2012. gads | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017. un turpmākie gadi | Kopā |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NAV | f | | | | | | | |
| KOPĀ — SA, ieskaitot līdzfinansējumu | a+c +d +e +f | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | |

*4.1.2. Saderība ar finanšu plānojumu*

**X** Priekšlikums ir saderīgs ar pašreizējo finanšu plānojumu

☐ Pieņemot priekšlikumu, jāpārplāno attiecīgā pozīcija finanšu plānā

☐ Pieņemot priekšlikumu, var būt jāpiemēro Iestāžu nolīguma noteikumi[18] (par elastības fondu vai finanšu plāna pārskatīšanu)

*4.1.3. Finansiālā ietekme uz ieņēmumiem*

**X** Priekšlikums finansiāli neietekmē ieņēmumus

☐ Priekšlikumam ir finansiāla ietekme uz ieņēmumiem, un tā ir šāda:

[18] Skatīt Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

miljonos EUR (1 zīme aiz komata)

| | | Pirms darbības | Pēc darbības | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Budžeta pozīcija | Ieņēmumi | [Gads n-1] | [Gads n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5][19] |
| | *a) nominālie ieņēmumi* | | | | | | | |
| | *b) ieņēmumu izmaiņas* | *Δ* | | | | | | |

**4.2. Cilvēkresursi, izteikti ar pilna laika ekvivalentu, FTE (arī ierēdņi, pagaidu darbinieki un ārštata darbinieki) — sīkāk skatīt 8.2.1. punktā**

| **Gada vajadzības** | 2012. gads | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017. un turpmākie gadi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kopā — cilvēkresursi | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |

## 5. RAKSTUROJUMS UN MĒRĶI

### 5.1. Īstermiņa vai ilgtermiņa vajadzības

Komiteja palīdz Komisijai veikt vairākus direktīvā minētos uzdevumus, proti: kopēju noteikumu pieņemšana attiecībā uz ES elektronisko tīklu informācijas apmaiņai, pielikuma pielāgošana, kurā ietverts paraugs paziņojumam par pārkāpumu, kas adresēts transportlīdzekļa, ar kuru izdarīts satiksmes pārkāpums, turētājam.

### 5.2. Pievienotā vērtība, ko rada Kopienas iesaistīšanās, priekšlikuma saskanība ar citiem finanšu instrumentiem un iespējamā sinerģija

Lai uzlabotu ceļu drošību visā Eiropas Savienībā un nodrošinātu vienādu attieksmi pret noteikumu pārkāpējiem ar attiecīgajā valstī reģistrētu transportlīdzekli un pārkāpējiem ar citā valstī reģistrētu transportlīdzekli, priekšlikuma nolūks ir izveidot sistēmu, lai veicinātu sankciju izpildi par atsevišķiem ceļu satiksmes pārkāpumiem. Tā kā šis priekšlikums attiecas uz laika posmu no pārkāpuma izdarīšanas brīža līdz brīdim, kad paziņojumu par pārkāpumu nosūta transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājam, pēc galīgā lēmuma pieņemšanas piemēro Padomes Pamatlēmumu 2005/214/TI par savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu attiecībā uz finansiālām sankcijām[20].

---

19 Vajadzības gadījumā (ja darbības ilgums pārsniedz 6 gadus) pievienot papildu slejas.

20 2005. gada 24. februāris (OV L 76, 22.3.2005., 16. lpp.).

### 5.3. Priekšlikuma mērķi, sagaidāmie rezultāti un atbilstīgie ABM rādītāji

Mērķis: līdz 2010. gadam un turpmāk uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu uz ES ceļiem. Direktīvas piemērošanas rezultāti tiks uzraudzīti. Gaidāmie rezultāti: ceļu satiksmes pārkāpumu samazinājums, jo īpaši to, kurus izdarījuši vadītāji ar citā valstī reģistrētu transportlīdzekli, kā arī pārkāpumu, kurus izdarījuši vadītāji ar attiecīgajā valstī reģistrētu transportlīdzekli, jo autovadītāji apzināsies, ka šādi pārkāpumi nepaliek nesodīti.

### 5.4. Īstenošanas metode (orientējoši)

☐ ***Pārvalda centralizēti***

- ☐ Pārvaldību īsteno tieši, to veic Komisija
- ☐ Pārvaldību īsteno netieši, atbildību deleģējot
  - ☐ izpildaģentūrām
  - ☐ Kopienu izveidotām iestādēm Finanšu regulas 185. panta nozīmē
  - ☐ dalībvalstu publiskā sektora iestādēm vai tām struktūrām, kuras pilda publisko pasūtījumu

**X** ***Pārvalda dalīti vai decentralizēti***

- **X** kopā ar dalībvalstīm
- ☐ kopā ar trešām valstīm

☐ ***Pārvalda kopā ar starptautiskām organizācijām (precizēt)***

Piezīmes:

## 6. UZRAUDZĪBA UN NOVĒRTĒŠANA

### 6.1. Uzraudzības sistēma

Komitejas darbību pārvaldīs un vadīs attiecīgas Komisijas amatpersonas. Tādējādi Komitejas darbības attīstība un sasniegumi tiks pastāvīgi pārraudzīti.

### 6.2. Novērtēšana

*6.2.1. Provizoriskais novērtējums*

Ietekmes novērtējuma ziņojums par direktīvas projektu ir izstrādāts, kā arī notikušas konsultācijas ar ietekmes novērtējuma komiteju.

*6.2.2. Pasākumi, kas veikti pēc starpposma novērtējuma vai retrospektīvā novērtējuma (ņemot vērā līdzšinējo pieredzi)*

*6.2.3. Turpmākās vērtēšanas noteikumi un periodiskums*

Komitejas sanāksmes notiks divas reizes gadā.

## 7. KRĀPŠANAS APKAROŠANAS PASĀKUMI

Komitejas darbību pārvaldīs un vadīs attiecīgas Komisijas amatpersonas. Tādējādi Komitejas darbības attīstība un sasniegumi tiks pastāvīgi pārraudzīti.

## 8. ZIŅAS PAR RESURSIEM

### 8.1. Priekšlikuma mērķi un to sasniegšanas izmaksas

NAV PIEEJAMI

Saistību apropriācijas miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

| **Mērķi, darbības un rezultāti** | **Rezultāta veids** | **Vidējās izmaksas** | **Gads n** | | **Gads n+1** | | **Gads n+2** | | **Gads n+3** | | **Gads n+4** | | **Gads n+5 un turpmākie gadi** | | **KOPĀ** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Rezultātu skaits | Kopējās izmaksas | Rezultātu skaits | Kopējās izmaksas | Rezultātu skaits | Kopējās izmaksas | Rezultātu skaits | Kopējās izmaksas | Rezultātu skaits | Kopējās izmaksas | Rezultātu skaits | Kopējās izmaksas | Rezultātu skaits | Kopējās izmaksas |
| DARBĪBAS MĒRĶIS Nr. [21]……. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Darbība Nr.1 ……..** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rezultāts Nr. 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rezultāts Nr. 2 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Darbība Nr.2 ……..** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rezultāts Nr. 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Starpsumma (mērķis Nr. 1) | | | | | | | | | | | | | | | | |

[21] Saskaņā ar aprakstu 5.3. punktā.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DARBĪBAS MĒRĶIS Nr. 2……. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Darbība Nr.1 ……..** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rezultāts Nr. 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Starpsumma (mērķis Nr. 2) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DARBĪBAS MĒRĶIS Nr. n……. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Starpsumma (mērķis Nr. n) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **KOPĀ — IZMAKSAS** | | | | | | | | | | | | | | | | |

## 8.2. Administratīvie izdevumi

*8.2.1. Cilvēkresursu daudzums un veidi*

| Amata veids | | Personāls, kas iesaistāms darbības pārvaldībā, izmantojot esošos un/vai papildu resursus (**amata vietu skaits/pilna laika ekvivalents**) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2012. gads | 2013. gads | 2014. gads | 2015. gads | 2016. gads | 2017. gads |
| Ierēdņi vai pagaidu darbinieki[22] (XX 01 01) | A*/AD | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| | B*, C*/AST | | | | | | |
| Personāls, ko finansē[23] atbilstoši XX 01 02. pantam | | | | | | | |
| Pārējais personāls, ko finansē[24] atbilstoši XX 01 04/05. pantam | | | | | | | |
| **KOPĀ** | | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |

*8.2.2. No darbības izrietošie uzdevumi*

Komitejas pārvaldība

Komiteja palīdz Komisijai veikt vairākus direktīvā minētos uzdevumus, proti: kopēju noteikumu pieņemšana attiecībā uz ES elektronisko tīklu informācijas apmaiņai, pielikuma pielāgošana, kurā ietverts paraugs paziņojumam par pārkāpumu, kas adresēts transportlīdzekļa, ar kuru izdarīts satiksmes pārkāpums, turētājam.

*8.2.3. Cilvēkresursu plānošana (štatā)*

☐ Amata vietas, kas patlaban iedalītas programmas pārvaldības vajadzībām, jāaizstāj ar citām vai jāpagarina termiņš, uz kādu tās iedalītas

☐ Amata vietas iedalītas saskaņā ar gada stratēģiskās plānošanas (GSP) un provizoriskā budžeta projekta (PBP) procedūru gadam n

☒ Amata vietas jāpieprasa nākamajā GSP/PBP procedūras ciklā

☐ Amata vietas jāiedala, pārgrupējot resursus attiecīgajā dienestā (iekšējā pārgrupēšana)

22 Atbilstīgās izmaksas NAV ietvertas pamatsummā.
23 Atbilstīgās izmaksas NAV ietvertas pamatsummā.
24 Atbilstīgās izmaksas ir ietvertas pamatsummā.

☐ Amata vietas nepieciešamas gadā n, bet nav iedalītas saskaņā ar GSP/PBP procedūru attiecīgajam gadam

*8.2.4. Citi pamatsummā ietvertie administratīvie izdevumi (XX 01 04/05 – administratīvās pārvaldes izdevumi)*

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

| Budžeta pozīcija<br><br>(numurs un nosaukums) | 2012. gads | 2013. gads | 2014. gads | 2015. gads | 2016. gads | 2017. gads<br><br>un turpmākie gadi | KOPĀ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1. Tehniskais un administratīvais atbalsts (ietverot attiecīgās personāla izmaksas)** | | | | | | | |
| Izpildaģentūras[25] | | | | | | | |
| Cita veida tehniskais un administratīvais atbalsts | | | | | | | |
| - iekšējais (*intra muros*) | | | | | | | |
| - ārējais (*extra muros*) | | | | | | | |
| **Tehniskais un administratīvais atbalsts (kopā)** | | | | | | | |

*8.2.5. Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā*

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

| Cilvēkresursu veids | 2012. gads | 2013. gads | 2014. gads | 2015. gads | 2016. gads | 2017. gads<br><br>un turpmākie gadi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ierēdņi un pagaidu darbinieki (XX 01 01) | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 |
| Personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam (palīgpersonāls, valsts norīkotie eksperti, līgumpersonāls u.c.)<br><br>(norādīt budžeta pozīciju) | | | | | | |
| **Kopā — cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NAV ietverti pamatsummā)** | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 |

25 Norādīt katrai izpildaģentūrai atbilstīgo tiesību akta finanšu pārskatu.

Aprēķins — ***ierēdņi un pagaidu darbinieki***

0,5 darbinieks x 117000 EUR: 58500 EUR (0,0585 miljoni EUR) gadā

Aprēķins — ***personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam***

Nepiemēro

*8.2.6. Citi administratīvie izdevumi, kas <u>nav</u> ietverti pamatsummā*

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

| | 2012. g ads | 2013. g ads | 2014. g ads | 2015. g ads | 2016. g ads | 2017. g ads un turpmākie gadi | **KOPĀ** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| XX 01 02 11 01 — Komandējumi | | | | | | | |
| XX 01 02 11 02 — Sanāksmes un konferences | | | | | | | |
| XX 01 02 11 03 – Komitejas[26] | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | |
| XX 01 02 11 04 — Pētījumi un konsultēšanās | | | | | | | |
| XX 01 02 11 05 — Informācijas sistēmas | | | | | | | |
| **2. Citi pārvaldības izdevumi (kopā) (XX 01 02 11)** | | | | | | | |
| **3. Citi administratīva rakstura izdevumi** (precizēt, norādot budžeta pozīciju) | | | | | | | |
| **Kopā — administratīvie izdevumi, izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus (NAV ietverti pamatsummā)** | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | |

[26] Komiteja izveidota saskaņā ar Padomes Lēmumu 2006/512/EK (komiteju procedūra). Summa (0,0351 miljoni EUR) ir aprēķināta: 650 EUR vienam ekspertam x 27 dalībvalstis x 2 sanāksmes gadā.

Vajadzību pēc cilvēku un administratīvajiem resursiem sedz ar pašreizējiem resursiem vai atkarībā no budžeta ierobežojumiem gadskārtējās līdzekļu sadales procedūrā, piešķirot līdzekļus vadošajam ĢD.

Budžeta ģenerāldirektorāts ņem vērā apgalvojumu, ka „lai nodrošinātu informācijas apmaiņu pārrobežu izpildes nolūkiem, tiks izmantota un paplašināta jau pastāvoša ES informācijas sistēma", un attiecīgi secina, ka, ja būs nepieciešams mainīt pastāvošo sistēmu, tas tiks finansēts no tās pašas budžeta pozīcijas, no kuras tika finansēta sākotnējā sistēmas izveide.