ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004 *2009*

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

2008/0062(COD)

1.7.2008

***I
ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τη διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας
(COM(2008)0151 – C6-0149/2008 – 2008/0062(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Inés Ayala Sender

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

*	Διαδικασία διαβούλευσης *πλειοψηφία των ψηφισάντων*
**I	Διαδικασία συνεργασίας (πρώτη ανάγνωση) *πλειοψηφία των ψηφισάντων*
**II	Διαδικασία συνεργασίας (δεύτερη ανάγνωση) *πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης* *πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
***	Σύμφωνη γνώμη *πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο εκτός από τις περιπτώσεις που μνημονεύονται στα άρθρα 105, 107, 161 και 300 της Συνθήκης ΕΚ και στο άρθρο 7 της Συνθήκης ΕΕ*
***I	Διαδικασία συναπόφασης (πρώτη ανάγνωση) *πλειοψηφία των ψηφισάντων*
***II	Διαδικασία συναπόφασης (δεύτερη ανάγνωση) *πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης* *πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
***III	Διαδικασία συναπόφασης (τρίτη ανάγνωση) *πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση του κοινού σχεδίου*

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που πρότεινε η Επιτροπή)

Τροπολογίες σε νομοθετικό κείμενο

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση γίνεται με ***έντονους πλάγιους*** χαρακτήρες. Για τις τροποποιητικές πράξεις, τα παραμένοντα αμετάβλητα τμήματα ήδη υπάρχουσας διάταξης την οποία το Κοινοβούλιο επιθυμεί να τροποποιήσει ενώ η Επιτροπή δεν έχει τροποποιήσει, σημαίνονται με **έντονους** χαρακτήρες. Ενδεχόμενες διαγραφές που αφορούν τα τμήματα αυτά σημαίνονται ως εξής : [...]. Η σήμανση με *απλά πλάγια* απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά στοιχεία του νομοθετικού κειμένου για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μια γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ 5

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....26

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τη διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας
(COM(2008)0151 – C6-0149/2008 – 2008/0062(COD))

(Διαδικασία συναπόφασης: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

– έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2008)0151),

– έχοντας υπόψη το άρθρο 251, παράγραφος 2, και το άρθρο 71, παράγραφος 1, στοιχείο γ) της Συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C6-0149/2008),

– έχοντας υπόψη το άρθρο 51 του Κανονισμού του,

– έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Πολιτικών Ελευθεριών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων (A6-0000/2008),

1. εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε·

2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·

3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(5) Το σύστημα αυτό πρέπει να καλύπτει τροχαίες παραβάσεις με βάση τη σοβαρότητά τους όσον αφορά τη διακύβευση της οδικής ασφάλειας και επίσης να καλύπτει παραβάσεις οι οποίες χαρακτηρίζονται τροχαίες στις νομοθεσίες όλων των κρατών μελών. Συνεπώς είναι ενδεδειγμένο να αντιμετωπισθούν οι παραβάσεις της υπέρβασης ταχύτητα, της	(5) Το σύστημα αυτό πρέπει να καλύπτει τροχαίες παραβάσεις με βάση τη σοβαρότητά τους όσον αφορά τη διακύβευση της οδικής ασφάλειας και επίσης να καλύπτει παραβάσεις οι οποίες χαρακτηρίζονται τροχαίες στις νομοθεσίες όλων των κρατών μελών. Συνεπώς είναι ενδεδειγμένο να αντιμετωπισθούν οι παραβάσεις της υπέρβασης ταχύτητα, της

οδήγησης σε κατάστασης μέθης, της μη χρήσης της ζώνης ασφαλείας και της παραβίασης κόκκινου φωτεινού σηματοδότη. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί σε όλη την ΕΕ τις εξελίξεις όσον αφορά άλλες παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας που έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, όπως η οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών ουσιών, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση ***και*** η οδήγηση χωρίς ασφάλιση του οχήματος, και θα εξετάσει, εάν χρειασθεί, εάν είναι σκόπιμο να προτείνει αναθεώρηση της οδηγίας, ώστε αυτές να καλυφθούν από το πεδίο εφαρμογής της.	οδήγησης σε κατάστασης μέθης, της μη χρήσης της ζώνης ασφαλείας και της παραβίασης κόκκινου φωτεινού σηματοδότη. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί σε όλη την ΕΕ τις εξελίξεις όσον αφορά άλλες παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας που έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, όπως η οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών ουσιών, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση**,** η οδήγηση χωρίς ασφάλιση του οχήματος ***και η οδήγηση χωρίς δίπλωμα,*** και θα εξετάσει, εάν χρειασθεί, εάν είναι σκόπιμο να προτείνει ***το συντομότερο δυνατόν*** αναθεώρηση της οδηγίας, ***και αυτό μετά την υποβολή έκθεσης σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας,*** έτσι ώστε αυτές να καλυφθούν από το πεδίο εφαρμογής της.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Η οδηγία πρέπει να μπορεί να αναθεωρηθεί μεσοπρόθεσμα, έτσι ώστε να συμπεριλάβει νέα είδη παραβάσεων, όπως π.χ. την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών ή την οδήγηση χωρίς δίπλωμα. Για να γίνει αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να υποβάλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(6) Για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματικότητά του, το σύστημα επιβολής πρέπει να καλύπτει τα στάδια από την καταγραφή μιας παράβασης μέχρι την αποστολή κοινοποίησης της παράβασης, βάσει τυποποιημένου υποδείγματος, στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας του συγκεκριμένου οχήματος. Όταν λαμβάνεται οριστική απόφαση, θα εφαρμόζεται η απόφαση	(6) Για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματικότητά του, το σύστημα επιβολής πρέπει να καλύπτει τα στάδια από την καταγραφή μιας παράβασης μέχρι την αποστολή κοινοποίησης της παράβασης, βάσει τυποποιημένου υποδείγματος, στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας του συγκεκριμένου οχήματος. Όταν λαμβάνεται οριστική απόφαση, θα εφαρμόζεται η απόφαση

πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αμοιβαίας αναγνώρισης των οικονομικών κυρώσεων.	πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αμοιβαίας αναγνώρισης των οικονομικών κυρώσεων. ***Στην περίπτωση που η απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ δεν μπορεί να εφαρμοστεί στα κράτη μέλη των οποίων οι κυρωτικές αποφάσεις δεν εμπίπτουν σε ποινική παράβαση, η ισχύς των κυρώσεων θα πρέπει ωστόσο να διασφαλίζεται από άλλα μέτρα επιβολής των κυρώσεων.***

Or. fr

Αιτιολόγηση

Η ισχύς των κυρώσεων που διαβιβάζονται μεταξύ των κρατών μελών διασφαλίζεται από την απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ για τις αποφάσεις που αφορούν ποινική παράβαση. Εφόσον όμως η συγκεκριμένη απόφαση δεν καλύπτει όλες τις περιπτώσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση, πρέπει να εφαρμόζονται άλλοι τρόποι επιβολής της κύρωσης, έτσι ώστε να συμπληρώνεται η απόφαση πλαίσιο, ιδιαίτερα όταν οι κυρώσεις αποφασίζονται μέσω της διοικητικής οδού.

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Επειδή τα δεδομένα εξακρίβωσης του παραβάτη είναι προσωπικού χαρακτήρα, τα κράτη μέλη οφείλουν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί συμβατότητα με την οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 1995 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών.	(8) Επειδή τα δεδομένα εξακρίβωσης του παραβάτη είναι προσωπικού χαρακτήρα, τα κράτη μέλη οφείλουν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί συμβατότητα με την οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 1995 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών. ***Ο ίδιος ο παραβάτης πρέπει να ενημερώνεται δεόντως κατά τη διαβίβαση της κοινοποίησης της παράβασης για τα δικαιώματά του όσον αφορά την πρόσβαση, τη διόρθωση και τη διαγραφή των προσωπικών δεδομένων του.***

Or. fr

Αιτιολόγηση

Κατά τη διαβίβαση της κοινοποίησης της παράβασης, πρέπει να παρέχονται εγγυήσεις για την ενημέρωση του παραβάτη για τα δικαιώματά του όσον αφορά την πρόσβαση, τη διόρθωση και τη διαγραφή των δεδομένων.

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(8α) Τα δεδομένα που συγκεντρώνονται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, εκτός από τον προσωρινό χαρακτήρα της αποθήκευσής τους, δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να χρησιμοποιούνται για άλλους σκοπούς πλην εκείνων που επιτρέπουν τη δίωξη των παραβάσεων της οδικής ασφάλειας. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίζουν, για τον λόγο αυτόν, ότι το κοινοτικό ηλεκτρονικό δίκτυο που επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών, δεν θα είναι σε καμία περίπτωση προσπελάσιμο για άλλα δίκτυα που έχουν δημιουργηθεί για την επιδίωξη άλλων στόχων.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Εγγυήσεις κατά την επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων και τη διαχείριση του κοινοτικού ηλεκτρονικού δικτύου πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα που συγκεντρώνονται δεν χρησιμοποιούνται για άλλους σκοπούς πλην εκείνων που αφορούν αποκλειστικά την οδική ασφάλεια.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10α) Όσον αφορά τον οδικό έλεγχο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εναρμονίσουν τις μεθόδους τους, έτσι ώστε οι πρακτικές τους να μπορούν να είναι συγκρίσιμες μεταξύ τους σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι, σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να προωθηθούν ελάχιστες πρακτικές ελέγχου.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Οι πρακτικές στον τομέα του ελέγχου της οδικής ασφάλειας πρέπει να εναρμονιστούν μεταξύ των κρατών μελών, προκειμένου να επιτευχθεί ένας καλύτερος συντονισμός των πολιτικών του συγκεκριμένου τομέα σε ευρωπαϊκή κλίμακα.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 10 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10β) Ο τεχνικός εξοπλισμός του οδικού ελέγχου θα πρέπει επίσης να εναρμονιστεί στο μέλλον, προκειμένου να διασφαλιστεί η σύγκλιση των ελεγκτικών μέτρων ανάμεσα στα κράτη μέλη. Μια τέτοια τεχνική εναρμόνιση αναμένεται να προταθεί από την Επιτροπή κατά την προβλεπόμενη αναθεώρηση του άρθρου 8α.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Η Επιτροπή οφείλει να υποβάλει προτάσεις κατά την έκθεσή της σχετικά με την εφαρμογή της

οδηγίας, με σκοπό την τυποποίηση σε ευρωπαϊκή κλίμακα των εξοπλισμών που χρησιμοποιούνται στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(11α) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να ενημερώσουν και να ευαισθητοποιήσουν τους ευρωπαίους πολίτες σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Μια κατάλληλη πληροφόρηση για τις επιπτώσεις της μη τήρησης των κανόνων στον τομέα της οδικής ασφάλειας μπορεί επίσης να έχει προληπτικό αποτέλεσμα στον τομέα των οδικών παραβάσεων, προλαμβάνοντας τη διαβίβαση της κύρωσης.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Η ενημέρωση των οδηγών συνιστά κεντρικό στοιχείο της πολιτικής της οδικής ασφάλειας, που πρέπει να διαδραματίσει έναν ρόλο πρόληψης και αποτροπής των παραβάσεων.

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 2 – σημείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(δα) «κεντρική αρχή», η αρχή που είναι επιφορτισμένη να συνδράμει ένα κράτος μέλος κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας·

Or. fr

Αιτιολόγηση

Είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί στο άρθρο 2 η κεντρική αρχή που είναι επιφορτισμένη με την εφαρμογή της οδηγίας, έτσι ώστε να διαφοροποιείται από την αρμόδια αρχή.

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 2α
	Προσανατολισμοί σχετικά με την οδική ασφάλεια στο εσωτερικό της Ένωσης
	1. Προκειμένου να ακολουθήσουν μια πολιτική οδικής ασφάλειας με στόχο ένα υψηλό επίπεδο προστασίας για το σύνολο των χρηστών του οδικού δικτύου της Ένωσης και λαμβάνοντας υπόψη τις ποικίλες καταστάσεις στο εσωτερικό της Ένωσης, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν, με την επιφύλαξη πιο δεσμευτικών πολιτικών και νομοθεσιών, μια πολιτική για την οδική ασφάλεια που περιλαμβάνει ορισμένα ελάχιστα χαρακτηριστικά στον τομέα του ελέγχου. Για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου, η Επιτροπή, επικουρούμενη από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 8, εγκρίνει κατευθυντήριες γραμμές σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 8, παράγραφος 3. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές τηρούν τους ελάχιστους προσανατολισμούς που καθορίζονται στις ακόλουθες παραγράφους.
	2. Όσον αφορά την ταχύτητα, ενθαρρύνεται η χρήση αυτόματου συστήματος ελέγχου στους αυτοκινητοδρόμους, στους δευτερεύοντες άξονες, και στους δρόμους των πόλεων, ειδικά για τα τμήματα εκείνα του ειδικού δικτύου στα οποία σημειώνεται μεγαλύτερος αριθμός ατυχημάτων που συνδέονται με την υπέρβαση της

ταχύτητας, από τον μέσο αριθμό ατυχημάτων.

Στόχος των συστάσεων που εγκρίθηκαν στο πλαίσιο των συγκεκριμένων κατευθυντήριων γραμμών είναι αφενός μεν τα κράτη μέλη να αυξήσουν κατά 50% τους ελέγχους ταχύτητας μέσω αυτόματων συστημάτων, αφετέρου δε οι αυτόματοι έλεγχοι να διασφαλίσουν μια καλή γεωγραφική κάλυψη του συνόλου της επικράτειας κάθε κράτους μέλους.

3. Όσον αφορά τον έλεγχο της αλκοολαιμίας, τα κράτη μέλη διενεργούν κατά προτεραιότητα τυχαίους ελέγχους στις περιοχές και στις χρονικές στιγμές όπου η μη τήρηση είναι συχνή και όπου αυξάνει ο κίνδυνος ατυχήματος.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τουλάχιστον οι μισοί οδηγοί ελέγχονται ετησίως.

4. Όσον αφορά τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, διενεργούνται από τα κράτη μέλη επιχειρήσεις ελέγχου ανάλογα με το ποσοστό της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, βάσει των στοιχείων που έχουν συγκεντρωθεί στον συγκεκριμένο τομέα:

- για τα κράτη μέλη στα οποία το ποσοστό χρήσης της ζώνης ασφαλείας υπερβαίνει το 70% του πληθυσμού, διεξάγονται εντατικές επιχειρήσεις ελέγχου τουλάχιστον τέσσερις εβδομάδες τον χρόνο·

- για τα κράτη μέλη στα οποία το ποσοστό χρήσης ζώνης ασφαλείας είναι κάτω του 70% του πληθυσμού, διεξάγονται εντατικές επιχειρήσεις ελέγχου τουλάχιστον οχτώ εβδομάδες τον χρόνο.

5. Όσον αφορά την παραβίαση του ερυθρού φωτεινού σηματοδότη, η χρήση αυτόματου συστήματος ελέγχου προέχει για τις διασταυρώσεις όπου η μη τήρηση των κανόνων είναι συχνή και στις οποίες σημειώνεται μεγαλύτερος αριθμός

ατυχημάτων από τον μέσο αριθμό ατυχημάτων που συνδέονται με την παραβίαση των κόκκινων φωτεινών σηματοδοτών.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Οι πρακτικές στον τομέα του ελέγχου της οδικής ασφάλειας πρέπει να εναρμονιστούν μεταξύ των κρατών μελών, έτσι ώστε να επιτευχθεί καλύτερος συντονισμός των πολιτικών στον τομέα, σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 3 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Οι αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών δεν αποθηκεύουν τις πληροφορίες που διαβιβάζει το κράτος παράβασης.	3. Οι αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών δεν αποθηκεύουν τις πληροφορίες που διαβιβάζει το κράτος παράβασης. ***Η ανταλλαγή πληροφοριών γίνεται, όσον αφορά την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την ελεύθερη κυκλοφορία τους, σύμφωνα με την οδηγία 95/46/ΕΚ.***

Or. fr

Αιτιολόγηση

Η προστασία των προσωπικών δεδομένων πρέπει να επανεπιβεβαιωθεί στο κυρίως μέρος της οδηγίας, προκειμένου να διασφαλιστεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο ότι οι ανταλλαγές πληροφοριών δεν θίγουν τα δικαιώματα των ευρωπαίων πολιτών που προβλέπονται στην οδηγία 95/46/ΕΚ.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 4 – παράγραφος 1

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

Or. fr

Αιτιολόγηση

Το ηλεκτρονικό δίκτυο για την ανταλλαγή των πληροφοριών στον τομέα της οδικής ασφάλειας πρέπει να είναι ένα δίκτυο που θα τελεί υπό τη διαχείριση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2 Κοινοί κανόνες για την εφαρμογή της παραγράφου 1 αποφασίζονται από την Επιτροπή έως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος ***2***.	2. Κοινοί κανόνες για την εφαρμογή της παραγράφου 1 αποφασίζονται από την Επιτροπή έως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος ***3***.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Οι κοινοί κανόνες που επιτρέπουν την εφαρμογή και τη διαχείριση του ηλεκτρονικού δικτύου πρέπει να καθορίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2 – σημείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	βα) τους κανόνες ασφάλειας και προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, προκειμένου να αποτρέπεται κάθε δυνατότητα πρόσβασης στα συγκεκριμένα δεδομένα από άλλες βάσεις δεδομένων

Or. fr

Αιτιολόγηση

Οι κοινοί κανόνες πρέπει να καθορίζονται τηρώντας τις υποχρεώσεις στον τομέα της ασφάλειας και της προστασίας των δεδομένων, έτσι ώστε να αποφεύγεται κάθε χρήση των στοιχείων για διαφορετικούς σκοπούς από εκείνους για τους οποίους αυτά έχουν συγκεντρωθεί.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 5 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Η κοινοποίηση παράβασης περιλαμβάνει περιγραφή των σχετικών λεπτομερειών της συγκεκριμένης παράβασης και το ύψος του προστίμου που ζητείται να καταβάλει ο κάτοχος, τις δυνατότητες που έχει ο κάτοχος να αμφισβητήσει την αιτιολόγηση της κοινοποίησης παράβασης και να προσφύγει κατά της απόφασης επιβολής προστίμου, καθώς και τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί σε περίπτωση	2. Η κοινοποίηση παράβασης περιλαμβάνει ***το αντικείμενο της παράβασης, η ονομασία της αρμόδιας αρχής για την εφαρμογή των κυρώσεων, η ονομασία της κεντρικής αρχής που είναι επιφορτισμένη με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και*** περιγραφή των σχετικών λεπτομερειών της συγκεκριμένης παράβασης και το ύψος του προστίμου που ζητείται να καταβάλει ο κάτοχος, ***τις πιο προσβάσιμες διαδικασίες πληρωμής***, τις δυνατότητες που έχει ο κάτοχος να

διαφοράς ή ένστασης.

αμφισβητήσει την αιτιολόγηση της κοινοποίησης παράβασης και να προσφύγει κατά της απόφασης επιβολής προστίμου, καθώς και τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί σε περίπτωση διαφοράς ή ένστασης.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Το περιεχόμενο της κοινοποίησης πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πληρέστερο, έτσι ώστε να παρέχει στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος πληροφορίες για τη διαπραχθείσα παράβαση, την αρμόδια διοικητική αρχή και τα πιθανά μέσα προσφυγής.

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 5 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Η κοινοποίηση παράβασης πληροφορεί τον κάτοχο ότι οφείλει να συμπληρώσει έντυπο απάντησης, εφόσον δεν προτίθεται να καταβάλει το πρόστιμο.	3. Η κοινοποίηση παράβασης πληροφορεί τον κάτοχο ότι οφείλει να συμπληρώσει έντυπο απάντησης, εφόσον δεν προτίθεται να καταβάλει το πρόστιμο. ***Σε περίπτωση άρνησης πληρωμής, ο κάτοχος πληροφορείται στην ίδια κοινοποίηση ότι η άρνηση αυτή μπορεί να διαβιβαστεί στην κεντρική αρχή του κράτους κατοικίας για την εκτέλεση της απόφασης επιβολής κύρωσης.***

Or. fr

Αιτιολόγηση

Σκοπός της εν λόγω τροπολογίας είναι να διασφαλίσει την αποτελεσματικότητα και την παρακολούθηση των παραβάσεων, επιτρέποντας τη διαβίβαση της άρνησης πληρωμής, για οποιονδήποτε λόγο, προς την αρχή του κράτους κατοικίας του κατόχου.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 5 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3α. Η κοινοποίηση παράβασης πληροφορεί τον κάτοχο ότι η επεξεργασία των προσωπικών του δεδομένων θα γίνει σύμφωνα με την οδηγία 95/46/ΕΚ και του επισημαίνει τα δικαιώματά του όσον αφορά την πρόσβαση, τη διόρθωση και τη διαγραφή, όπως αυτά αναφέρονται στο άρθρο 7.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Στην κοινοποίηση παράβασης που απευθύνεται στον κάτοχο, πρέπει να υπάρχει μια αναφορά στα δικαιώματά του όσον αφορά την προστασία των προσωπικών δεδομένων, όπως αυτά διασφαλίζονται από την οδηγία 95/46/ΕΚ.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

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

Or. fr

Αιτιολόγηση

Η συγκεκριμένη τροπολογία, αμιγώς τυπική, προστίθεται για λόγους βελτίωσης της διατύπωσης της πρότασης οδηγίας.

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 5 – παράγραφος 5

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

Or. fr

Αιτιολόγηση

Οι τροποποιήσεις του υποδείγματος κοινοποίησης παράβασης μέσω της διαδικασίας επιτροπολογίας πρέπει να εξακολουθούν να είναι τεχνικού χαρακτήρα και να μην τροποποιούν στοιχεία που επιτρέπουν την καλύτερη πληροφόρηση του κατόχου στον τομέα π.χ. της προστασίας των προσωπικών δεδομένων.

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 5 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 5α
	Παρακολούθηση των οδικών παραβάσεων
	1. Στην περίπτωση που το χρηματικό πρόστιμο δεν καταβληθεί και έχουν εξαντληθεί οι διαδικασίες που ακολουθούνται σε περίπτωση διαφοράς ή ένστασης, η απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ εφαρμόζεται σε ό,τι αφορά τις κυρώσεις που αναφέρονται στο πρώτο άρθρο της εν λόγω απόφασης πλαισίου.
	2. Στις περιπτώσεις μη απάντησης που είναι ίδιες με εκείνες που αναφέρονται

στην παράγραφο 1, αλλά που αφορούν κυρώσεις που δεν εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης πλαισίου 2005/214/ΔΕΥ, το κράτος παράβασης διαβιβάζει την οριστική απόφαση στην αρμόδια αρχή του κράτους κατοικίας για την εκτέλεση της κύρωσης.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Σκοπός της συγκεκριμένης τροπολογίας είναι να προβλέψει ότι η εφαρμογή των χρηματικών προστίμων που διαβιβάζονται στον κάτοχο χωρίς όμως να καταβάλλονται από αυτόν, μπορεί να διασφαλιστεί τόσο από την απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ, όσο και μέσω της διαβίβασης της οριστικής απόφασης στο κράτος κατοικίας του κατόχου της άδειας κυκλοφορίας.

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 5 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 5β
	Αναγνώριση και εκτέλεση των κυρώσεων
	1. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους κατοικίας αναγνωρίζουν μια απόφαση που διαβιβάστηκε σύμφωνα με το άρθρο 5α, παράγραφος 2 χωρίς καμία άλλη διατύπωση και λαμβάνουν πάραυτα όλα τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεσή της, διευκρινίζοντας ότι η εκτέλεση της απόφασης διέπεται από το δίκαιο του κράτους κατοικίας όπως ακριβώς ένα χρηματικό πρόστιμο του κράτους κατοικίας, εκτός και αν η αρμόδια αρχή αποφασίσει να επικαλεστεί έναν από τους ακόλουθους λόγους μη αναγνώρισης ή μη εκτέλεσης:
	α) το δίκαιο του κράτους κατοικίας προβλέπει ασυλία που καθιστά αδύνατη την εκτέλεση της απόφασης·
	β) ο ενδιαφερόμενος δεν ενημερώθηκε για το δικαίωμά του όσον αφορά την

υποβολή ένστασης και για την προθεσμία υποβολής της.

2. Η αρμόδια αρχή του κράτους παράβασης ενημερώνει αμέσως την αρμόδια αρχή του κράτους κατοικίας για κάθε απόφαση ή μέτρο που έχει ως αποτέλεσμα την αφαίρεση του εκτελεστού χαρακτήρα της απόφασης. Το κράτος κατοικίας διακόπτει την εκτέλεση της απόφασης μόλις πληροφορηθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους παράβασης για αυτήν την απόφαση ή για αυτό το μέτρο.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Η συγκεκριμένη τροπολογία προβλέπει ένα σύστημα αναγνώρισης και επιβολής των κυρώσεων σε περιπτώσεις που δεν μπορεί να εφαρμοστεί η απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ. Η επιβολή της κύρωσης εναπόκειται στο κράτος κατοικίας του κατόχου της άδειας κυκλοφορίας.

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 5 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 5γ
	Πληροφορίες που διαβιβάζονται από το κράτος κατοικίας
	Η αρμόδια αρχή του κράτους κατοικίας ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την αρμόδια αρχή του κράτους παράβασης με κάθε μέσο που μπορεί να τεκμηριωθεί εγγράφως:
	α) για τη διαβίβαση της απόφασης στην αρμόδια αρχή·
	β) για κάθε απόφαση που αφορά τη μη εκτέλεση της απόφασης, συνοδευόμενη από τους λόγους που την τεκμηριώνουν·
	γ) για την εκτέλεση της απόφασης όταν

αυτή ολοκληρωθεί.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Η συγκεκριμένη τροπολογία συμπληρώνει το σύστημα αναγνώρισης και διαβίβασης των παραβάσεων, όπως αυτό ορίζεται στις προηγούμενες τροπολογίες, προβλέποντας ότι το κράτος κατοικίας πληροφορεί το κράτος παράβασης για τη συνέχεια που δίνει, όποια και να είναι αυτή, στην κυρωτική απόφαση.

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 7 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 7α
	Ενημέρωση προς τους ευρωπαίους οδηγούς
	Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις απαραίτητες διατάξεις για να παρέχουν επαρκή πληροφόρηση στους χρήστες του οδικού δικτύου σχετικά με τα μέτρα εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Η συγκεκριμένη πληροφόρηση διασφαλίζεται κυρίως στα σύνορα κάθε κράτους μέλους.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη πρέπει να παρέχουν πληροφόρηση στους ευρωπαίους οδηγούς για την εφαρμογή της οδηγίας σε περίπτωση διασυνοριακών παραβάσεων. Η συγκεκριμένη πληροφόρηση πρέπει να λειτουργεί αποτρεπτικά όσον αφορά την οδική ασφάλεια.

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας
Κεφάλαιο IV – Άρθρο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 8α
	Αξιολόγηση και εκθέσεις
	1. Δύο χρόνια μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας από τα κράτη μέλη.
	2. Βάσει της εν λόγω έκθεσης, η Επιτροπή εξετάζει τις πιθανότητες επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας σε άλλες οδικές παραβάσεις, όσον αφορά κυρίως τη χρήση κινητών τηλεφώνων, τα ναρκωτικά και την οδήγηση χωρίς δίπλωμα.
	3. Η Επιτροπή υποβάλλει στην ίδια έκθεση προτάσεις που επιτρέπουν την εναρμόνιση των συστημάτων ελέγχου βάσει των κοινοτικών κριτηρίων και των πρακτικών ελέγχου στον τομέα της οδικής ασφάλειας.
	Or. fr

Αιτιολόγηση

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οφείλει να υποβάλλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τις προοπτικές τροποποίησης της οδηγίας.

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας
Παράρτημα – σελίδα 2 – εδάφιο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Εάν δεν καταβάλετε το πρόστιμο, υποχρεούσθε να συμπληρώσετε το	Εάν δεν καταβάλετε το πρόστιμο, υποχρεούσθε να συμπληρώσετε το

συνημμένο έντυπο απάντησης (σελίδα 4) και να το αποστείλετε στην αναγραφόμενη διεύθυνση.	συνημμένο έντυπο απάντησης (σελίδα 4) και να το αποστείλετε στην αναγραφόμενη διεύθυνση. ***Το συγκεκριμένο έντυπο απάντησης μπορεί να διαβιβάζεται από [την κεντρική αρχή του κράτους παράβασης] προς [την κεντρική αρχή του κράτους κατοικίας] για την εκτέλεση της κυρωτικής απόφασης.***
	Or. fr

Αιτιολόγηση

Το παράρτημα πρέπει να τροποποιηθεί, έτσι ώστε να πληροφορείται ο κάτοχος της άδειας του οχήματος που διέπραξε την παράβαση ότι η εκ μέρους του άρνηση καταβολής του προστίμου, για την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση των παραβάσεων και των κυρωτικών αποφάσεων, θα μπορεί να διαβιβάζεται στις αρχές του κράτους κατοικίας του.

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας
Παράρτημα – σελίδα 2 – εδάφιο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ
	Η παρούσα υπόθεση θα εξετασθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους όπου διαπράχθηκε η παράβαση.
	Σε περίπτωση μη δικαστικής συνέχειας, θα ενημερωθείτε εντός 60 ημερών από την παραλαβή του έντυπου απάντησης.
	Σε περίπτωση δικαστικής συνέχειας, εφαρμόζεται η εξής διαδικασία: [συμπληρώνεται από το κράτος παράβασης – ποια είναι η διαδικασία στη συνέχεια, καθώς και λεπτομέρειες σχετικά με τη δυνατότητα και τη διαδικασία υποβολής ένστασης κατά της απόφασης δίωξης. Στις εν λόγω λεπτομέρειες καθορίζονται ούτως ή άλλως: η ονομασία και η διεύθυνση της αρχής που αναλαμβάνει τη δίωξη, η προθεσμία καταβολής του προστίμου, η ονομασία και η διεύθυνση του αρμόδιου σώματος για την υποβολή ένστασης και η

προθεσμία υποβολής ένστασης].

Or. fr

Αιτιολόγηση

Οι πληροφορίες για τα δικαιώματα του κατόχου πρέπει να γνωστοποιούνται από την αρχή της κοινοποίησης προκειμένου να διασφαλίζεται καλύτερη πληροφόρηση.

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας
Παράρτημα – σελίδα 4 – τελευταίο εδάφιο

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	***διαγράφεται***
Η παρούσα υπόθεση θα εξετασθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους όπου διαπράχθηκε η παράβαση.	
Σε περίπτωση μη δικαστικής συνέχειας, θα ενημερωθείτε εντός 60 ημερών από την παραλαβή του έντυπου απάντησης. Σε περίπτωση δικαστικής συνέχειας, εφαρμόζεται η εξής διαδικασία:	
[συμπληρώνεται από το κράτος παράβασης – ποια είναι η διαδικασία στη συνέχεια, καθώς και λεπτομέρειες σχετικά με τη δυνατότητα και τη διαδικασία υποβολής ένστασης κατά της απόφασης δίωξης. Στις εν λόγω λεπτομέρειες καθορίζονται ούτως ή άλλως: η ονομασία και η διεύθυνση της αρχής που αναλαμβάνει τη δίωξη, η προθεσμία καταβολής του προστίμου, η ονομασία και η διεύθυνση του αρμόδιου σώματος για την υποβολή ένστασης και η προθεσμία υποβολής ένστασης].	

Or. fr

Αιτιολόγηση

Ίδια αιτιολόγηση με εκείνη της προηγούμενης τροπολογίας.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ένα νέο νομικό μέσο για τη μείωση στο ήμισυ του αριθμού των θανάτων σε τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη με ορίζοντα το 2010

Με την ευκαιρία της Λευκής Βίβλου για την ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών που εκδόθηκε το 2001, η Ευρωπαϊκή Ένωση έθεσε τον φιλόδοξο στόχο να μειώσει στο ήμισυ τον αριθμό των θανάτων σε τροχαία ατυχήματα το 2010, στόχος που στο εξής ισχύει και για τα 27 κράτη μέλη. Την περίοδο έκδοσης της Λευκής Βίβλου, σε μια Ευρώπη των 25, ο αριθμός των θυμάτων ανερχόταν σε 54 000 άτομα[1]. Έκτοτε, έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος αφού παρατηρείται πτωτική τάση του συγκεκριμένου αριθμού.

Η πρόοδος αυτή πραγματοποιήθηκε κυρίως κατά το πρώτο μισό της δεκαετίας. Έτσι, από το 2005, διαπιστώνεται μια επιβράδυνση της μείωσης του αριθμού των θυμάτων. Το 2007, περισσότερα από 40 000 άτομα πέθαναν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, γεγονός που αντιστοιχεί σε μείωση κατά περίπου 20% του αριθμού των θανάτων σε τροχαία ατυχήματα για το σύνολο της περιόδου. Το συγκεκριμένο αποτέλεσμα εξακολουθεί να είναι σε μεγάλο βαθμό ανεπαρκές σε ό,τι αφορά τον στόχο που έχει τεθεί για το 2010, ο οποίος προϋπέθετε για την ίδια περίοδο μείωση της τάξεως του 37%. Ακόμα πιο σοβαρό είναι το γεγονός ότι το 2007, ο αριθμός των θυμάτων δεν μειώθηκε.

Κατά την ίδια περίοδο, οι μελέτες που διεξήγαγε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έδειξαν ότι το ποσοστό των οδηγών που διαπράττουν οδικές παραβάσεις στο εξωτερικό είναι μεγαλύτερο σε σχέση με το αντίστοιχο ποσοστό των οδηγών που διαπράττουν παραβάσεις στο οδικό δίκτυο της χώρας τους, κυρίως στον τομέα της υπέρβασης της ταχύτητας. Το φαινόμενο αυτό συνδέεται μερικώς με την αύξηση της κινητικότητας στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στο άνοιγμα των συνόρων μεταξύ των κρατών μελών.

Τις περισσότερες φορές ωστόσο, οι συγκεκριμένες παραβάσεις που διαπράττονται στην επικράτεια άλλων κρατών μελών από το κράτος κατοικίας του οδηγού, διώκονται με κυρώσεις που δεν έχουν καμία ισχύ. Πρόκειται κυρίως για τις περιπτώσεις των παραβάσεων που καταγράφονται αυτόματα και που πολλαπλασιάστηκαν με την εγκατάσταση αυτόματων ραντάρ στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητοδρόμους. Αυτή η σχετική ατιμωρησία αποδυναμώνει εκ φύσεως τους στόχους της οδικής ασφάλειας, προτρέποντας τους οδηγούς να μην τηρούν τις εθνικές οδικές νομοθεσίες επειδή αισθάνονται ότι δεν υπόκεινται σε κυρώσεις. Όμως αποδυναμώνει επίσης και τη νομιμότητα των συγκεκριμένων ελέγχων στα μάτια των ευρωπαίων πολιτών, οι οποίοι θα μπορούσαν να αμφισβητήσουν τη βασιμότητά τους στο όνομα μιας αναγκαίας ισότιμης μεταχείρισης ανάμεσα στους κατοίκους του εσωτερικού και του εξωτερικού.

Σκοπός λοιπόν της παρούσας πρότασης είναι να απαντήσει σε αυτόν τον διπλό προβληματισμό ύστερα από πολλές πρωτοβουλίες που ανέλαβε η Επιτροπή, όπως π.χ. η σύσταση της 6ης Απριλίου 2004 για την επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας (2004/345/ΕΚ). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μέσω των μελών της Επιτροπής Μεταφορών

[1] Πηγή: CARE (Βάση δεδομένων της ΕΕ για τα τροχαία ατυχήματα) ή εθνικές δημοσιεύσεις

και Τουρισμού έχει, από την πλευρά του, ζητήσει επανειλημμένα τη θέσπιση νομοθεσίας στον τομέα της διασυνοριακής επιβολής κυρώσεων σχετικά με την οδική ασφάλεια.

Η πρόταση οδηγίας της Επιτροπής

Επιδίωξη της Επιτροπής είναι η διευκόλυνση της εκτέλεσης των κυρώσεων σε βάρος των οδηγών αυτοκινήτων που έχουν διαπράξει παράβαση που οφείλεται στην υπέρβαση της ταχύτητας, στην οδήγηση σε κατάσταση μέθης, στη μη χρήση της ζώνης ασφαλείας ή ακόμα και στην παραβίαση κόκκινου φωτεινού σηματοδότη σε κράτος μέλος διαφορετικό από το δικό τους. Η Επιτροπή επέλεξε συνειδητά τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας –κάτι που αποτελεί μια νέα προσέγγιση στον τομέα της ευρωπαϊκής πολιτικής της οδικής ασφάλειας– στις τέσσερις παραβάσεις (άρθρο 1) οι οποίες στοιχίζουν τη ζωή στους περισσότερους ανθρώπους σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι τελευταίες έχουν επίσης το κοινό χαρακτηριστικό ότι θεωρούνται παραβάσεις και στα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σκοπός της πρότασης είναι να θέσει σε εφαρμογή μια διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών (άρθρο 3) μέσω ενός δικτύου ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων (άρθρο 4), το οποίο θα επιτρέπει τον εντοπισμό του οχήματος που έχει διαπράξει παράβαση. Ύστερα από τον εν λόγω εντοπισμό, θα αποστέλλεται στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας η κοινοποίηση παράβασης από τη διοικητική αρχή του κράτους όπου διαπράχθηκε η παράβαση (άρθρο 5), η οποία και θα τον πληροφορεί για τις λεπτομέρειες της παράβασης, το ύψος του προστίμου που οφείλει να καταβάλει, τις διαδικασίες πληρωμής –οι συγκεκριμένες διαδικασίες πρέπει να διευκολύνουν στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό τις διασυνοριακές τραπεζικές συναλλαγές– καθώς και για το δικαίωμα ένστασης.

Όσον αφορά τη συνέχεια που δίνεται στην κύρωση, αποτελεί το δεύτερο στάδιο της επεξεργασίας της παράβασης, σύμφωνα με την απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης των οικονομικών κυρώσεων.

Η πρόταση οδηγίας προβλέπει επίσης εγγυήσεις για την προστασία των προσωπικών δεδομένων (άρθρο 7), παραπέμποντας στην οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 1995 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών. Τέλος, η πρόταση καθιερώνει μέτρα επιτροπολογίας (άρθρο 8) σχετικά με τον καθορισμό κοινών κανόνων για την εφαρμογή του ηλεκτρονικού δικτύου ή την προσαρμογή του τρόπου κοινοποίησης της παράβασης.

Η θέση της εισηγήτριας για την πρόταση της Επιτροπής

Η εισηγήτρια συμφωνεί με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στον τομέα της οδικής ασφάλειας και θεωρεί ότι η προσέγγιση που επιλέχθηκε είναι η κατάλληλη για τη μείωση του αριθμού των ευρωπαϊκών τροχαίων παραβάσεων. Υποστηρίζω κυρίως την προτεραιότητα που αποδίδει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις τέσσερις παραβάσεις που αναφέρονται στο πρώτο άρθρο της πρότασης οδηγίας, έτσι ώστε να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στις πιο θανατηφόρες παραβάσεις σχετικά με την οδική ασφάλεια. Ωστόσο, πολλά σημεία χρειάζονται επεξεργασία για να επιτευχθούν βελτιώσεις ή να καλυφθούν ορισμένα κενά της πρότασης.

1) Σχετικά με τη συνέχεια που δίνεται στις παραβάσεις, μου φάνηκε σημαντικό να υπενθυμίσω ότι η συνέχεια πρέπει να δίνεται, στο μέτρο του δυνατού, μέσω της απόφασης πλαισίου 2005/214/ΔΕΥ. Εντούτοις, προκειμένου να ληφθούν υπόψη και οι εθνικές νομικές ιδιομορφίες στον τομέα των οδικών κυρώσεων, θεώρησα ότι εκτός από την αναφορά στην απόφαση πλαίσιο, θα πρέπει να θεσπισθούν και εγγυήσεις εκτέλεσης, στην περίπτωση που η τελευταία δεν μπορεί να εφαρμοστεί. Στην πραγματικότητα, ορισμένα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχουν σύστημα κυρώσεων που να βασίζεται σε παραβάσεις ποινικού χαρακτήρα αλλά διοικητικού χαρακτήρα. Για να ληφθούν υπόψη οι συγκεκριμένες ιδιομορφίες, εισηγήθηκα μια προσθήκη που θα επιτρέπει τη διαβίβαση και την επιβολή των κυρωτικών αποφάσεων στις αρχές του κράτους κατοικίας του προσώπου που έχει διαπράξει την παράβαση.

2) Σχετικά με τις πρακτικές ελέγχου της οδικής ασφάλειας, εξέφρασα την επιθυμία τα κράτη μέλη να τις ενισχύσουν καθορίζοντας ελάχιστα συγκρίσιμα κριτήρια μέσω κατευθυντήριων γραμμών.

3) Σχετικά με την προστασία των προσωπικών δεδομένων, επανέλαβα ορισμένους προβληματισμούς του Ευρωπαίου Επόπτη Προστασίας Δεδομένων (ΕΕΠΔ), τους οποίους διατύπωσε στη γνωμοδότησή του της 8ης Μαΐου 2008. Οι προτάσεις που υπέβαλε επιτρέπουν έτσι την πλαισίωση των τεχνικών μέτρων που λαμβάνονται στην επιτροπολογία για τη διαχείριση του ηλεκτρονικού δικτύου ανταλλαγής δεδομένων και τη διασφάλιση ορισμένων δικαιωμάτων που κατοχυρώνονται από την οδηγία 95/45/ΕΚ στο κυρίως μέρος της οδηγίας και στην κοινοποίηση παράβασης που υποβάλλεται ως παράρτημα.

4) Ενημέρωση των ευρωπαίων οδηγών: οι ευρωπαίοι οδηγοί πρέπει να ενημερώνονται για την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, κυρίως κατά τη μετάβασή τους από το ένα κράτος μέλος σε άλλο.

5) Έκθεση και αξιολόγηση της οδηγίας: προτείνω να συμπεριληφθεί στην οδηγία η υποχρέωση για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να συντάξει έκθεση, δύο χρόνια μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας, σχετικά με την εφαρμογή της και τις εμπειρίες που έχει συγκεντρώσει ύστερα από τη συγκεκριμένη αξιολόγηση. Βάσει της συγκεκριμένης έκθεσης, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει προτάσεις τροποποίησης της οδηγίας, όσον αφορά κυρίως την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής της, το πεδίο εφαρμογής της, τις πρακτικές ελέγχου και την τυποποίηση των συστημάτων ελέγχου.