LV

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 19.3.2008
SEC(2008) 350

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

Pavaddokuments

priekšlikumam

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko veicina ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildi

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

{COM(2008) 151 galīgā redakcija}
{SEC(2008) 351}

Kopsavilkums

1. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām notika jau projekta agrīnajos posmos. 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 iedzīvotāju tika lūgti 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[1].

No 2006. gada 6. novembra līdz 2007. gada 19. janvārim tīmekļa vietnē *Europa* notika atklāta apspriešana. Komisija saņēma 54 atbildes. Rezultāti ir pieejami tīmekļa vietnē http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm 2007. gada 27. februārī notika ieinteresēto personu sanāksme, kurā piedalīties uzaicināja visas atzinumus izteikušās personas un visas dalībvalstis.

Lai vāktu informāciju par ceļu satiksmes noteikumu izpildi Eiropā, Komisija izstrādāja anketu saistībā ar ceļu policijas darbību Eiropā. Atbildes uz anketas jautājumiem sniedza 21 valsts, un to izmantoja speciālistu grupas diskusijā, kurā piedalīties uzaicināja ceļu policijas pārstāvjus, lai tie izteiktu viedokli par rīcību ES mērogā[2].

Apspriedēs piedalījās valdības un valsts iestādes (galvenokārt transporta, iekšlietu, policijas un tieslietu struktūras), uzņēmumi un nozares apvienības transporta jomā, ceļu infrastruktūras operatori, pētniecības un izglītības iestādes, lietotāju apvienības un privātpersonas.

Pārliecinošs ekspertu un ieinteresēto personu vairākums piekrita tam, ka ceļu satiksmes drošības uzlabošanai sodu piemērošanu par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem vajadzētu saskaņot gan pēc būtības, gan pēc piemērošanas kārtības. Iztirzājot jautājumu par ES mērogā apskatāmiem pārkāpumiem, izteiktie atzinumi apliecināja, ka priekšlikumā būtu jāiekļauj pārkāpumi, kas uzskatāmi par letālu ceļu satiksmes negadījumu galvenajiem iemesliem, proti, atļautā ātruma pārsniegšana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā un drošības jostas nelietošana. Šo darbības jomu var pakāpeniski paplašināt, ietverot citus pārkāpumus. Praktiski visi respondenti piekrita, ka noteikumu izpildes nodrošināšanas pasākumus ES mērogā vajadzētu veikt ne tikai Eiropas autoceļu tīklā, bet uz visiem ES ceļiem. Atbalsts ES rīcībai noteikumu pārrobežu izpildes nodrošināšanai, ko papildinātu Eiropas Komisijas organizēta un rūpīgāk izstrādāta paraugprakses apmaiņa starp dalībvalstīm, tika izteikts 70 % atzinumu.

---

1 Komisijas 2003. gada 21. oktobra Ieteikums 2004/345/EK par ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildi (OV L 111, 17.4.2004., 75. lpp., labojums OV L 120, 24.4.2004., 65. lpp.).

2 *TISPOL* pārskats par izpildes praksi Eiropā, 2007. gada 25. oktobris.

Ietekmes novērtēšanas komisija

Eiropas Komisijas Ietekmes novērtēšanas (IN) komisija 2007. gada 8. maijā pieņēma atzinumu par šā ietekmes novērtējuma ziņojuma provizorisko redakciju. Atzinumā IN komisija apliecināja, ka ziņojumā sniegts ar katru izvēles iespēju saistīto izmaksu un ieguvumu kvantitatīvs novērtējums, vienlaikus skaidri norādot uz izdarītajiem pieņēmumiem un ar tiem saistītajiem nenoteiktības intervāliem.

IN komisija pauda šādus ieteikumus:

— IN ziņojumā skaidri jānošķir abi dažādie risināmie jautājumi: pārrobežu izpildes uzlabošana un izpildes standartu saskaņošana;

— IN ziņojumā jāietver plašāka informācija par paredzētajiem izpildes standartiem;

— rūpīgāk jāprecizē politikas iespējas;

— IN ziņojumā precīzāk jāizklāsta darbības joma.

Šī ietekmes novērtējuma ziņojuma redakcija ir attiecīgi pārstrādāta, ņemot vērā minētos ieteikumus.

2. Problēmas izklāsts

Komisija 2001. gada baltajā grāmatā[3] par Eiropas transporta politiku ierosināja, lai Eiropas Savienībā tiktu izvirzīts mērķis līdz 2010. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu. Šo mērķi pēc tam atkārtoti izvirzīja 2003. gadā pieņemtajā Eiropas ceļu satiksmes drošības rīcības programmā[4], un to apstiprināja Padome[5] un Eiropas Parlaments[6].

Būtisks šīs stratēģijas elements ir autobraucēju rosināšana apzinīgāk izturēties uz ceļiem, ievērojot ceļu satiksmes drošības pamatnoteikumus. Lai nodrošinātu attiecīgo tiesību aktu ievērošanu, jāuzrauga noteikumu ievērošana un jāpiemēro sodi par pārkāpumiem. Pārbaudes jāveic sistemātiski, sodiem jābūt efektīviem, un tie jāpiemēro visiem noteikumu pārkāpējiem, ne tikai attiecīgajā valstī reģistrētu transportlīdzekļu vadītājiem. Tas jo sevišķi attiecas uz braukšanas ātruma ierobežojumu un pieļaujamā alkohola līmeņa asinīs ierobežojumu ievērošanu un drošības jostas lietošanu. Šie pārkāpumi ir trīs galvenie bojāejas iemesli uz ceļiem. Citus ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus, kas arī apdraud ceļu satiksmes drošību, var efektīvi apkarot gan atsevišķu valstu, gan visas ES mērogā. Neatkarīgu ekspertu veikta ietekmes novērtējuma izpēte apliecina, ka atļautā ātruma pārsniegšana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā un drošības jostas nelietošana ir būtiski faktori, kas ietekmē letālus ceļu satiksmes negadījumus, ņemot vērā gan negadījumu skaitu, gan to smagumu. Ir aplēsts, ka ES 25 valstīs atļautā ātruma pārsniegšana saistīta ar 12 400 un transportlīdzekļa vadīšana

---

3 Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam: laiks izlemt, COM(2001) 370, 12.9.2001.

4 Eiropas ceļu satiksmes drošības rīcības programma — Ceļu satiksmes negadījumu upuru skaita samazināšana uz pusi Eiropas Savienībā līdz 2010. gadam — dalīta atbildība, COM(2003) 311, 2.6.2003.

5 Transporta padomes 2003. gada 5. jūnija secinājumi, dokuments 9686/03 (paziņojums presei 146), 22. lpp.

6 2003. gada 12. februāra rezolūcija (OV C 43E, 19.2.2004., 250. lpp.).

alkohola reibumā — ar 10 800 letāliem gadījumiem uz ceļiem (attiecīgi veidojot 30 % un 25 % no ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita). Drošības jostas nelietošana pastiprina negadījuma seku nopietnību. Ir aplēsts, ka tā saistīta ar 7 300 letāliem gadījumiem, kas ir 17 % no ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita. Visi šie apstākļi kopā veido vairāk nekā pusi no ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita.

Pašlaik — vairāk nekā trīs gadus pēc Komisijas ieteikuma pieņemšanas — jāuzsver trīs galvenie fakti.

– Eiropas ceļu satiksmes drošības rīcības programmas 2006. gada 22. februāra vidusposma pārskatā[7] atklājās, ka līdz 2005. gadam paveiktais nedos iespēju īstenot 50 % samazinājuma mērķi, ja nemainīsies pašreizējā situācijas attīstības gaita. Tādā gadījumā samazinājums būtu tikai par 40 %. Turklāt līdz 2006. gada augustam attīstības tendences bija labvēlīgas, bet no 2006. gada septembra situācija ir mainījusies. No 2005. līdz 2006. gadam gandrīz visās dalībvalstīs ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits ir palielinājies no 2 % līdz 30 %[8]. Šo tendenci apliecina ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita nenozīmīgais samazinājums līdz 2007. gada oktobrim vairākumā dalībvalstu.

– Ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildes nodrošināšana dažādās dalībvalstīs notiek atšķirīgi, un atšķiras arī ceļu satiksmes drošības līmenis dalībvalstīs. Dažās dalībvalstīs bojāejas risks ceļu satiksmes negadījumā ir gandrīz piecreiz lielāks nekā citās dalībvalstīs.

– Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi, ko izdarījuši citā valstī reģistrētu transportlīdzekļu vadītāji, bieži vien paliek nesodīti vai arī sodi bieži vien netiek izpildīti.

Pašreizējā situācija dalībvalstīs

Noteikumu izpildes nodrošināšana dažādās dalībvalstīs notiek atšķirīgi. No 2001. līdz 2003. gadam attiecībā uz *braukšanas ātruma ierobežojumu ievērošanu* Portugālē tika pārbaudīti tikai 9 % autovadītāju, savukārt Nīderlandē — 46 %. Attiecībā uz *transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā* pārbaudīti tikai 4 % autovadītāju Itālijā salīdzinājumā ar 38 % Somijā. Procentuālie rādītāji par *drošības jostas lietošanas* pārbaudēm šobrīd nav pieejami. Izmantošanas rādītājs pilsētās svārstās no 36 % līdz 91 %. Tā rezultātā veidojas ievērojami atšķirīga autovadītāju izpratne par situāciju. Saskaņā ar *SARTRE 3*[9] datiem vairāk nekā trešdaļa visu autovadītāju Apvienotajā Karalistē domā, ka tiks pārbaudīts, vai viņi nepārsniedz atļauto ātrumu, savukārt tikai 3 % Zviedrijas autovadītāju ir pārliecināti, ka to braukšanas ātrums tiek uzraudzīts. 27 % autovadītāju Slovēnijā, bet mazāk nekā 1 % autovadītāju Īrijā domā, ka tiks pārbaudīts, vai tie nevada transportlīdzekli alkohola reibumā.

---

7 Eiropas Komisija — Eiropas rīcības plāns ceļu satiksmes drošībai — starposma pārskats, COM(2006) 74, 22.2.2006.

8 *CARE* (ES ceļu satiksmes negadījumu datubāze), 2007. gada 6. novembris.

9 *Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) et al. — European Drivers and Road Risk* [Eiropas autovadītāji un ceļu satiksmes riski], *SARTRE 3* (2004. gada jūnijs).

Ceļu satiksmē iesaistīto citā valstī reģistrētu transportlīdzekļu vadītāju skaits veido aptuveni 5 % valstīs, par kurām šādi dati ir pieejami[10]. Atļauto ātrumu pārsniegušo citu valstu autovadītāju daļa svārstās no 2,5 % līdz 30 %[11]. Šie skaitļi vedina domāt, ka citu valstu autovadītāji veic relatīvi vairāk atļautā ātruma pārsniegšanas pārkāpumu nekā attiecīgās valsts autovadītāji[12].

Noteikumu izpildes nodrošināšanai dalībvalstīs aizvien plašāk ievieš automātiskas ierīces. Lai nodrošinātu braukšanas ātruma ierobežojumu ievērošanu, gandrīz visās dalībvalstīs izmanto fiksētās kameras un mobilās kameras. Pakāpeniski ievieš arī vidējā braukšanas ātruma novērošanas kameras. Aizvien vairāk valstu arī ievieš automātiskas ierīces, lai nodrošinātu sarkanā gaismas signāla ievērošanu. Drošības jostas lietošanas automātiska uzraudzība dažās valstīs ir apvienota ar tādu cita veida pārkāpumu apkarošanu kā braukšana pie sarkanā gaismas signāla un atļautā ātruma pārsniegšana[13].

Dalībvalstīs izmanto dažādas izpildes nodrošināšanas tehnoloģijas un tipa apstiprinājuma procedūras. Nestandartizētu ierīču un nesaskaņotu apstiprināšanas metožu izmantošana apgrūtina izpildes pasākumu savstarpēju atzīšanu un sadarbību starp dalībvalstīm.

Atkarībā no dalībvalsts par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem var piemērot vai nu krimināla, vai administratīvas sankcijas. Dažās valstīs atkarībā no pārkāpuma smaguma daļēji piemēro krimināla sankcijas un daļēji — administratīvas.

Komisijas 2003. gada oktobra ieteikumā dalībvalstīm prasīts līdz 2007. gada septembra beigām nosūtīt Komisijai informāciju par ieteikuma īstenošanu. Līdz šim tikai sešas dalībvalstis ir sniegušas šādu informāciju. Tāpēc šobrīd nav pieejama pietiekama informācija par saistību starp izpildes paraugprakses piemērošanu un situācijas attīstību ceļu satiksmes drošības jomā.

3. Mērķi

Priekšlikuma vispārējais mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību Kopienā, tādējādi veicinot efektīvas, ilgtspējīgas un uzticamas transporta sistēmas izveidi, un novērst pašreizējās atšķirības attieksmē pret noteikumu pārkāpējiem atkarībā no tā, vai tie ir attiecīgajā valstī vai citā valstī reģistrēta transportlīdzekļa vadītāji.

Kopienas rīcības īpašais mērķis ir uzlabot autobraucēju — gan attiecīgajā valstī, gan citā valstī reģistrētu transportlīdzekļu vadītāju — izturēšanos uz ceļiem, panākot labāku ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu.

Ierosinātā rīcība atbilst ES politikai veselības aizsardzības jomā, jo tā veicina alkohola izraisītā kaitējuma apkarošanu.

---

10 Avots: *Eurostat*. 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.

11 2,5 % Dānijā, 4 % Somijā, 6 % Nīderlandē, 8 % Katalonijā (Spānijā), 14 % Beļģijā, 15 % Francijā un 30 % Luksemburgā.

12 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).

13 *TISPOL* pārskats par izpildes praksi Eiropā, 2007. gada 25. oktobris.

Samazinot braukšanas ātrumu, uzlabota noteikumu izpilde veicinās arī transporta nozarē aizvien pieaugošās siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanu.

4. Iespējas

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 rezidences 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 noteikšanai; 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 rezidences 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 ātrums, līdz ar to mazinās piesārņojums un degvielas patēriņš).

5. Ietekmes analīze

Ietekme uz ceļu satiksmes drošību

Pašreizējo skaitli — 25 000 ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo atļautā ātruma pārsniegšanas, transportlīdzekļa vadīšanas alkohola reibumā un drošības jostas nelietošanas dēļ — var samazināt, apvienojot paraugpraksi, lai nodrošinātu izpildes kvalitāti un intensitāti. Pašreizējo skaitli — 400 bojā gājušo ceļu satiksmes negadījumos, ko izraisījuši citā valstī reģistrētu transportlīdzekļu vadītāji, — var samazināt, piemērojot efektīvu pārrobežu izpildes nodrošināšanas sistēmu.

Tiek lēsts, ka, izmantojot iespējas, kas nodrošina mehānismus efektīvai pārrobežu izpildei, (3. un 4. iespēja), ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu Eiropas Savienībā varētu samazināt par 200 līdz 250 letāliem gadījumiem gadā. Izmantojot 5. iespēju, kurā papildus paredzētas arī konverģējošas metodes ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildes nodrošināšanai, ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu varētu samazināt par 5 000 gadā.

Sociālekonomiskā izteiksmē, pamatojoties uz piesardzīgām aplēsēm, tas dotu 5 miljardu euro ieguvumu gadā.

Izmaksas un automatizācija

Izmaksas sedz valsts iestādes un tiesībaizsardzības iestādes. Tās veic ieguldījumus datu apmaiņas sistēmās un izpildes nodrošināšanai domātajā ierīcēs, un tiek lēsts, ka varētu būt nepieciešami līdz 140 miljoni euro, lai visās dalībvalstīs veiktu atjauninājumus izpildes nodrošināšanai pieņemamā līmenī. Katras dalībvalsts ieguldījums atkarīgs no tās pašreizējiem izpildes standartiem. Eiropas Savienībā gada darbības budžets izpildes nodrošināšanai tiek lēsts aptuveni 23 miljonu euro apmērā.

Izpēte liecina, ka automatizētas izpildes darbības izmaksas ir ievērojami mazākas nekā parastās izpildes gadījumā. Gaidāms, ka tas ļaus būtiski samazināt administratīvo resursu izmantošanu.

Ietekme uz cilvēku veselību un vidi

Uzlabota izpilde veicinātu alkohola radītā kaitējuma apkarošanu un sekmētu veselības aizsardzības politiku. Komisija 2006. gada paziņojumā par ES stratēģiju dalībvalstu atbalstam alkohola radītā kaitējuma mazināšanai[14] ar alkohola lietošanu saistītos ceļu satiksmes negadījumus atzina par vienu no piecām vissvarīgākajām tēmām.

Braukšanas ātruma ietekme uz vidi pirmām kārtām ir saistīta ar piesārņojuma rašanos. Izplūdes gāzu (oglekļa dioksīds (CO_2), ogļūdeņraži, slāpekļa oksīdi, cietās daļiņas) rašanās visoptimālākā ir, ja vienmērīgs braukšanas ātrums ir no 40 līdz 90 km/h vieglajiem automobiļiem[15] un no 50 līdz 70 km/h kravas automobiļiem un autobusiem[16].

Pārsniedzot atļauto ātrumu, rodas arī vairāk ozona, jo autotransporta līdzekļi rada lielu daļu ogļūdeņražu un slāpekļa oksīdu, kas izraisa ozona rašanos atmosfērā.

Visbeidzot, braukšanas ātrums ietekmē arī degvielas patēriņu, jo atļautā ātruma pārsniegšana palielina degvielas patēriņu vispārējā satiksmē. Izpēte liecina, ka, braucot ar vienmērīgu ātrumu no 90 līdz 110 km/h, degvielas patēriņš ir aptuveni par 23 % mazāks[17].

---

14 Sk. Komisijas paziņojumu Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „ES stratēģija dalībvalstu atbalstam alkohola radītā kaitējuma mazināšanai", COM(2006) 625.

15 *Speed management* [Braukšanas ātruma pārvaldība], *OECE-CEMT*, 2007.

16 *ITS Handbook*, 2005-2006, *Highway Industry Development Organisation*, 2005.

17 *Speed management* [Braukšanas ātruma pārvaldība], *OECE-CEMT*, 2007.

Attiecībā uz trokšņa ietekmi visnozīmīgākais trokšņa avots ir riepu un ceļa virsmas mijiedarbība. Pārsniedzot braukšanas ātrumu, tas palielinās par 12 dB(A) ikreiz, kad ātrums divkāršojas.

6. Iespēju salīdzinājums — Ierosinātā ES rīcība

Rezultāti liecina, ka pasākumi izpildes prakses un visās dalībvalstīs piemēroto metožu uzlabošanai ievērojami ietekmē ceļu satiksmes drošību un negadījumu upuru skaita samazināšanos. Tie arī norāda, ka pasākumi efektīvākas pārrobežu izpildes nodrošināšanai ļauj samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu un negadījumu skaitu un sekmē vienādu attieksmi pret visiem attiecīgajā valstī un citā valstī reģistrētu transportlīdzekļu vadītājiem. Lai gan pasākumi pārrobežu izpildes nodrošināšanai galvenokārt attieksies uz citā valstī reģistrētu transportlīdzekļu vadītājiem, ir svarīgi uzsvērt, ka šie pasākumi ietekmēs ne tikai minētās grupas autovadītāju, bet gan visu autovadītāju izturēšanos.

Aplēstās izmaksas saistībā ar 3. un 4. iespēju, kas ietver vienīgi reglamentējošus pasākumus pārrobežu izpildes nodrošināšanai, ir samērā zemas salīdzinājumā ar 5. iespēju, kura ietver papildu pasākumus, ar ko reglamentē izpildes praksi visās dalībvalstīs.

Veselības aizsardzības un vides jomā, izmantojot jebkuru no iespējām, samazināsies braukšanas ātrums un alkohola lietošana. Labākus rezultātus var panākt, izmantojot iespējas, kurās ietverti pasākumi izpildes prakses un metožu uzlabošanai dalībvalstīs.

Iespēju novērtējums liecina, ka, saglabājot pašreizējo situāciju vai veicot pasākumus, kas nav reglamentējoši, problēmas saistībā ar ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildi neizdotos atrisināt. Ietekmes novērtējuma un sabiedriskās apspriešanas rezultāti norāda, ka dalībvalstīs vajadzīgi pasākumi abu jautājumu risināšanai — gan pārrobežu izpildes nodrošināšanas, gan efektīvas izpildes prakses jomā.

ES mērogā Padomes pamatlēmums par savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu attiecībā uz finansiālām sankcijām[18] zināmā mērā var veicināt pašreizējās situācijas uzlabošanos. Šis juridiskais instruments ir daļa no policijas un tiesu iestāžu sadarbības krimināllietās, balstoties uz Līgumu par Eiropas Savienību, un tas risina jautājumu par galīgo lēmumu savstarpēju atzīšanu, uzliekot finansiālas sankcijas. Tas kompetentajai iestādei dod iespēju lēmumu par finansiālām sankcijām pret fizisku vai juridisku personu nosūtīt izpildei uz dalībvalsti, kurā minētajai personai ir īpašums, ienākumi vai kura ir minētās personas parastā dzīvesvieta (reģistrācijas vieta). Tas attiecas uz daudziem un dažādiem pārkāpumiem, tostarp uz ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem. Tomēr šo instrumentu piemēro vienīgi attiecībā uz galīgajiem lēmumiem, bet tas neattiecas uz posmiem no pārkāpuma reģistrācijas līdz galīgā lēmuma pieņemšanai. Šiem posmiem vajadzīgi īpaši reglamentējoši līdzekļi, lai īstenotu efektīvu praktisko sadarbību starp tiesībaizsardzības iestādēm ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu jomā.

Ņemot vērā iespēju novērtējumu saistībā ar izpildes prakses uzlabošanu dalībvalstīs, priekšlikumā jāiekļauj pienācīgi administratīvie un tehniskie mehānismi šiem posmiem, kā arī pasākumi izpildes prakses uzlabošanai, balstoties uz 2003. gada ieteikumu.

[18] Padomes 2005. gada 24. februāra Pamatlēmums 2005/214/TI u.c.