

kriminaalkaristusi, et võidelda ühenduse õiguses selgelt määratletud rikkumiste vastu.

2.7 Seega ei ole tegemist rakendatava kriminaalõiguse harmoniseerimisega, kuna liikmesriike kutsutakse vaid üles käsitlema teatavaid, ühenduse seadusandja poolt määratletud rikkumisi kriminaalkuritegudena. Euroopa Kohtu kohtupraktika võimaldab siiski sätestada liikmesriikidele kriminaalõiguse alal kohustusi, mis on tõhusam viis Euroopa eeskirjade tugevdamiseks ja nende järgimise tagamiseks, kui tegemist on oluliste küsimustega.

2.8 Komitee tervitab ja toetab seega 2005. aasta direktiivi muutmise ettepanekut ja leiab, et uued, järk-järgult kasutusele võetavad laevade tuvastamise ja jälgimise vahendid võimaldavad tagada, et kõnealust direktiivi järgitakse täies ulatuses ning et ebaseaduslikku tegevust karistatakse tõhusalt ja süstemaatiliselt.

Brüssel, 17. september 2008

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Dimitris DIMITRIADIS

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Euroopa Komisjoni ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega hõlbustatakse karistuste piiriülest täitmist liiklusohutuse valdkonnas”

KOM(2008) 151 lõplik — 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

13. mail 2008 otsustas Euroopa Liidu Nõukogu vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 71 esimese lõike punktile c konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Euroopa Komisjoni ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega hõlbustatakse karistuste piiriülest täitmist liiklusohutuse valdkonnas”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektor võttis arvamuse vastu 16. juulil 2008. Raportöör oli Jan SIMONS.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 447. istungjärgul 17. ja 18. septembril 2008 (17. septembri 2008 istungil) ühehäälselt vastu järgmise arvamuse.

1. Järeldused

1.1 Esitatud direktiivi ettepanekuga soovib komisjon saavutada seda, et liikluseeskirjadest peetaks kinni tõhusamalt ja tulemuslikumalt ning et täidetaks karistusi, mis on määratud teises liikmesriigis toime pandud liiklusõuete rikkumiste eest.

1.2 Ettepanek tehti selleks, et saavutada komisjoni poolt 2001. aastal seatud eesmärk, milleks on liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendamine poole võrra perioodil 2001–2010.

1.3 Ilma täiendavate meetmeteta ei ole võimalik seda eesmärki saavutada. Kõnealune ettepanek on üks nendest meetmetest ning see keskendub teises liikmesriigis toime pandud liiklusõuete rikkumise eest määratud karistuste täitmisele.

1.4 Komitee peab esitatud direktiivi ettepanekut heaks vahendiks, et adekvaatselt tegeleda teises liikmesriigis toime pandud

liiklusõuete rikkumistega. Ent see peab käima käsikäes tulemusliku ja tõhusa kontrolli ning karistamisega. Komitee kutsub nõukogu ja liikmesriike tungivalt üles parandama viimatinimetatud aspekte.

1.5 Komitee viitab aga sellele, et direktiivi tõhususe suurendamiseks tuleks täiendada komisjoni ettepanekus sisalduvat õigusrikkumiste nimekirja kõigi nende õigusrikkumistega, millel on seos liiklusohutuse parandamisega.

1.6 Tõhususe ja tulemuslikkuse seisukohast lähtudes on komitee arvamusel, et teabe vahetamisel tuleks kasutada mõnda juba olemasolevat elektroonilist andmevahetusvõrku, näiteks EUCARISE süsteemi, kuna see ei too kaasa suuri kulusid. Komitee soovib komisjonil vähemalt teostada (või tellida) uuring selle kohta, kas olemasolevaid süsteeme on võimalik laiendada nii, et nende vahendusel saaks edastada soovitud andmeid.

1.7 Õigusrikkumiste eest karistamise puhul teeb komitee ettepaneku kaaluda ka selliseid võimalusi nagu punktisüsteemiga juhiloa, sõiduki konfiskeerimine ja juhiloa ajutine äravõtmine, mida võiks kombineerida rahatrahvidega või mitte.

1.8 Tõhusust silmas pidades peab komitee heaks lahenduseks iga liikmesriigi poolt keskasutuse määramist, mis aitaks rakendada direktiivi ettepanekus sisalduvaid meetmeid.

1.9 Komitee arvates ei sisalda komisjoni poolt väljapakutud rikkumisteatise vorm lisaväärtust. Komitee leiab, et siinkohal on oluline sisu, mitte vorm. Seepärast peaks komisjon komitee arvates piirduma direktiivi eesmärgi seisukohast vajalike andmete täpse kirjeldamisega.

1.10 Komitee pooldab esitatud meetmete rakendamiseks komisjoni väljapakutud komiteemenetlust.

2. Sissejuhatus

2.1.1 2001. aastal avaldatud valges raamatus ühise transpordipoliitika kohta seadis komisjon eesmärgi, et 2010. aastaks peaks EL saavutama liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendamise poole võrra. Arvudes tähendab see, et liiklusõnnetustes hukkunute arv peaks 27-liikmelises ELis vähenema 2001. aasta 54 000-lt hukkunult 2010. aastaks 27 000-le hukkunule aastas.

2.1.2 Aastatel 2001 kuni 2007 vähenes surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv 20 % võrra. Et saavutada surmaga lõppenud õnnetuste vähenemine poole võrra aastaks 2010, oleks pidanud langus olema 37 %. Niisiis on vastavasisulisi pingutusi vaja tõhustada.

2.2 Komisjoni ettepanek

2.2.1 Kõnealuse direktiivi ettepanekut ette valmistades korraldas komisjon avaliku teabeürituse, samuti toimus koosolek, mille käigus kohtuti huvitatud isikutega ja sidusrühmadega. Nimetatud kohtumiste tulemused sisalduvad ka käesolevas direktiivi ettepanekus.

2.2.2 Komisjon peab esitatud direktiivi ettepanekut tõhusaks vahendiks, et seatud eesmärgi siiski saavutada ning tagada seda, et ELi kodanikke koheldaks võrdsetel alustel.

2.2.3 Direktiivi ettepanekuga soovitakse parandada karistamist õigusrikkumiste eest, mis ei ole pandud toime selles liikmesriigis, kus sõiduk on registreeritud.

2.2.4 Praegu jäävad teises liikmesriigis toime pandud õigusrikkumised tihti karistamata. Nii on teada, et mitteresidentidest autojuhtide osakaal lubatud sõidukiiruse ületamisel on 2,5 % kuni 30 % kõigist vastavatest õigusrikkumistest.

2.2.5 Arvestades seda, et 30 % surmaga lõppenud liiklusõnnetuste põhjuseks on lubatud sõidukiiruse ületamine, siis

võiks selle rikkumisega tõhus tegelemine liiklussurmade arvu oluliselt vähendada.

2.2.6 Suurt mõju avaldavad ka teised ettepanekus nimetatud rikkumised, täpsemalt — sõiduki juhtimine alkoholijoobes (25 %), turvavöö kinnitamata jätmine (17 %) ja foori punase tule eiramine (4 %).

2.2.7 Komisjoni eesmärk ei ole ühtlustada liikluseeskirju ega liiklusalaste süütegude eest määratavaid karistusi. See jääb liikmesriikide pädevusse. Ettepanek sisaldab üksnes haldusalaseid sätteid tulemusliku ja tõhusa süsteemi loomiseks liiklusõuete rikkumise eest määratud karistuste piiriüleseks täitmiseks, mille abil saavutatakse eesmärk vähendada surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arvu 2010. aastaks poole võrra.

3. Üldised märkused

3.1 11. detsembril 2003 vastu võetud arvamuses, mis käsitles komisjoni teatist teemal „Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm — Euroopa Liidu liiklusõnnetusohvrite arvu vähendamine poole võrra aastaks 2010: jagatud vastutus” seadis komitee kahtluse alla tema arvates komisjoni liialt ambitsioonika eesmärgi. Nüüd selgub, et püstitaud eesmärgi saavutamiseks on tõepoolest vaja täiendavaid meetmeid.

3.2 Komitee on ka seisukohal, et üleeuroopaline lähenemine karistuste piiriülestele täitmisele sisaldab endas selget lisaväärtust. Komitee jagab komisjoni seisukohta, et tuleb teha kõik võimalik, et siiski saavutada 2001. aastal võetud eesmärk — vähendada aastaks 2010 liiklusõnnetustes hukkunute arvu poole võrra, ning näeb esitatud direktiivi ettepanekus võimalust astuda suur samm edasi. Ent sel juhul peab see käima käsikäes tulemusliku ja tõhusa kontrolli ning karistamisega. Komitee kutsub nõukogu ja liikmesriike tungivalt üles parandama nimetatud kontrolle ja karistamist vastavalt oma pädevustele ja asjade seisule.

3.3 Komisjoni poolt väljapakutud lähenemine näib olevat lihtne. Tulevikus konkretiseeritav andmevahetusvõrk annab liikmesriikidele võimaluse esitada rikkumisteatis mitteresidentidest sõidukijuhtidele, kes panevad õigusrikkumisi toime nende riigi territooriumil. Arusaamatuks jääb aga see, millist võrku ja millist süsteemi peab komisjon silmas.

3.4 Direktiivi ettepaneku neljandas artiklis sätestab komisjon, et teabevahetus peab toimuma kiiresti Euroopa andmevahetusvõrgu vahendusel, mis luuakse 12 kuu jooksul. Samast dokumendist võib ka lugeda, et teabevahetuse osas on kavas kasutada juba olemasolevat infosüsteemi, mis võimaldab ära hoida suuri kulusid. Komisjon aga ei nimeta, millist süsteemi on kavas andmevahetuseks kasutada. Komitee on komisjoniga ühel meelel, et aja ja raha kokkuhoidmiseks on kõige parem ühendada antud võrk juba mõne Euroopa Liidu olemasoleva infosüsteemiga.

3.5 Konkreetselt peab komitee siinkohal silmas sellist lähene-mist, mida rakendatakse nõukogu kavandatud otsuse raames, mis käsitleb piiriülese koostöö tõhustamist, eelkõige seoses terrorismi ja piiriülese kuritegevusega, mille puhul kasutatakse EUCARIS (Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteem) tehnoloogiat. Kõnealust süsteemi kasutatakse juba 18 liikmes-riigis ja nõukogu otsuse jõustumisel võetakse see kasutusele kõigis 27 liikmesriigis. Selle süsteemi kulud on võrreldes teiste võrgusüsteemidega madalad.

3.6 Komitee toetab seda, et komisjon laseks vähemalt läbi viia uuringu kõigi olemasolevate süsteemide (k.a EUCARIS tehnoloogia) laiendamise võimalikkuse kohta, pidades silmas vastavate andmete edastamist.

3.7 Komitee arvates on komisjoni otsus, piirduda ettepanekus õigusliku aluse loomisega sõidukite registreerimisandmete vahe-tamiseks õige lähenemine. Liikmesriigid peavad ise vastutama edasise korralduse eest. See vastab subsidiaarsuse põhimõttele

3.8 Komitee viitab siiski sellele, et karistuste täitmise tõhusus paraneb, kui tegu on terves ELis kehtivate kokkulepetega, mida rakendatakse ja kontrollitakse liikmesriikides ühtlustatud viisil (mis puudutab näiteks maksimaalselt lubatud kiirust, lubatud alkoholi kontsentratsiooni veres, karistuspoliitikat jne). Nõukogu peaks antud küsimustes niisiis lõpuks mingitele kokkulepetele jõudma.

4. Erimärkused

4.1 Arvestades sellega, et eesmärki — vähendada aastaks 2010 liiklusõnnetustes hukkunute arvu poole võrra võrreldes 2001. aastaga ja teha vahekokkuvõte 2007. aasta lõpus — ei ole võimalik saavutada ilma täiendavate meetmeteta, on komitee arvamusel, et komisjoni väljapakutud piiriülene koostöö neljas järgmises valdkonnas:

- lubatud sõidukiiruse ületamine;
- sõiduki juhtimine alkoholi jooberis;

- turvavöö kinnitamata jätmine ja
- foori punase tule eiramine.

on samm õiges suunas, kuna komisjoni andmete kohaselt on seeläbi võimalik aastas vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu 200 kuni 250 võrra.

4.2 Komitee peab vajalikuks, et komisjon lisaks direktiivi ettepaneku esimesse artiklisse ka teised piiriüleised õigusrikkumused, näiteks vabakäeseadme mitte kasutamine helistamisel, agressiivne sõidustiil, möödasõidukeelu eiramine, sõitmine keelatud sõidusuunas ja sõiduki juhtimine narkojoobes. Nagu komitee juba nentis oma varasemas arvamuses teemal „Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm — Euroopa Liidu liiklusõnnetusohvrite arvu vähendamine poole võrra aastaks 2010: jagatud vastutus“, tuleb püüda saavutada eesmärk kõigi võimalike vahende-rite abil.

4.3 Õigusrikkumiste eest karistamise puhul teeb komitee ettepaneku kaaluda ka selliseid võimalusi nagu punktisüsteemiga juhiload, sõiduki konfiskeerimine ja juhiloa ajutine äravõtmine, mida võiks kombineerida rahatrahvidega või mitte.

4.4 Komitee toetab direktiivi ettepaneku kuuendas artiklis sisalduvat komisjoni ettepanekut, et iga liikmesriik määrab keskasutuse, mis aitab kaasa kõnealuse direktiivi kohaldamisele.

4.5 Subsidiaarsuse põhimõttest lähtuvalt ei pea komitee õigeks, et komisjon kehtestab direktiivi ettepaneku viiendas arti-klis sisalduva rikkumisteatise mudeli. Oluline on siiski sisu, mitte niivõrd vorm. Komitee arvates peaks komisjon piirduma rikkumisteatise kohustuslikult sisalduvate andmete täpse kirjel-damisega.

4.6 Direktiivi ettepaneku kaheksandas artiklis teeb komisjon ettepaneku, et direktiivi rakendamisel abistab komisjoni liiklus-ohutuse tagamise komitee. Komitee nõustub väljapakutud komiteemenetlusega.

Brüssel, 17. september 2008

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Dimitris DIMITRIADIS