



Briuselis, 2023 m. gegužės 12 d.
(OR. en)

8929/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0052(COD)

TRANS 171
JAI 535
DAPIX 4
ENFOPOL 211
CODEC 765

PRANEŠIMAS

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 7444/1/23 REV 1

Komisijos dok. Nr.: 6792/23

Dalykas: Pasirengimas 2023 m. birželio 1 d. įvyksiančiam Tarybos (transportas, telekomunikacijos ir energetika) posėdžiui

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus

– Pažangos ataskaita

I. IVADAS

2023 m. kovo 1 d. Komisija pirmiau nurodytą pasiūlymą pateikė Europos Parlamentui ir Tarybai; šis pasiūlymas yra kelių eismo saugumo dokumentų rinkinio dalis.

Komisijos pasiūlymo tikslas: a) užtikrinti, kad vairuotojai nerezidentai geriau laikytųsi papildomų kelių eismo saugumo taisyklių, b) supaprastinti valstybių narių savitarpio pagalbos procedūras atliekant tarpvalstybinius kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų tyrimus ir c) sustiprinti pažeidėjų nerezidentų pagrindinių teisių apsaugą. Pasiūlymu iš dalies keičiama Direktyva, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus (Direktyva (ES) 2015/413 – Direktyva dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija).

II. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE

Europos Parlamentas už šį pasiūlymą atsakingu komitetu paskyrė Transporto ir turizmo (TRAN) komitetą, o pranešėju – Kosma ZLOTOWSKI (ECR, PL).

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas savo nuomonę dėl pasiūlymo priėmė 2023 m. balandžio 27 d. įvykusioje 578-oje plenarinėje sesijoje.

III. DARBAS TARYBOJE IR JOS PARENGIAMUOSIUOSE ORGANUOSE

Sausumos transporto darbo grupė darbą pradėjo 2023 m. kovo 2 d. posėdyje, kuriame pasiūlymas buvo pristatytas bendrais bruožais. 2023 m. kovo 8 d. buvo išnagrinėtas poveikio vertinimas. 2023 m. kovo 15 d., balandžio 5 d. bei 19 d. ir gegužės 3 d. darbo grupė tęsė išsamų pasiūlymo nagrinėjimą.

IV. DARBAS SIEKiant SUSITARTI DĖL KOMPROMISINIO TEKSTO

Siekdama suteikti kryptį diskusijoms dėl pasiūlymo 2023 m. balandžio 5 d. darbo grupės posėdyje, pirmininkaujanti valstybė narė pateikė pirmąjį neoficialų dokumentą (dok. WK 4408/23). Balandžio 14 d. pirmininkaujanti valstybė narė parengė pirmąjį kompromisinį pasiūlymą (dok. ST 7444/23); jis išnagrinėtas balandžio 19 d. darbo grupės posėdyje. Atsižvelgdama į grįžtamąją informaciją, pateiktą dėl pirmojo kompromisinio teksto, pirmininkaujanti valstybė narė parengė antrąjį kompromisinį tekstą (dok. ST 7444/1/23 REV 1); jis buvo aptartas gegužės 3 d.

V. IŠVADOS

Remdamasi iki šiol atlikto darbo rezultatais pirmininkaujanti valstybė narė daro šias išvadas:

1. dauguma valstybių narių mano, kad direktyvos taikymo sritis galėtų būti išplėsta įtraukiant ir kitus kelių eismo taisyklių pažeidimus. Vis dėlto reikės dėti daugiau pastangų, kad būtų nustatytos taikymo srities išplėtimo ribos, visų pirma siekiant įtraukti transporto priemonių prieigos reguliavimo zonas. Taip pat bus svarbu garantuoti kompetentingų institucijų prieigą prie transporto priemonių registracijos duomenų, kad būtų užtikrinta duomenų apsauga, visų pirma suteikti papildomų garantijų tais atvejais, kai naudojant ir tvarkant kompetentingų institucijų gautus asmens duomenis galėtų dalyvauti privačios įmonės. Dauguma valstybių narių nenori, kad būtų įtraukti kiti kelių eismo taisyklių pažeidimai, nesusiję su kelių eismo saugumu arba transporto priemonių prieigos reguliavimo zonomis.

2. Ypač daug dėmesio reikėtų skirti šiems aspektams:

- kalbant apie savitarpio pagalbos procedūrą, taikomą siekiant nustatyti atsakingą asmenį, reikėtų pažymėti, kad tai ypač svarbu valstybėms narėms, kuriose taikoma objektyvi atsakomybės sistema, nes tai reiškia, kad jos gali laikyti vairuotoją atsakingu tik už Sąjungoje registruota transporto priemone padarytą kelių eismo taisyklių pažeidimą. Reikia toliau nagrinėti, kaip būtų galima sumažinti administracinio darbo krūvį, nes kai kurios valstybės narės pareiškė nuogąstavimų dėl galimo darbo krūvio, susijusio su pagalba kitoms valstybėms narėms nustatant vairuotoją.
- Kalbant apie informaciją, kuri turi būti pateikta vairuotojui, kuris buvo patikrintas vietoje atliekant patikrinimą kelyje, bus svarbu, atsižvelgiant į konkrečią situaciją, skirti pateiktinos informacijos turinį ir informacijos perdavimo būdą. Informaciją reikėtų diferencijuoti atsižvelgiant į atsakomybės sistemą, t. y. į tai, ar pažeidimas nustatomas automatiškai, ir į tai, ar baudą galima sumokėti vietoje.
- Kai informacija apie pažeidimą perduodama įtariamam atsakingam asmeniui, tam asmeniui gali reikėti susisiekti su kompetentinga institucija, o tai gali reikšti keitimąsi paskesniais dokumentais. Remiantis Komisijos pasiūlymu, tai turėtų būti daroma įtariamo atsakingo asmens transporto priemonės registracijos dokumento kalba arba bet kuria kita Sąjungos oficialiąja kalba, kurią pasirinko įtariamasis atsakingas asmuo. Nors valstybės narės pripažįsta, kad siekiant užtikrinti aukštą pagrindinių teisių apsaugos lygį galėtų būti naudinga bendrauti įtariamo atsakingo asmens pasirinkta kalba, valstybės narės vis dar kvestionuoja su tuo susijusį administracinio darbo mastą ir išlaidas.

3. Siekiant parengti poziciją, kuriai galėtų pritarti valstybės narės, reikės atlikti papildomą su pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniu tekstu susijusį techninį ir conceptualų darbą.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Nuolatinių atstovų komiteto ir Tarybos prašoma susipažinti su šia darbo, susijusio su siūloma Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija peržiūra, pažangos ataskaita.