

съразмерни, ефикасни и възпиращи наказателни санкции по отношение на тези правонарушения, за да се води борба срещу тези ясно определени в правото на Общността нарушения.

2.7 Без да налага хармонизиране на приложимото наказателно право, тъй като държавите-членки само се призовават да установят и налагат наказателни санкции при нарушения, определени от общностния законодател, съдебната практика на Съда на Европейските общности все пак позволява да се въведат задължения за държавите-членки в сферата на наказателното

право, което е по-ефективен начин за засилване на европейските разпоредби и тяхното спазване, когато те се отнасят за важни въпроси.

2.8 Ето защо Комитетът приветства и подкрепя предложението за изменение на директивата от 2005 г. и счита, че новите инструменти за идентифициране и проследяване на корабите, които ще бъдат въведени постепенно, ще позволят да се гарантира пълното ѝ спазване, като незаконните практики се санкционират ефикасно и системно.

Брюксел, 17 септември 2008 г.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за подпомагане на трансграничния контрол върху безопасността по пътищата“

COM(2008) 151 окончателен — 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

На 13 май 2008 г. Съветът реши, в съответствие с член 71, параграф 1, буква в) от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за подпомагане на трансграничния контрол върху безопасността по пътищата“

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 16 юли 2008 г. (докладчик: г-н Simons).

На 447-та си пленарна сесия, проведена на 17 и 18 септември 2008 г. (заседание от 17 септември 2008 г.), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с единодушие.

1. Заключение

1.1 В разглежданото предложение за директива Комисията формулира препоръки за по-ефективен и енергичен контрол и санкциониране на нарушенията на правилата за движение, извършени в една държава-членка с моторно превозно средство, регистрирано в друга държава-членка.

1.2 Тя представя това предложение, за да може да осъществи целта, която си постави през 2001 г., а именно да намали наполовина броя на загиналите по пътищата през периода 2001-2010 г.

1.3 Тази цел няма да може да бъде осъществена, ако не се предприемат допълнителни мерки. Текстът — предмет на настоящото становище, представлява част от този процес и е насочен към третирането на нарушенията на правилата за движение, извършени в една държава-членка с моторно превозно средство, регистрирано в друга държава-членка.

1.4 Комитетът счита, че проектодирективата предлага ефективен механизъм за адекватен подход към тези нарушения на

правилата за движение, извършени в държава-членка с моторно превозно средство, регистрирано в друга държава-членка. Следователно, подобно действие трябва да бъде съпроводено от оперативен и ефикасен контрол и санкции и затова Комитетът още отсега отправя настойчиво искане към Съвета да внесе подобрения по този въпрос.

1.5 Комитетът отбелязва, че за постигане на по-силен ефект от директивата е уместно да се разшири списъкът на нарушенията, който Комисията представя в предложението си, като се включат всички нарушения, свързани с безопасността по пътищата.

1.6 С оглед на постигането на по-добра ефикасност и ефективност Комитетът счита, че за целите на обмена на информация би било уместно да се използва вече съществуваща електронна мрежа; в случая би могло да се помисли за системата Eucaris, тъй като това ще означава ниски разходи. По този въпрос Комитетът съветва Комисията да направи или да възложи проучване за осъществимост, за да се установи дали е възможно да се развият съществуващите механизми, като в тях се включи предвиденият обмен на данни.

1.7 Що се отнася до санкционирането на нарушенията, Комитетът предлага също да се обмисли вземането под внимание на други възможности, като например свидетелство за управление на МПС с контролни точки, конфискуване на моторното превозно средство или временно отнемане на свидетелството за управление на МПС, санкции, които могат да бъдат налагани на нарушителя заедно с глобите или отделно от тях.

1.8 Комитетът счита, че в интерес на ефективни действия в предложението за директива основателно се предвижда всяка държава-членка да определи централен орган, който да отговаря за прилагането на съдържащите се в проекта за директива мерки.

1.9 Комитетът не вижда добавена стойност в образаца за стандартен формуляр за уведомление за нарушение, предложен от Комисията. Според него най-важното в случая е не формата, която му се придава, а съдържанието. Ето защо според ЕИСК Комисията би трябвало да се ограничи до предоставяне на изчерпателно описание на данните, необходими за целите на директивата.

1.10 Комитетът може да одобри процедурата на комитология, която Комисията предлага за изпълнение на предложените мерки.

2. Въведение

2.1.1 В своята Бяла книга от 2001 г. относно европейската транспортна политика ЕС си постави за цел до 2010 г. да намали наполовина броя на загиналите по пътищата. В конкретно изражение това означава този брой, който през 2001 г. възлиза на 54 000 загинали в ЕС-27, да бъде намален на 27 000 жертви годишно през 2010 г.

2.1.2 От 2001 г. до 2007 г. броят на жертвите в пътнотранспортни произшествия е намалял с 20 %, но с оглед постигането на целта за намаляване наполовина на смъртните случаи по пътищата до 2010 г. този процент би трябвало да бъде 37 %. Следователно е необходимо усилията да се удвоят.

2.2 Предложение на Комисията

2.2.1 За изготвянето на разглежданото предложение за директива Комисията организира публична информационна сесия; освен това беше проведена среща с представители на заинтересованите страни. Текстът на документа предмет на настоящото становище е изготвен въз основа именно на тези срещи.

2.2.2 Комисията счита, че представеното предложение за директива предлага ефективен механизъм за да се постигне все пак поставената цел и да се гарантира равнопоставеното третиране на всички граждани на ЕС.

2.2.3 Директивата цели да подобри санкционирането на нарушенията на правилата за движение, извършени в една държава-членка, с моторно превозно средство, регистрирано в друга държава-членка.

2.2.4 Понастоящем нарушенията на правилата за движение, извършени с моторно превозно средство, регистрирано в друга държава-членка, често остават ненаказани. Например, известно е, че делът на чуждестранните водачи, извършили нарушения на ограничението на скоростта, варира от 2,5 % до 30 %.

2.2.5 Според наличните данни превишената скорост е причина за 30 % от смъртните случаи по пътищата, следователно

насочването на усилията в тази посока би допринесло значително за намаляване на броя на жертвите.

2.2.6 Другите нарушения, посочени в предложението, също оказват силно въздействие, независимо дали става дума за управление на МПС под въздействие на алкохол (25 %), неизползване на обезопасителни колани (17 %) или преминаване на червена светлина (4 %).

2.2.7 Комисията няма за цел хармонизиране на правилата за движение по пътищата, нито на санкциите за пътнотранспортни нарушения, тъй като тези въпроси остават от компетентията на държавите-членки. Тя предвижда единствено мерки от административен характер за създаване на ефективна и работеща система за налагане на трансграничен контрол върху основните пътнотранспортни нарушения, която да позволи постигането на целта за намаляване до 2010 г. наполовина на броя на жертвите, загинали в пътнотранспортни произшествия.

3. Общи бележки

3.1 В своето становище от 11 декември 2003 г. относно съобщението на Комисията, озаглавено „Европейска програма за действие за безопасност по пътищата: да намалим наполовина броя на жертвите на пътнотранспортните произшествия в Европейския съюз до 2010 г.: споделена отговорност“ Комитетът вече изрази известни съмнения относно — твърде амбициозните по негово мнение — цели, които Комисията си беше поставила. Понастоящем е ясно, че осъществяването им изисква предприемането на допълнителни мерки.

3.2 Поради това Комитетът счита, че един европейски подход за трансграничен контрол върху пътнотранспортните нарушения очевидно съдържа добавена стойност. Той споделя възгледите на Комисията, че трябва да бъде направено всичко за постигане на определената и приета през 2001 г. цел, а именно до 2010 г. да се намали наполовина броят на загиналите в пътнотранспортни произшествия, и е на мнение, че представеният от Комисията проект за директива представлява ефективно и работещо средство в тази посока, но тя трябва да бъде съпроводена от оперативен и ефикасен контрол и санкции. Ето защо Комитетът още отсега отправя настойчиво искане към Съвета и държавите-членки да предприемат незабавни подобрения по отношение на контрола и санкциите, в съответствие с техните правомощия и конкретната ситуация.

3.3 Подходът, изложен от Комисията, изглежда прост. Посредством система за обмен на данни, подробностите на която следва да се уточнят, всяка държава-членка ще бъде в състояние да уведомява водачите на превозни средства — граждани на друга държава от Европейския съюз, за нарушенията, които са извършили на територията ѝ. Не е съвсем ясно какъв тип мрежа и механизъм предвижда Комисията.

3.4 В член 4 на проектодирективата Комисията отбелязва, че обменът на данни трябва да се извършва бързо, посредством европейска електронна мрежа, която трябва да бъде създадена в срок от дванадесет месеца. В друга част от съобщението се твърди, че ще бъде използвана вече съществуваща в ЕС информационна система, като така избраният подход ще ограничи разходите за операцията. Комисията обаче не отбелязва коя система ще бъде използвана за обмена на данни. Също като Комисията, Комитетът е на мнение, че за да се спестят време и средства, най-доброто решение е да се предпочете вече съществуваща информационна система на Европейския съюз.

3.5 По-конкретно Комитетът има предвид подход от типа на този, използван в рамките на решението на Съвета относно засилването на трансграничното сътрудничество в борбата с тероризма и трансграничната престъпност, който прибягва до технологията Eucaris. Понастоящем този механизъм се използва от осемнадесет държави-членки на Европейския съюз и ще се използва от всички двадесет и седем държави-членки след влизането в сила на горепосоченото решение. В сравнение с други мрежови структури, свързаните с него разходи са напълно умерени.

3.6 Комитетът препоръчва на Комисията да бъде направено проучване за осъществимост на всички съществуващи системи, сред които и технологията Eucaris, за да се установи дали е възможно да се разширят съществуващите механизми, като в тях се включи предвиденият обмен на данни.

3.7 Според Комитета предложението на Комисията би трябвало да се ограничи до определянето на разпоредби, уреждащи правната основа на обмена на данни относно регистрацията на моторните превозни средства и даващи възможност да се направи правилен избор, а държавите-членки би трябвало да могат сами да определят процедурата по налагане на санкции. При този начин на действие се зачита принципът на субсидиарност.

3.8 Комитетът смята за много важно да подчертае, че ефективността на санкциите ще се увеличи, ако бъдат постигнати споразумения, чието изпълнение и контрол се извършват хармонизирано във всички държави-членки на цялата територия на Европейския съюз, например като се уеднаквят максималната разрешена скорост, максималното разрешено съдържание на алкохол в кръвта, политиката за налагане на санкции и т.н. Ето защо би било целесъобразно Съветът най-после да постигне резултати в тази област.

4. Специфични бележки

4.1 Като се има предвид, че поставената цел е до 2010 г. броят на загиналите в пътнотранспортни произшествия да се намали наполовина в сравнение с 2001 г. и че междувременно в края на 2007 г. беше констатирано, че тази цел не би могла да бъде постигната, ако не се вземат допълнителни мерки, Комитетът е на мнение, че трансграничното сътрудничество, предложено от Комисията в следните четири области:

- движение с превишена скорост,
- шофиране в нетрезво състояние,
- неизползване на обезопасителен колан, и

— преминаване на червена светлина,

представлява стъпка в правилната посока, тъй като според представените от Комисията данни, инициативата ще намали броя на загиналите при пътнотранспортни произшествия с 200-250 души на година.

4.2 Комитетът е на мнение, че към член 1 на проектодирективата Комисията следва да добави и други трансгранични нарушения, като телефонни обаждания без използване на устройството „свободни ръце“, агресивно поведение на волана, неспазване на забрана за изпреварване, движение срещу забранителен знак или шофиране под въздействието на наркотични средства. Както той вече отбеляза в становището си относно съобщението на Комисията „Европейска програма за действие за безопасност по пътищата: да намалим наполовина броя на жертвите на пътнотранспортните произшествия в Европейския съюз до 2010 г.: споделена отговорност“, наложително е да бъдат опитани всички възможни средства за постигане на поставената цел.

4.3 Що се отнася до санкционирането на нарушенията, Комитетът предлага също да се обмисли вземането под внимание на други възможности като например свидетелство за управление на МПС с контролни точки, конфискуване на моторното превозно средство или временно отнемане на свидетелството за управление на МПС, санкции, които могат да бъдат налагани на нарушителя заедно с глобите или отделно от тях.

4.4 Комитетът счита, че може да подкрепи предложението на Комисията, предвидено в член 6 на проектодирективата, а именно всяка държава-членка да определи централен орган, който да координира прилагането на директивата.

4.5 Комитетът отбелязва, че от гледна точка на субсидиарността не е желателно Комисията да налага образец на формуляра за уведомяване, както се предвижда в член 5 на проектодирективата. Всъщност вниманието трябва да бъде насочено не толкова към формата, колкото към съдържанието. Според Комитета Комисията следва да се ограничи до подробното описание на изискваните данни.

4.6 В член 8 от предложението за директива Комисията предлага да бъде подпомагана от комитет за безопасност по пътищата, що се отнася до изпълнението на директивата. Комитетът може да одобри така предложената процедура на комитология.

Брюксел, 17 септември 2008 г.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS