

přiměřené a odrazující trestní sankce, a musí je zakotvit do svých trestněprávních předpisů, aby bylo možné bojovat proti těmto jasně stanoveným porušením práva Společenství.

2.7 Ačkoliv se nejedná o harmonizaci použitelného trestního práva, jelikož jde pouze o to, vyzvat členské státy k tomu, aby určily a penalizovaly protiprávní jednání, jež pouze zjistí zákonodárci Společenství, soudní praxe Soudního dvora nicméně umožňuje zavést povinnosti pro členské státy v trestní oblasti,

což je účinnější prostředek na posílení evropských norem a jejich dodržování, pokud se týče důležitých otázek.

2.8 Výbor tedy vítá a podporuje návrh na úpravu směrnice z roku 2005 a je toho názoru, že nové prostředky pro zjištění a sledování lodí, které se postupně začnou používat v praxi, umožní zajistit její plné dodržování tím, že budou účinně a systematicky penalizovány nelegální metody.

V Bruselu dne 17. září 2008

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o usnadnění přeshraničního vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu**

KOM(2008) 151 v konečném znění – 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

Dne 13. května 2008 se Rada, v souladu s čl. 71 odst. 1 písm. c) Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

*návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o přeshraničním vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu.*

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 16. července 2008. Zpravodajem byl pan SIMONS.

Na 447. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 17. a 18. září 2008 (jednání dne 17. září 2008), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor jednomyslně následující stanovisko.

## 1. Závěry

1.1 V předloženém návrhu směrnice Komise formuluje opatření ve snaze o účinnější a důslednější stíhání a kontrolu dopravních přestupků spáchaných v jiném členském státě než ve státě, kde je dotyčné vozidlo zaregistrováno.

1.2 Záměrem pro předložení návrhu Komise je splnit cíl, který si stanovila v roce 2001, tedy snížit v období 2001–2010 o polovinu počet úmrtí způsobených dopravními nehodami.

1.3 Tento cíl nebude možné splnit, pokud nebudou přijata dodatečná opatření. Jedním z těchto opatření je i text, k němuž se vztahuje toto stanovisko; zaměřuje se na zacházení s dopravními přestupky, k nimž došlo v členském státě, kde dotyčné vozidlo není zaregistrováno.

1.4 Výbor se domnívá, že návrh směrnice představuje účinný nástroj pro přiměřený přístup k porušování pravidel silničního

provozu spáchaným v jiném státě, než kde bylo dotyčné vozidlo zaregistrováno. Součástí tohoto přístupu musejí být účinné a účelné kontroly a pokuty. Výbor tedy vyzývá Radu a členské státy, aby v této oblasti neprodleně zajistily zlepšení.

1.5 Výbor poukazuje na to, že pro lepší účinnost směrnice je třeba rozšířit seznam přestupků uvedený v návrhu Komise a začlenit do něj všechny přestupky související se zlepšením bezpečnosti silničního provozu.

1.6 V zájmu účinnosti a účelnosti má Výbor za to, že při výměně informací by se měla využít existující elektronická síť, v tomto případě by se nabízel např. systém Eucaris, neboť jeho využití by vyžadovalo pouze mírné náklady. V této souvislosti doporučuje Komisi, aby alespoň uskutečnila či nechala provést studii proveditelnosti a zjistila, zda je možné rozšířit existující systémy a zahrnout do nich zamýšlenou výměnu údajů.

1.7 Pokud jde o postihy přestupků, dává Výbor k úvaze možnost využít prvky, jako jsou bodový systém řídičských průkazů, zabavení vozidla či dočasné odnětí řídičského průkazu, které mohou být pachateli uloženy v kombinaci s pokutou či bez pokuty.

1.8 Z hlediska účinnosti považuje Výbor za dobrou věc návrh, aby každý členský stát určil centrální orgán pověřený prováděním předpisů stanovených v návrhu směrnice.

1.9 Výbor nepovažuje Komisí navrhovaný formulář oznámení o přestupku za přínosný. Výbor zastává názor, že jde o obsah, nikoli o formu. Proto by se z pohledu Výboru měla Komise omezit pouze na podrobný popis údajů, které jsou pro účely směrnice nutné.

1.10 Výbor podporuje postup projednávání ve výborech, který Komise navrhla k provádění předložených opatření.

## 2. Úvod

2.1.1 V bílé knize o evropské dopravní politice z roku 2001 si EU stanovila cíl snížit do roku 2010 počet úmrtí na silnicích o polovinu. Konkrétně to znamená, že je třeba dosáhnout snížení z 54 000 úmrtí v EU-27 za rok 2001 na 27 000 obětí v roce 2010.

2.1.2 V letech 2001 až 2007 poklesl počet osob, které přišly o život při dopravních nehodách, o 20 %, zatímco měl poklesnout o 37 %, pokud chceme do roku 2010 dosáhnout snížení o polovinu. Je tedy zapotřebí zvýšit úsilí.

### 2.2 Návrh Komise

2.2.1 V rámci přípravy předloženého návrhu směrnice Komise zorganizovala veřejné informativní slyšení a uskutečnila rovněž setkání s reprezentativními zainteresovanými stranami. Tato setkání přispěla k výsledné podobě textu předloženého návrhu směrnice.

2.2.2 Komise se domnívá, že předložený návrh směrnice představuje účinný nástroj, který umožňuje stanovený cíl přece jen splnit a zajistí, aby se občanům EU dostalo rovného zacházení.

2.2.3 Usiluje o lepší stíhatelnost přestupků spáchaných v jiném členském státě, než kde je zaregistrováno dotyčné vozidlo.

2.2.4 V současnosti dopravní přestupky spáchané za volantem vozidla zaregistrovaného v jiném členském státě zůstávají často nepotrestány. Je například známo, že podíl zahraničních řidičů na přestupcích způsobených nepřiměřenou rychlostí se pohybuje od 2,5 % do 30 %.

2.2.5 Z dostupných údajů vyplývá, že překročení povolené rychlosti je příčinou 30 % úmrtí při nehodách v silničním

provozu, proto by zlepšení v této oblasti mohlo přispět k výraznému snížení jejich počtu.

2.2.6 Další typy přestupků uvedené v návrhu mají rovněž značný dopad, ať už jde o řízení pod vlivem alkoholu (25 %), nepoužití bezpečnostního pásu (17 %) či nezastavení na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením (4 %).

2.2.7 Komise nemá v úmyslu harmonizovat předpisy silničního provozu nebo pokuty za přestupky proti pravidlům silničního provozu, ty zůstávají v pravomoci jednotlivých členských států. Návrh pouze obsahuje opatření administrativní povahy, která zavádějí účinný a účelný systém pro přeshraniční stíhání hlavních dopravních přestupků se záměrem dosáhnout stanoveného cíle – snížit do roku 2010 počet obětí dopravních nehod na polovinu.

## 3. Obecné připomínky

3.1 Ve stanovisku z 11. prosince 2003 ke sdělení Komise „Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu – snížení počtu obětí silničních nehod v Evropské unii na polovinu do roku 2010: sdílená odpovědnost“ Výbor vyjádřil jisté pochyby ohledně dosažení cílů, které si Komise stanovila a jež považoval za příliš ambiciózní. Dnes je již zřejmé, že jejich splnění vyžaduje dodatečná opatření.

3.2 Výbor se domnívá, že evropský postup při přeshraničním stíhání dopravních přestupků je tedy také zřejmým přínosem. Je s Komisí zajedno, že k tomu, aby bylo přece jen dosaženo cíle stanoveného v roce 2001 snížit do roku 2010 na polovinu počet obětí silničních nehod, je třeba udělat vše, a zastává názor, že předložený návrh směrnice umožňuje značně pokročit ve vytyčeném směru. Musí jej však rovněž doprovázet účinné a účelné kontroly a postihy. Výbor vyzývá Radu a členské státy, aby každý podle svých kompetencí a stavu věcí neprodleně přispěl ke zlepšení kontrol a postihů.

3.3 Přístup navržený Komisí se zdá jednoduchý. Pomocí sítě pro výměnu údajů, jejíž konkrétní parametry bude nutno stanovit, bude každý členský stát schopen vymáhat pokuty po řidičích z jiných států Unie za přestupky, jichž se dopustili na jejich území. Není zřejmé, jaký druh sítě a jaký mechanismus Komise plánuje.

3.4 V článku 4 návrhu směrnice Komise uvádí, že výměna informací musí probíhat rychle prostřednictvím evropské elektronické sítě, která má být připravena do dvanácti měsíců. V jiné části sdělení se v souvislosti s výměnou údajů uvádí, že se využije informační systém, který v EU již existuje, čímž bude možné omezit nutné operační náklady. Komise nicméně neuvádí, jaký systém bude k výměně údajů využíván. Výbor souhlasí s Komisí, že k úspoře času a peněz se jako nejlepší řešení jeví využít již existující informační systém Evropské unie.

3.5 Konkrétně má Výbor na mysli podobný přístup, jako byl použit v případě rozhodnutí Rady o prohloubení přeshraniční spolupráce v rámci boje proti terorismu a přeshraniční kriminalitě, kde se využívá technologie Eucaris. Tento systém se nyní používá v 18 členských státech a poté, co zmíněné rozhodnutí vstoupí v platnost, bude využíván ve všech 27 členských státech. V porovnání s jinými systémovými strukturami jsou nutné náklady skutečně nízké.

3.6 Výbor doporučuje Komisi, aby alespoň nechala provést studii proveditelnosti pro všechny existující systémy, včetně technologie Eucaris, a zjistila, zda je možné existující systémy rozšířit a zahrnout do nich zamýšlenou výměnu údajů.

3.7 Výbor se domnívá, že je správné, že se návrh Komise omezuje na stanovení právního základu pro výměnu údajů o registraci vozidel. Zůstává na členských státech, aby samy určily postup pro stíhání přestupků. Tento postup je v souladu se zásadou subsidiarity.

3.8 Výbor poukazuje na skutečnost, že účinnost stíhání se zvýší, pokud budou uzavřeny dohody platné po celém území EU, jejichž provádění a kontrola budou probíhat ve všech členských státech harmonizovaným způsobem; týkaly by se např. harmonizace nejvyšších povolených rychlostí, přípustného obsahu alkoholu v krvi, politiky pokutování atd. Bylo by tedy vhodné, aby Rada konečně jednou dospěla v této oblasti k výsledkům.

#### 4. Konkrétní připomínky

4.1 Usilujeme o splnění stanoveného cíle snížit do roku 2010 počet obětí silničních nehod o polovinu oproti roku 2001. Při průběžném hodnocení z konce roku 2007 bylo konstatováno, že tohoto cíle nelze dosáhnout bez přijetí dodatečných opatření. Proto se Výbor domnívá, že přeshraniční spolupráce, navrhovaná Komisí v těchto oblastech:

- nepřiměřená rychlost,
- řízení vozidla pod vlivem alkoholu,

- nepoužití bezpečnostních pásů,
- nezastavení na červenou na křižovatce se světelným signálním zařízením,

je krokem správným směrem, neboť podle údajů Komise by se touto iniciativou měl snížit počet obětí silničních nehod o 200 až 250 ročně.

4.2 Výbor zastává názor, že Komise by měla do článku 1 návrhu směrnice doplnit další přestupky spáchané za hranicemi, např. telefonické hovory uskutečněné bez zařízení handsfree, agresivitu za volantem, nedodržení zákazu předjíždění, jízdu v zakázaném směru či řízení pod vlivem omamných prostředků. Ve stanovisku z 11. prosince 2003 ke sdělení Komise „Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu – snížení počtu obětí silničních nehod v Evropské unii na polovinu do roku 2010: sdílená odpovědnost“ Výbor trval na tom, že k dosažení cíle je třeba využít všech možných prostředků.

4.3 Pokud jde o postihy přestupků, dává Výbor k úvaze možnost využít prvky, jako jsou bodový systém řídičských průkazů, zabavení vozidla či dočasné odnětí řídičského průkazu, které mohou být pachateli uloženy v kombinaci s pokutou či bez pokuty.

4.4 Výbor se ztotožňuje s návrhem Komise uvedeným v článku 6 návrhu směrnice, aby každý členský stát určil centrální orgán, který bude koordinovat provádění předložené směrnice.

4.5 V zájmu subsidiarity nepovažuje Výbor za vhodné, aby Komise předepisovala formulář oznámení o přestupku, jako to činí v článku 5 návrhu směrnice. Důležitý je obsah oznámení, nikoli forma. Výbor se domnívá, že by se Komise měla omezit na podrobný popis údajů, které je třeba uvést.

4.6 V článku 8 návrhu směrnice Komise navrhuje, aby jí s prováděním směrnice napomáhal Výbor pro vymáhání bezpečnosti v silničním provozu. Výbor souhlasí s takto navrženým postupem projednávání ve výboru.

V Bruselu dne 17. září 2008

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS