

αποτελεσματικές, κατάλληλες και αποτρεπτικές κυρώσεις για την καταπολέμηση αυτών των σαφώς προσδιορισμένων παραβάσεων της κοινοτικής νομοθεσίας.

2.7 Μολονότι δεν πρόκειται για εναρμόνιση του ισχύοντος ποινικού δικαίου, εφόσον τα κράτη μέλη καλούνται μόνο να χαρακτηρίσουν ως αξιόποινες τις παραβάσεις που ο κοινοτικός νομοθέτης απλώς προσδιορίζει, η νομολογία του Δικαστηρίου επιτρέπει την εισαγωγή υποχρεώσεων των κρατών μελών στον τομέα του ποινικού δικαίου. Αυτός είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος για

την ενίσχυση των ευρωπαϊκών προτύπων και του σεβασμού τους όταν αφορούν θέματα θεμελιώδους σημασίας.

2.8 Συνεπώς, η ΕΟΚΕ χαιρετίζει και υποστηρίζει την πρόταση τροποποίησης της οδηγίας του 2005 και φρονεί ότι τα νέα συστήματα αναγνώρισης και παρακολούθησης των πλοίων που θα εισαχθούν σταδιακά θα επιτρέπουν τη διασφάλιση της πλήρους τήρησης της κοινοτικής νομοθεσίας μέσω της αποτελεσματικής και συστηματικής καταστολής παράνομων πρακτικών.

Βρυξέλλες, 17 Σεπτεμβρίου 2008.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας»

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

(2009/C 77/18)

Στις 13 Μαΐου 2008, το Συμβούλιο αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 71 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την:

Πρόταση για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 16 Ιουλίου 2008 με βάση την έκθεση του εισηγητή, κ. Simons.

Κατά την 447η σύνοδο ολομελείας της 17ης και 18ης Σεπτεμβρίου 2008 (συνεδρίαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2008), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση:

1. Συμπεράσματα

1.1 Με την οδηγία που εξέδωσε, η Επιτροπή υποβάλλει προτάσεις για την αποτελεσματικότερη και δραστικότερη επιβολή του ΚΟΚ και την επιβολή κυρώσεων για παραβάσεις που διαπράττονται σε άλλα κράτη μέλη.

1.2 Η πρόταση υποβάλλεται για να υλοποιηθεί ο στόχος που όρισε η Επιτροπή το 2001, δηλαδή η μείωση κατά 50 % των θανατηφόρων τροχαίων την περίοδο 2001-2010.

1.3 Ο στόχος αυτός δεν θα μπορούσε να υλοποιηθεί χωρίς τη θέσπιση πρόσθετων μέτρων. Η παρούσα πρόταση είναι ένα από τα μέτρα αυτά και επικεντρώνεται στην αντιμετώπιση τροχαίων παραβάσεων που διαπράττονται σε άλλα κράτη μέλη.

1.4 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η πρόταση οδηγίας που κατατίθεται εξυπηρετεί με ικανοποιητικό τρόπο την αντιμετώπιση παραβάσεων που διαπράττονται σε άλλα κράτη μέλη. Πρέπει όμως να συνοδεύεται από αποτελεσματικούς και δραστικούς ελέγχους, καθώς

και από κυρώσεις. Για το λόγο αυτό, η ΕΟΚΕ καλεί το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν επειγόντως για τις απαραίτητες βελτιώσεις.

1.5 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι ο κατάλογος παραβάσεων που περιλαμβάνει η Επιτροπή στην πρότασή της πρέπει να διευρυνθεί και να συμπεριλάβει όλες τις παραβάσεις που έχουν σχέση με τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, έτσι ώστε να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της οδηγίας.

1.6 Από άποψη δραστηριότητας και αποτελεσματικότητας, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι κατά την ανταλλαγή δεδομένων πρέπει να χρησιμοποιείται ένα ηλεκτρονικό δίκτυο, όπως για παράδειγμα το σύστημα EUCARIS, που δεν συνεπάγεται υψηλές δαπάνες. Η σύστασή της προς την Επιτροπή είναι να διενεργήσει ή ίδια, ή να φροντίσει τουλάχιστον να διενεργηθεί μελέτη σκοπιμότητας για τον εμπλουτισμό των υφιστάμενων συστημάτων με τα δεδομένα που πρόκειται να ανταλλάσσονται.

1.7 Σε ό,τι αφορά στην τιμωρία παραβάσεων, η ΕΟΚΕ συνιστά να συνεκτιμηθούν δυνατότητες όπως το σύστημα αφαίρεσης μοριών στις άδειες οδήγησης, η κατάσχεση του οχήματος και η προσωρινή παρακράτηση της άδειας οδήγησης, ενδεχομένως σε συνδυασμό με χρηματικά πρόστιμα.

1.8 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι ο ορισμός μιας κεντρικής αρχής σε κάθε κράτος μέλος η οποία θα αναλάβει την εκτέλεση των μέτρων που περιλαμβάνονται στην πρόταση οδηγίας είναι μια πρωτοβουλία που θα ενισχύσει την αποτελεσματικότητα.

1.9 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι το «Έντυπο κοινοποίησης παράβασης» που προτείνεται από την Επιτροπή δεν αποφέρει κάποια πρόσθετη αξία. Κατά τη γνώμη της, αυτό που ενδιαφέρει είναι το περιεχόμενο και όχι η μορφή. Γι' αυτό και η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η Επιτροπή πρέπει να περιοριστεί στην ακριβή περιγραφή των δεδομένων που είναι απαραίτητα για την επίτευξη του στόχου της οδηγίας.

1.10 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την διαδικασία επιτροπολογίας που συνιστάται από την Επιτροπή για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων.

2. Εισαγωγή

2.1.1 Στη Λευκή Βίβλο του 2001 για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, ορίζεται ως στόχος της ΕΕ η μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θυμάτων από τροχαία μέχρι το 2010. Αποτυπωμένο σε αριθμούς, αυτό σημαίνει ότι ο ετήσιος αριθμός των νεκρών στα 27 κράτη-μέλη της Ε.Ε. θα πρέπει να μειωθεί από 54 000 του 2001 σε 27 000 το 2010.

2.1.2 Μεταξύ 2001 και 2007, τα θανατηφόρα δυστυχήματα μειώθηκαν κατά 20 %. Για να επιτευχθεί ο στόχος της κατά 50 % μείωσης μέχρι το 2010, το ποσοστό αυτό έπρεπε να ανερχόταν σε 37 %. Συνεπώς, χρειάζεται να ενταθούν οι προσπάθειες.

2.2 Η πρόταση της Επιτροπής

2.2.1 Για την προετοιμασία της παρούσας πρότασης οδηγίας, η Επιτροπή διοργάνωσε δημόσια ενημερωτική συνεδρίαση και συνάντηση με τους αντιπροσώπους των ενδιαφερόμενων πλευρών. Οι συναντήσεις αυτές συνέβαλαν στη διατύπωση της υπό συζήτηση πρότασης οδηγίας.

2.2.2 Η Επιτροπή θεωρεί ότι η οδηγία που προτείνεται αποτελεί αποτελεσματικό μέσο για την υλοποίηση του στόχου που έχει τεθεί και για τη διασφάλιση της ίσης μεταχείρισης των πολιτών της ΕΕ.

2.2.3 Η πρόταση οδηγίας επικεντρώνεται στη βελτίωση της επιβολής κυρώσεων για παραβάσεις που διαπράττονται σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο είναι καταχωρημένο το εκάστοτε εμπλεκόμενο όχημα.

2.2.4 Σήμερα, πολλές από τις τροχαίες παραβάσεις που διαπράττονται με οχήματα καταχωρημένα σε άλλο κράτος μέλος μένουν ατιμώρητες. Έτσι, είναι γνωστό ότι το ποσοστό συμμετοχής οδηγών ξένων οχημάτων στο σύνολο των παραβάσεων του ορίου ταχύτητας κυμαίνεται μεταξύ 2,5 % και 30 %.

2.2.5 Δεδομένου ότι έχει αποδειχθεί ότι οι παραβάσεις του ορίου ταχύτητας ευθύνονται για το 30 % των θανατηφόρων τροχαίων, η αποτελεσματική αντιμετώπισή τους θα μπορούσε να οδηγήσει σε σημαντική μείωση του αριθμού των θυμάτων.

2.2.6 Σημαντικές επιπτώσεις έχουν και άλλες παραβάσεις που συμπεριλαμβάνονται στην πρόταση, όπως η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ (25 %), η μη χρήση ζώνης ασφαλείας (17 %) και η παραβίαση κόκκινου σηματοδότη (4 %).

2.2.7 Η Επιτροπή δεν επιδιώκει την εναρμόνιση των κωδίκων οδικής κυκλοφορίας ή των προστίμων που επιβάλλονται για τροχαίες παραβάσεις. Οι τομείς αυτοί παραμένουν στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Η πρόταση περιλαμβάνει αποκλειστικά διοικητικές διατάξεις για την επιβολή μιας δραστικής και αποτελεσματικής διασυνοριακής πολιτικής κυρώσεων για τις σημαντικότερες τροχαίες παραβάσεις, έτσι ώστε να επιτευχθεί μέχρι το 2010 ο στόχος της μείωσης κατά το ήμισυ των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Στη γνωμοδότησή της για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια. Μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ από σήμερα έως το 2010: ένα ζήτημα που μας αφορά όλους», η οποία υιοθετήθηκε στις 11 Δεκεμβρίου 2003, η ΕΟΚΕ θέτει ερωτηματικά γύρω από το — κατά τη γνώμη της — φιλόδοξο στόχο της Επιτροπής. Και να που σήμερα προκύπτει ότι χρειάζεται πράγματι να ληφθούν συμπληρωματικά μέτρα για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός.

3.2 Η ΕΟΚΕ διακρίνει την σαφή πρόσθετη αξία που αποφέρει η αντιμετώπιση σε πανευρωπαϊκό επίπεδο του θέματος της διασυνοριακής επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας. Συμφωνείτε με την Επιτροπή ότι πρέπει να γίνει κάθε προσπάθεια ώστε να επιτευχθεί ο στόχος που ορίστηκε το 2000 σε ένα για την μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία μέχρι το 2010 και θεωρεί ότι η προτεινόμενη οδηγία προσφέρει τη δυνατότητα να γίνει ένα σημαντικό βήμα προόδου. Για να επιτευχθεί όμως αυτό, η οδηγία πρέπει να συνοδεύεται από την άσκηση δραστικών και αποτελεσματικών ελέγχων και την επιβολή κυρώσεων. Για το λόγο αυτό, η ΕΟΚΕ καλεί επειγόντως το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν, ανάλογα με τις αρμοδιότητες που διαθέτουν και την κατάσταση που επικρατεί στο χώρο τους, για τη βελτίωση των εν λόγω ελέγχων και κυρώσεων.

3.3 Η μέθοδος που προτείνεται από την Επιτροπή φαίνεται να είναι απλή. Ένα προσδιοριστέο δίκτυο ανταλλαγής δεδομένων θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να επιβάλουν κυρώσεις σε οδηγούς οι οποίοι διαπράττουν παραβάσεις στην επικράτεια άλλων κρατών μελών. Άγνωστο παραμένει όμως ποιο είδος δικτύου και ποιο σύστημα έχει υπόψη της η Επιτροπή.

3.4 Στο άρθρο 4 της πρότασης οδηγίας, η Επιτροπή δηλώνει ότι η ανταλλαγή πληροφοριών πρέπει να αρχίσει σύντομα μέσω ενός ευρωπαϊκού ηλεκτρονικού δικτύου το οποίο πρέπει να συσταθεί εντός δώδεκα μηνών. Σε κάποιο άλλο σημείο του εγγράφου αναφέρεται ότι, για την ανταλλαγή πληροφοριών, θα χρησιμοποιηθούν μερικά από τα υφιστάμενα συστήματα, έτσι ώστε οι δαπάνες να διατηρηθούν σε χαμηλά επίπεδα. Δεν υποδεικνύει όμως η Επιτροπή ποιο σύστημα θα χρησιμοποιηθεί για την ανταλλαγή πληροφοριών. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι, για την εξοικονόμηση χρόνου και κονδυλίων, το καλύτερο που θα μπορούσε να γίνει θα ήταν η σύνδεση με ένα υφιστάμενο σύστημα πληροφοριών της ΕΕ.

3.5 Συγκεκριμένα, η Επιτροπή σκοπεύει να υιοθετήσει μια μέθοδο όπως αυτή που εφαρμόζεται στα πλαίσια της απόφασης του Συμβουλίου για την εντατικοποίηση της διασυνοριακής συνεργασίας για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και της διεθνούς εγκληματικότητας, όπου γίνεται χρήση της τεχνολογίας EUCARIS. Το σύστημα αυτό χρησιμοποιείται σήμερα από 18 κράτη μέλη και θα χρησιμοποιηθεί και από τα 27 όταν θα έχει τεθεί πλήρως σε λειτουργία. Σε σύγκριση με άλλα συστήματα δικτύωσης, το κόστος του είναι ιδιαίτερα χαμηλό.

3.6 Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να αναθέσει τουλάχιστον τη διενέργεια μελέτης σκοπιμότητας με αντικείμενο την επέκταση υφιστάμενων συστημάτων για την ανταλλαγή δεδομένων, μελέτη η οποία πρέπει να καλύψει όλα τα υφιστάμενα συστήματα, συμπεριλαμβανομένης και της τεχνολογίας Eucaris.

3.7 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι, από την άποψη αυτή, η πρόταση της Επιτροπής για περιορισμό των δράσεων στη ρύθμιση μιας νομικής βάσης για την ανταλλαγή δεδομένα σχετικά με την καταχώριση οχημάτων είναι η ορθή επιλογή. Τα κράτη μέλη οφείλουν να ρυθμίσουν τα ίδια τη συνέχεια που πρέπει να δίδεται. Κατ' αυτό τον τρόπο, τηρείται η αρχή της επικουρικότητας.

3.8 Ωστόσο, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η αποτελεσματική επιβολή των διατάξεων διευκολύνεται στην περίπτωση που τα κράτη μέλη εναρμονίσουν τις μεθόδους εφαρμογής και ελέγχου, για παράδειγμα σε σχέση με τα όρια ταχύτητας, τα επιτρεπόμενα ποσοστά αλκοολαιμίας, στις επιβαλλόμενες κυρώσεις κ.λπ. Στο χώρο αυτό, το Συμβούλιο θα πρέπει και αυτό επιτέλους να σημειώσει κάποια αποτελέσματα.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1 Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο στόχος που έχει τεθεί —μείωση στο ήμισυ του αριθμού των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων μέχρι το 2010, με έτος αναφοράς το 2009, και την ενδιάμεση αξιολόγηση στα τέλη του 2007— δεν πρόκειται να επιτευχθεί χωρίς τη θέσπιση συμπληρωματικών μέτρων, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η διασυνοριακή συνεργασία που προτείνεται από την Επιτροπή στις ακόλουθες τέσσερις περιπτώσεις:

- υπερβολική ταχύτητα,
- οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ,
- μη χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας και

— παραβίαση κόκκινου σηματοδότη

συνιστά ένα βήμα προς την ορθή κατεύθυνση επειδή, σύμφωνα με τα στοιχεία της Επιτροπής, έτσι μπορούν να προληφθούν 200 έως 250 θανάσιμα τροχαία το χρόνο.

4.2 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να προσθέσει η Επιτροπή και άλλες διασυνοριακές παραβάσεις στο άρθρο 1 της πρότασης οδηγίας, όπως για παράδειγμα τη μη χρήση συσκευών ανοικτής ακρόασης, την επιθετική οδήγηση, τις παραβάσεις σημάτων που απαγορεύουν την προσέλαση, την οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας καθώς και την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών. Όπως αναφέρει η ΕΟΚΕ στη γνωμοδότηση της «Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια. Μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ από σήμερα έως το 2010: ένα ζήτημα που μας αφορά όλους», θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να χρησιμοποιηθούν όλα τα διαθέσιμα μέσα για την υλοποίηση αυτού του στόχου.

4.3 Σε ό,τι αφορά στην τιμωρία παραβάσεων, η ΕΟΚΕ συνιστά να συνεκτιμηθούν δυνατότητες όπως το σύστημα αφαιρέσεως μορίων στις άδειες οδήγησης, η κατάσχεση του οχήματος και η προσωρινή παρακράτηση της άδειας οδήγησης, ενδεχομένως σε συνδυασμό με χρηματικά πρόστιμα.

4.4 Η ΕΟΚΕ αποδέχεται την πρόταση της Επιτροπής που περιλαμβάνεται στο άρθρο 6 της πρότασης οδηγίας, σύμφωνα με την οποία κάθε κράτος μέλος οφείλει να ορίσει κεντρική αρχή που θα αναλάβει τον συντονισμό της εφαρμογής των διατάξεων της οδηγίας.

4.5 Από την άποψη της επικουρικότητας, η ΕΟΚΕ δεν θεωρεί σκόπιμο να προβλεφθεί από την Επιτροπή στο άρθρο 5 της πρότασης οδηγίας πρότυπο «Εντύπου κοινοποίησης παράβασης». Όντως, αυτό που ενδιαφέρει είναι το περιεχόμενο και όχι τόσο η μορφή. Σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, η Επιτροπή οφείλει να περιοριστεί στην ακριβή περιγραφή των δεδομένων που πρέπει να καταγραφούν.

4.6 Στο άρθρο 8 του σχεδίου οδηγίας, η Επιτροπή προτείνει να επικουρείται από την Επιτροπή επιβολής της νομοθεσίας περί οδικής ασφαλείας. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την προτεινόμενη διαδικασία επιτροπολογίας.

Βρυξέλλες, 17 Σεπτεμβρίου 2008.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ