



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 2.9.2011
KOM(2011) 533 wersja ostateczna

OPINIA KOMISJI

**na podstawie art. 294 ust. 7 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
w przedmiocie poprawek Parlamentu Europejskiego
do stanowiska Rady w sprawie
wniosku dotyczącego**

**dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej ułatwienia w
transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego**

OPINIA KOMISJI

**na podstawie art. 294 ust. 7 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
w przedmiocie poprawek Parlamentu Europejskiego
do stanowiska Rady w sprawie
wniosku dotyczącego**

**dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej ułatwienia w
transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego**

1. KONTEKST

Data przekazania wniosku PE i Radzie: 19/3/2008
COM(2008) 151 wersja ostateczna – 2008/0062 (COD)

Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny: 17/9/2008

Data wydania opinii przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu: 17/12/2008

Data zawarcia porozumienia politycznego przez Radę w pierwszym czytaniu: 2/12/2010

Data formalnego przyjęcia stanowiska Rady w pierwszym czytaniu (jednomyślnie): 17/3/2011

Data wydania opinii przez Parlament Europejski w drugim czytaniu: 6/7/2011

2. PRZEDMIOT WNIOSKU KOMISJI

Celem wniosku przedstawionego przez Komisję jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez utworzenie systemu wymiany informacji na temat najpoważniejszych przestępstw i wykroczeń w ruchu drogowym pomiędzy państwem popełnienia przestępstwa lub wykroczenia a państwem rejestracji pojazdu. System ten służy do identyfikacji właściciela pojazdu, który popełnił wykroczenie w innym państwie członkowskim niż to, w którym pojazd jest zarejestrowany; państwo członkowskie, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie, miałoby wówczas możliwość ścigania i ukarania takiej osoby.

Wniosek dotyczy następujących przestępstw lub wykroczeń, które są odpowiedzialne za największą liczbę wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych: przekroczenie dozwolonej prędkości, niestosowanie pasów bezpieczeństwa, niezatrzymanie się na czerwonym świetle i prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu.

W tekście zdefiniowano również procedury wymiany danych (zakres danych, właściwe organy i sieć) oraz określono formularz zawiadomienia, które ma być wysyłane do posiadacza dowodu rejestracyjnego.

3. OPINIA KOMISJI NA TEMAT POPRAWEK ZAPROPONOWANYCH PRZEZ PARLAMENT

3.1 Uwagi ogólne

Zgodnie z zaleceniem przegłosowanym przez Komisję Transportu i Turystyki dnia 24 kwietnia 2011 r., dotyczącym stanowiska Rady przyjętego w pierwszym czytaniu, Rada, Parlament Europejski i Komisja kilkakrotnie kontaktowały się ze sobą w nieformalny sposób w celu osiągnięcia porozumienia w przedmiotowej sprawie w drugim czytaniu. W wyniku tych kontaktów komisja TRAN przedstawiła ogólną poprawkę kompromisową, którą następnie przegłosowano w trakcie sesji plenarnej w dniu 6 lipca 2011 r. Komisja zgadza się z treścią poprawki kompromisowej, pragnąc jednocześnie przypomnieć swoje stanowisko wyrażone w pierwszym czytaniu dotyczące wyboru podstawy prawnej dla „współpracy policyjnej” przez obu współprawodawców z jednej strony oraz braku tabeli korelacji w tekście z drugiej strony (zob. pkt 4).

3.2 Poprawki Parlamentu Europejskiego w drugim czytaniu

Oprócz kwestii podstawy prawnej Komisja poparła treść stanowiska Rady przyjętego w pierwszym czytaniu (zob. opinia Komisji w sprawie stanowiska Rady¹). Najważniejsze zmiany wprowadzone przez poprawki Parlamentu Europejskiego do stanowiska Rady to:

- (1) Pismo informacyjne: sprecyzowanie, że gdy państwo członkowskie, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie, podejmuje decyzję o wszczęciu dalszej procedury, wysłanie pisma informacyjnego do osoby odpowiedzialnej za przestępstwo lub wykroczenie jest obowiązkowe.
- (2) Wzmocnienie przepisów dotyczących ochrony danych w celu uniknięcia możliwych nadużyć danych osobowych.
- (3) Wprowadzenie nowego przepisu dotyczącego aktów delegowanych w celu umożliwienia modyfikacji załącznika technicznego dotyczącego danych ustalonych w odniesieniu do wymiany informacji.
- (4) Wzmocnienie klauzuli przeglądowej, aby Komisja mogła ocenić, czy konieczne jest przedłożenie nowych wniosków ustawodawczych dotyczących opracowania wspólnych standardów dla urządzeń technicznych służących do automatycznej kontroli, harmonizacji przepisów ruchu drogowego, jak również ustanowienia wspólnych kryteriów dotyczących procedur monitorowania. Klauzula ta obejmuje również oświadczenie Komisji, zgodnie z którym przeanalizuje ona potrzebę opracowania na poziomie UE wytycznych mających zapewnić większą spójność egzekwowania przepisów ruchu drogowego przez państwa członkowskie.

¹ COM (2011) 148.

3.3 Oświadczenie w sprawie podstawy prawnej

W kwestii wyboru podstawy prawnej Komisja uznała, że z prawnego i instytucjonalnego punktu widzenia podstawa prawna dla „współpracy policyjnej” (art. 87 ust. 2), która została zachowana przez Radę w pierwszym czytaniu i nie została zakwestionowana przez Parlament Europejski w drugim czytaniu, nie stanowi właściwej podstawy prawnej dla tej dyrektywy. W tej sytuacji Komisja umieściła w protokole Rady oświadczenie, w którym zastrzega sobie prawo do zastosowania wszelkich dostępnych jej środków prawnych (zob. oświadczenie Komisji w pkt 4).

3.4 Oświadczenie w sprawie tabeli korelacji

W porozumieniu nie przewidziano żadnego przepisu zobowiązującego państwa członkowskie do przekazania Komisji tabeli korelacji, mimo że stanowisko Parlamentu Europejskiego w tej sprawie jest zasadniczo niezmiennie. Biorąc pod uwagę specyfikę sprawy (jednomyślność w Radzie, drugie czytanie), współprawodawcy osiągnęli porozumienie w sprawie rozwiązania kwestii tabel korelacji, które nie ma wpływu na trwające rozmowy międzyinstytucjonalne dotyczące tej kwestii.

Rada i Parlament Europejski wydały wspólne oświadczenie, w którym podkreślono, że przyjęcie niniejszej dyrektywy nie przesądza o wyniku negocjacji międzyinstytucjonalnych na temat tabeli korelacji.

Ponadto Komisja wydała oświadczenie, w którym wyraża ubolewanie z powodu braku tabeli korelacji w głównej części tekstu i potwierdza swoje zobowiązanie, w ramach którego dopilnuje, by państwa członkowskie opracowały tabele korelacji przedstawiające związek między przyjętymi przez nie środkami transpozycji a dyrektywą. W duchu kompromisu i w celu ułatwienia natychmiastowego przyjęcia niniejszego wniosku Komisja zasygnalizowała również, że jest skłonna zaakceptować zastąpienie przepisu mówiącego o obowiązku tworzenia tabel korelacji stosownym motywem zachęcającym państwa członkowskie do takiej praktyki, lecz podkreśliła, że jej stanowisko w odniesieniu do przedmiotowej kwestii nie może być traktowane jako precedens (zob. pkt 4).

4. PODSUMOWANIE/UWAGI OGÓLNE

Po nieformalnych kontaktach z Radą i Komisją Parlament Europejski przyjął poprawki w drugim czytaniu w dniu 6 lipca 2011 r.

Mimo iż Komisja potwierdza swoje poparcie dla przegłosowanej ogólnej poprawki kompromisowej, ponieważ odzwierciedla ona główne cele jej wniosku, zmiana podstawy prawnej zmusza jednak Komisję do wydania następującego oświadczenia:

„Komisja odnotowuje, że Rada i Parlament Europejski zgadzają się w kwestii zastąpienia podstawy prawnej zaproponowanej przez Komisję, mianowicie art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE, przez art. 87 ust. 2 TFUE. Komisja podziela zdanie obydwu współprawodawców na temat znaczenia realizacji celów proponowanej dyrektywy w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego, jednak z prawnego i instytucjonalnego punktu widzenia uważa, że art. 87 ust. 2 TFUE nie stanowi właściwej podstawy prawnej, i w związku z tym zastrzega sobie prawo do zastosowania wszelkich dostępnych jej środków prawnych.”

Jeśli chodzi o klauzulę przeglądową i dalsze kroki, jakie mają zostać podjęte przez Komisję w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego, Komisja złożyła następujące oświadczenie:

„Komisja przeanalizuje potrzebę opracowania wytycznych na poziomie UE, aby zagwarantować większą spójność w egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego przez państwa członkowskie przy pomocy porównywalnych metod, praktyk, standardów i częstotliwości kontroli, w szczególności przepisów dotyczących nadmiernej prędkości, jazdy pod wpływem alkoholu, niestosowania pasów bezpieczeństwa oraz niezatrzymania się na czerwonym świetle.”

Jeśli chodzi o tabele korelacji, mimo iż Komisja jest skłonna zaakceptować zastąpienie przepisu mówiącego o obowiązku sporządzania tabel korelacji stosownym motywem zachęcającym państwa członkowskie do takiej praktyki, złożyła jednak następujące oświadczenie, w którym przypomina o swoim stanowisku na temat tej horyzontalnej kwestii:

„Komisja przypomina, że zależy jej, by państwa członkowskie tworzyły tabele korelacji łączące przyjmowane środki transpozycji z przedmiotową dyrektywą UE i by przekazywały informacje o tych tabelach Komisji w ramach transpozycji prawodawstwa UE – w interesie obywateli, lepszego stanowienia prawa i zwiększania jego przejrzystości oraz w celu pomocy w analizie tego, na ile przepisy krajowe są zgodne z przepisami unijnymi.

Komisja wyraża ubolewanie z powodu braku poparcia dla przepisu mającego na celu wprowadzenie obowiązku sporządzania tabel korelacji, który zawarty był we wniosku dotyczącym dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego.

Komisja, w duchu kompromisu i z myślą o zapewnieniu natychmiastowego przyjęcia wspomnianego wniosku, jest skłonna zaakceptować zastąpienie przepisu mówiącego o obowiązku tworzenia tabel korelacji stosownym motywem zachęcającym państwa członkowskie do takiej praktyki.

Stanowisko Komisji w odniesieniu do tego aktu nie może być jednak traktowane jako precedens. Komisja będzie nadal dokładała starań, by znaleźć – wraz z Parlamentem Europejskim i Radą – odpowiednie rozwiązanie tej horyzontalnej kwestii instytucjonalnej.”