

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2005/35/CE privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare

COM(2008) 134 final — 2008/0055 (COD)

(2009/C 77/17)

La 4 aprilie 2008, în conformitate cu articolul 80 alineatul (2) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Consiliul a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 16 iulie 2008. Raportor: dl Retureau.

În cea de-a 447-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 septembrie 2009, (ședința din 17 septembrie 2008), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz în unanimitate.

1. Propunerile Comisiei

1.1 Comitetul este consultat cu privire la modificările pe care Comisia propune să le aducă Directivei din 2005 privind lupta împotriva poluării cauzate de nave, pentru a asigura respectarea jurisprudenței Curții de Justiție din domeniul infracțiunilor contra mediului în ceea ce privește competențele fiecărei instituții comunitare, eficacitatea legislației comunitare și preeminența TCE asupra TUE în ceea ce privește politicile și obiectivele comunitare definite în tratate.

2. Observații generale

2.1 Comitetul observă încă o dată că, în materie de drept penal, Comunitatea nu dispune, în principiu, de nici o competență conferită prin tratate.

2.2 Cu toate acestea, Comisia trebuie să urmărească îndeaproape eficacitatea dreptului comunitar pentru care dispune de putere de inițiativă, pentru a putea duce la îndeplinire politicile prevăzute de TCE care țin de competența sa; în acest scop, Comisia poate propune în inițiativele sale legislative ca guvernele să prevadă în legislația lor națională sancțiuni proporționale, efective și cu efect de descurajare, inclusiv de natură penală, la adresa persoanelor fizice și juridice, în cazul în care aceste persoane săvârșesc infracțiuni contra mediului, fie cu intenție, fie în urma unor neglijențe grave, individual sau în calitate de complici sau în cazul în care instigă la săvârșirea unor astfel de infracțiuni pasibile de aplicarea sancțiunilor penale menționate.

2.3 În avizul său precedent ⁽¹⁾, Comitetul criticase pozițiile radicale ale Comisiei în legătură cu limitele domeniului de competență a Comunității în materie penală și susținuse o interpretare mai moderată, care s-a dovedit în cele din urmă în deplină conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție ⁽²⁾; din

2000 și până în prezent s-a pierdut mult timp în acest conflict interinstituțional care este de acum înaintea soluționat în mod clar — ceea ce va permite, pe viitor, o mai bună respectare a standardelor privind protecția mediului.

2.4 S-a manifestat uneori temerea că viitoarea modificare a tratatelor va duce la noi modificări ale competențelor și, în consecință, a legislației, care va suferi astfel instabilitate și de insecuritate — însă o astfel de temere nu este justificată, nici din perspectiva situației instituționale actuale și nici în cazul în care s-ar pune în aplicare Tratatul de la Lisabona. În orice caz, statele membre nu par să fie dispuse să-și abandoneze competențele în materie penală, considerate drept competențe legate de suveranitate, aparținând „nucleului dur” al competențelor unui stat. Chiar și eventualitatea unei evoluții — care, așa cum se poate ușor imagina, nu ar fi radicală — în ceea ce privește competențele respective ale instituțiilor legislative, nu ar putea justifica neapărat, în sine, o modificare fundamentală a legislației.

2.5 Pe de altă parte, în cauza C-308/06 înaintată Curții, referitoare la legalitatea directivei 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 din perspectiva dreptului internațional public, Curtea și-a declinat competența, punând astfel capăt contestației prezentate; într-adevăr, chiar și în eventualitatea sesizării altor instanțe internaționale, nu s-ar putea da curs acestui litigiu — din motive juridice și politice care depășesc cadrul acestui aviz — dar, chiar și în situația în care o jurisdicție ar accepta să se pronunțe, cu titlu consultativ, asupra unui proiect de legislație comunitară, nu ar fi suficient pentru a sfida legiuitorul comunitar — care beneficiază în ordinea internă de supremația dreptului comunitar în raport cu dreptul național și cu cel internațional, iar în plus, nu este supus acestuia din urmă.

2.6 Propunerea privind poluarea cauzată de nave impune prin urmare statelor membre, în total acord cu jurisprudența comunitară, într-un număr redus de situații grave pe care le definește și în care solicită statelor membre să sancționeze penal, să prevadă și să introducă în dreptul lor penal sancțiuni penale

⁽¹⁾ JO C 220, 16.9.2003, p. 72.

⁽²⁾ A se vedea hotărârea Curții din 23 octombrie 2007, Comisia Comunităților Europene susținută de Parlamentul European c. Consiliului, cauza C-440/05.

efective, proporționale și cu efect de descurajare referitoare la aceste infracțiuni, pentru a combate aceste încălcări bine definite ale legislației comunitare.

2.7 Fără să se poată vorbi de un demers de armonizare a dreptului penal, întrucât statelor membre le este adresată o simplă invitație să califice și să sancționeze penal infracțiuni pe care legiuitorul comunitar se mulțumește să le identifice, jurisprudența Curții permite totuși introducerea unor obligații în materie penală pentru statele membre, ceea ce constituie un

mijloc mai eficient de consolidare a legislației europene și a respectării acesteia atunci când se referă la aspecte de o mare importanță.

2.8 În consecință, Comitetul salută și sprijină propunerea de modificare a directivei din 2005 și estimează că noile mijloace de identificare și de urmărire a navelor, care vor fi puse treptat în aplicare, vor permite respectarea în totalitate a prevederilor acestei directive, precum și sancționarea eficace și sistematică a practicilor ilegale.

Bruxelles, 17 septembrie 2008

Președintele

Comitetului Economic și Social European

Dimitris DIMITRIADIS

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de facilitare a aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere

COM(2008) 151 final — 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

La 13 mai 2008, în conformitate cu articolul 71, punctul 1, litera c) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Consiliul a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de facilitare a aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 16 iulie 2008. Raportor: dl Simons.

În cea de-a 447-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 septembrie 2008, (ședința din 17 septembrie 2008), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz în unanimitate.

1. Concluzii

1.1 Propunerea de directivă a Comisiei urmărește să formuleze propuneri pentru crearea unei gestionări și a unei penalizări mai eficiente a infracțiunilor rutiere comise într-un stat membru, altul decât cel în care a fost înmatriculat autovehiculul.

1.2 Scopul propunerii este atingerea obiectivelor pe care Comisia și le-a propus în 2001, și anume înjumătățirea, în cursul perioadei 2001-2010, a numărului de decese cauzate de accidente de circulație.

1.3 Realizarea acestor obiective nu va fi posibilă fără adoptarea unor măsuri suplimentare. Propunerea de față constituie una din aceste măsuri și își concentrează atenția asupra felului în care sunt abordate infracțiunile rutiere atunci când sunt comise într-un alt stat.

1.4 Comitetul consideră că propunerea de directivă oferă un instrument eficient pentru o abordare adecvată a infracțiunilor săvârșite într-un alt stat membru. O asemenea acțiune trebuie,

prin urmare, să fie însoțită de controale și sancțiuni efective și eficiente. De aceea, Comitetul lansează un apel urgent Consiliului și statelor membre, pentru îmbunătățirea situației în acest domeniu.

1.5 În vederea creșterii eficienței directivei, Comitetul consideră că trebuie extinsă lista infracțiunilor pe care Comisia a redactat-o, integrând aici toate infracțiunile care au legătură cu o ameliorare a siguranței rutiere.

1.6 Din rațiuni de eficiență și de eficacitate, Comitetul consideră că schimbul de informații ar putea fi realizat prin utilizarea unei rețele electronice care există deja, de exemplu sistemul EUCARIS (sistemul european de informații referitoare la vehicule și permise de conducere), având în vedere costurile reduse ale acestuia. Comitetul recomandă Comisiei să efectueze un studiu de fezabilitate, în scopul evaluării posibilității de a dezvolta dispozitivele existente, prin integrarea schimbului de date avute în vedere.