

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.

1.7 În ce privește sancționarea infracțiunilor, Comitetul propune să se țină seama de unele elemente precum permisul de conducere cu puncte, confiscarea autovehiculului sau reținerea temporară a permisului, care pot fi aplicate contravenientului în combinație sau nu cu amenzi.

1.8 Comitetul apreciază drept pozitiv faptul că, având în vedere eficiența acțiunii, propunerea de directivă prevede desemnarea de către fiecare stat membru a unei autorități centrale, însărcinată cu aplicarea regulilor.

1.9 În schimb, Comitetul nu vede valoarea adăugată a modelului-tip propus de Comisie pentru notificarea infracțiunii. În opinia Comitetului, miza nu constă în formă, ci în conținut. Tot în opinia sa, Comisia ar trebui să se limiteze la a defini în mod precis datele necesare îndeplinirii scopurilor directivei.

1.10 Comitetul poate fi de acord cu procedura comitologică preconizată de Comisie, în vederea aplicării măsurilor propuse.

## 2. Introducere

2.1.1 În cartea sa albă din 2001 privind transporturile, UE și-a propus drept obiectiv ca până în 2010 să reducă la jumătate numărul deceselor rezultate în urma accidentelor rutiere. În mod concret, aceasta înseamnă că de la 54 000 de morți înregistrate în 2001 în cele 27 de state, numărul acestora trebuie să fie redus la 27 000 pe an în 2010.

2.1.2 Între 2001 și 2007, numărul persoanelor decedate în urma accidentelor rutiere a scăzut cu 20 %. Pentru a se ajunge la o înjumătățire până în 2010, reducerea ar fi trebuit să fie de 37 %. Prin urmare, este necesară o intensificare a eforturilor.

### 2.2 Propunerea Comisiei

2.2.1 În pregătirea prezentei propuneri de directivă, Comisia a organizat o ședință publică de informare și o reuniune cu părțile reprezentative interesate. Din aceste întâlniri a rezultat textul documentului care face obiectul prezentului proiect de directivă.

2.2.2 Comisia consideră că propunerea de directivă de față oferă un instrument eficient pentru a atinge totuși obiectivele propuse și pentru a veghea ca toți cetățenii UE să fie tratați pe picior de egalitate.

2.2.3 Propunerea de directivă urmărește să îmbunătățească aplicarea sancțiunilor pentru infracțiunile care au fost comise într-un alt stat membru decât cel în care a fost înmatriculat autovehiculul.

2.2.4 Infracțiunile rutiere comise la volanul unui autovehicul înmatriculat într-un alt stat membru rămân adesea nepedepsite. Se știe de exemplu că procentajul conducătorilor auto străini din totalul infracțiunilor de depășire a vitezei maxime admise se situează între 2,5 % și 30 %.

2.2.5 Dat fiind că datele disponibile arată că depășirile vitezei maxime admise stau la baza a 30 % din accidentele rutiere mortale, o intervenție eficientă în acest sens ar putea contribui la reducerea drastică a acestor decese.

2.2.6 Și alte tipuri de infracțiuni menționate în propunere au un mare impact: conducerea sub influența alcoolului (25 %), absența portului centurii de siguranță (17 %) și nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului (4 %).

2.2.7 Comisia nu-și arogă intenția de armonizare a regulilor de circulație sau a amenzilor pentru infracțiunile rutiere, aspecte care cad sub incidența competențelor fiecărui stat membru. Propunerea preconizează doar măsuri de natură administrativă care să contribuie la un sistem eficient de aplicare și peste granițe a sancțiunilor prevăzute pentru principalele infracțiuni rutiere, prin care să se atingă obiectivul de înjumătățire, până în 2010, a numărului de decese provocate de accidentele de circulație.

## 3. Observații generale

3.1 În avizul său privind comunicarea Comisiei intitulată „Programul de acțiune european pentru securitate rutieră — Reducerea cu jumătate a numărului victimelor accidentelor de circulație până în 2010: o responsabilitate comună”, și adoptat la 11 decembrie 2003, Comitetul își exprima deja dubii cu privire la obiectivele — în opinia sa — prea ambițioase ale Comisiei. Și în prezent este evident că sunt necesare măsuri suplimentare pentru atingerea acestor obiective.

3.2 De aceea, Comitetul percepe o valoare adăugată manifestă în abordarea la nivel european a aplicării de sancțiuni pentru infracțiunile rutiere comise peste granițe. CESE împărtășește punctele de vedere ale Comisiei referitoare la faptul că trebuie făcut totul pentru a se atinge obiectivul posibil fixat în 2001, de a reduce la jumătate până în 2010 numărul deceselor în accidente de circulație, și consideră că proiectul de directivă supus atenției constituie un mijloc de a progresa în mod semnificativ în acest sens. O asemenea acțiune trebuie însă să fie însoțită de controale și sancțiuni efective și eficiente. De aceea, Comitetul lansează un apel urgent către Consiliu și către statele membre, pentru ca fiecare să acționeze conform competențelor și situației proprii, pentru îmbunătățirea controalelor și o mai eficientă sancționare.

3.3 Strategia propusă de Comisie pare simplă. O rețea de schimburi de date, ale cărei detalii concrete vor trebui precizate, va permite unui stat membru să notifice conducătorilor auto din alte state membre infracțiunile comise de aceștia pe teritoriul său. Nu este foarte clar ce fel de rețea și ce fel de sistem are în vedere Comisia.

3.4 În articolul 4 al proiectului de directivă, Comisia semnalează că schimbul de informații trebuie să fie rapid, prin intermediul unei rețele electronice europene, care va trebui realizată într-un termen de 12 luni. În altă parte din document se poate citi, în legătură cu schimbul de informații, că va fi utilizat un sistem de informare deja existent, astfel încât și costurile vor putea fi limitate. Comisia nu precizează însă care va fi sistemul folosit pentru schimbul de informații. Comitetul împărtășește opinia Comisiei, după care, pentru a economisi timp și bani, cea mai bună soluție este să se opteze pentru un sistem de informare a Uniunii Europene deja existent.

3.5 În mod concret, Comitetul consideră că este necesar un demers similar celui folosit în cadrul deciziei Consiliului referitoare la intensificarea colaborării transfrontaliere în vederea luptei împotriva terorismului și a criminalității transfrontaliere, caz în care se folosește tehnologia EUCARIS. Acest sistem este folosit în prezent de către 18 state membre și va fi utilizat de toate cele 27 de state membre atunci când decizia Consiliului va intra în vigoare. În comparație cu alte sisteme dispuse în rețea, costurile acestuia sunt foarte modeste.

3.6 Comitetul pledează cel puțin pentru un studiu de fezabilitate efectuat de către Comisie și referitor la dezvoltarea tuturor sistemelor existente, printre care tehnologia Eucaris, în scopul integrării schimbului de date avut în vedere.

3.7 Comitetul consideră corectă opțiunea Comisiei de a se limita, prin propunerea sa, la a stabili dispozițiile normative care să constituie temeiul juridic al schimbului de date referitoare la înmatricularea autovehiculelor. Statelor membre le revine sarcina definirii procedurii de urmărire. Acest lucru este în conformitate cu principiul subsidiarității.

3.8 Comitetul dorește să sublinieze că eficiența aplicării normelor va crește dacă pe întreg teritoriul Uniunii vor fi încheiate acorduri de introducere și monitorizare, la nivel național, a unor dispoziții de armonizare — de exemplu — a vitezei maxime admise, a nivelului de alcoolemie admis, a strategiei în materie de sancțiuni etc. Consiliul ar trebui ca odată și odată să obțină rezultate în acest sens.

#### 4. Observații specifice

4.1 Dat fiind obiectivul care trebuie atins, și anume reducerea la jumătate — până în 2010, în raport cu 2001 — a numărului deceselor datorate accidentelor rutiere și dat fiind că, între timp, la sfârșitul anului 2007, s-a constatat că nu este posibilă atingerea acestui obiectiv fără luarea de măsuri suplimentare, Comitetul consideră că cooperarea transfrontalieră propusă de Comisie, în jurul a patru teme, și anume:

- excesul de viteză,
- conducerea în stare de ebrietate,
- absența portului centurii de siguranță și

— nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului

reprezintă un pas în direcția bună întrucât, după datele Comisiei, inițiativa va salva în fiecare an viața unui număr de 200-250 de victime ale accidentelor de circulație.

4.2 În opinia Comitetului, Comisia ar trebui să adauge la articolul 1 al proiectului de directivă și alte infracțiuni comise în afara granițelor unui stat membru, precum apelurile telefonice efectuate fără folosirea căștilor de ascultare, conducerea agresiv, nerespectarea interdicției de depășire, conducerea pe contrasens și conducerea sub influența drogurilor. După cum notase deja în avizul său privind comunicarea Comisiei referitoare la „Programul de acțiune european destinat siguranței rutiere — Reducerea la jumătate a numărului de victime rutiere în Uniunea Europeană până în 2010: o responsabilitate comună”, este necesar ca, pentru atingerea obiectivelor fixate, să fie folosite toate mijloacele posibile.

4.3 În ce privește sancționarea infracțiunilor, Comitetul propune să se țină seama de unele elemente precum permisul de conducere cu puncte, confiscarea autovehiculului sau reținerea temporară a permisului, care pot fi aplicate contravenientului în combinație sau nu cu amenzi.

4.4 Comitetul se regăsește în propunerea Comisiei, menționată la articolul 6 din proiectul de directivă, ca fiecare stat membru să trebuiască să desemneze o autoritate centrală, responsabilă cu coordonarea aplicării acestui text.

4.5 Din perspectiva subsidiarității, Comitetul nu consideră recomandabilă prescrierea de către Comisie a unui model de „formular de notificare”, așa cum se menționează în articolul 5 al propunerii de directivă. Într-adevăr, importantă este accentuarea conținutului, și nu a formei. În opinia Comitetului, Comisia ar trebui să se limiteze la descrierea precisă a datelor care trebuie înregistrate.

4.6 În articolul 8 al propunerii de directivă, Comisia propune ca, referitor la implementarea directivei, să fie asistată de un Comitet de aplicare a normelor privind siguranța rutieră. Comitetul este de acord cu procedura de comitologie propusă.

Bruxelles, 17 septembrie 2008

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Dimitris DIMITRIADIS