

navrhli a zaviedli účinné, primerané a odrádzajúce sankcie, s cieľom bojovať proti týmto presne definovaným porušeniam práva Spoločenstva.

2.7 Hoci sa nejedná o harmonizáciu príslušného trestného práva, keďže sa členské štáty len vyzývajú, aby porušenia, ktoré zákonodarný orgán Spoločenstva určil, trestnoprávne kvalifikovali a postihovali, umožňuje judikatúra Súdneho dvora napriek tomu zaviesť pre členské štáty povinnosti v trestnoprávnej ob-

lasti, čo predstavuje účinnejší prostriedok na posilnenie európskych noriem v dôležitých otázkach a ich dodržiavanie.

2.8 Výbor teda víta a podporuje zmenu a doplnenie smernice z roku 2005 a nazdáva sa, že nové prostriedky na identifikáciu a sledovanie lodí, ktoré sa postupne začnú využívať, zabezpečia jej plné dodržiavanie a účinné a systematické postihovanie nezákonných postupov.

V Bruseli 17. septembra 2008

predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zjednodušuje cezhraničné presadzovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky“

KOM(2008) 151 v konečnom znení – 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

Rada sa 13. mája 2008 rozhodla podľa článku 71 ods. 1 písmeno c) Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zjednodušuje cezhraničné presadzovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky“

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko 16. júla 2008. Spravodajcom bol pán Simons.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 447. plenárnom zasadnutí 17. a 18. septembra 2008 (schôdza zo 17. septembra 2008) prijal jednomyselne nasledujúce stanovisko:

1. Záver

1.1 Komisia v prerokúvanom návrhu smernice navrhuje, aby dopravné priestupky spáchané v určitom členskom štáte s vozidlom zaevidovaným v inom členskom štáte boli stíhané a kontrolované účinnejšie a dôraznejšie.

1.2 Komisia predkladá tento návrh so zámerom v období rokov 2001 až 2010 dosiahnuť cieľ, ktorý si stanovila v roku 2001, a síce znížiť o polovicu počet smrteľných obetí dopravných nehôd.

1.3 Tento zámer bude možné uskutočniť len vtedy, ak sa prijmu ďalšie opatrenia. Jedným z nich je text tohto stanoviska, ktoré je zamerané na riešenie dopravných priestupkov, ku ktorým došlo v členskom štáte, v ktorom dané motorové vozidlo nie je zaevidované.

1.4 Výbor zastáva názor, že návrh smernice predstavuje účinný nástroj primeraného prístupu k riešeniu porušenia pravi-

diel cestnej premávky, ku ktorým dôjde v krajine, v ktorej dané motorové vozidlo nie je zaevidované. Súčasťou takeého prístupu musia byť konkrétne a účinné kontroly a tresty. Výbor dôrazne vyzýva Radu, aby v tomto smere vykonala príslušné zlepšenia.

1.5 Výbor upozorňuje na skutočnosť, že pre vyššiu účinnosť smernice je potrebné rozšíriť zoznam priestupkov, ktorý Komisia predkladá vo svojom návrhu, a začleniť do neho všetky tie priestupky, ktoré súvisia so zlepšením bezpečnosti na cestách.

1.6 Výbor zastáva názor, že z dôvodov efektívnosti a účinnosti by sa pre výmenu informácií mala využiť existujúca elektronická sieť. Dalo by sa tu uvažovať napríklad o systéme Eucaris, pretože ide o pomerne málo nákladnú sieť. V tejto súvislosti odporúča Komisii, aby vykonala alebo dala vykonať štúdiu uskutočniteľnosti s cieľom preskúmať možnosti rozšírenia existujúcich systémov o zamýšľanú výmenu údajov.

1.7 Pokiaľ ide o sankcie za priestupky, výbor navrhuje, aby sa zvažila možnosť ďalších prvkov ako napríklad bodového vodičského preukazu, zabavenia motorového vozidla alebo dočasného odňatia vodičského preukazu, ktoré by páchatelovi bolo možné uložiť samostatne alebo v kombinácii s pokutou.

1.8 Výbor zastáva názor, že ustanovenie návrhu smernice, ktoré vyžaduje, aby každý členský štát určil ústredný orgán, ktorý by bol poverený uplatňovaním týchto pravidiel, je v záujme účinnosti opatrenia.

1.9 Výboru nie je jasné, akým prínosom by mohol byť vzorový formulár oznámenia o priestupkoch, ktorý navrhuje Komisia. Podľa názoru výboru tu nie je dôležitá forma ale obsah. Podľa výboru by sa teda Komisia mala obmedziť skôr len na podrobný popis údajov, ktoré sú potrebné na účely tejto smernice.

1.10 Výbor súhlasí s komitologickým postupom, ktorý Komisia navrhuje pre vykonanie navrhovaných opatrení.

2. Úvod

2.1.1 Vo svojej bielej knihe z roku 2001 o dopravnej politike stanovila EÚ cieľ dosiahnuť do roku 2010 zníženie počtu úmrtí na cestách o polovicu. To znamená, že počet úmrtí, ktorý v roku 2001 v EÚ s 27 členskými krajinami dosiahol 54 000, poklesne do roku 2010 na 27 000 ročne.

2.1.2 V období rokov 2001 až 2007 sa počet osôb usmrtených pri dopravných nehodách znížil o 20 %, avšak ak sa má dosiahnuť cieľ stanovený na rok 2010, teda zníženie počtu úmrtí na polovicu, tento počet sa mal znížiť o 37 %. Je preto potrebné vyvinúť ešte väčšie úsilie.

2.2 Návrh Komisie

2.2.1 V rámci prípravy prerokúvaného návrhu Komisia usporiadala verejné informačné zasadnutie a stretnutie so zástupcami zainteresovaných strán. Z týchto stretnutí vzišiel text dokumentu, ktorý je predmetom tohto stanoviska.

2.2.2 Podľa Komisie predkladaný návrh smernice poskytne účinný nástroj na dosiahnutie stanoveného cieľa a zaručí, aby sa so všetkými občanmi EÚ zaobchádzalo rovnako.

2.2.3 Návrh smernice je zameraný na zvýšenie možnosti stíhania osôb, ktoré sa dopustia priestupkov v inom členskom štáte než v štáte, kde je dané motorové vozidlo zaevidované.

2.2.4 V súčasnosti mnohé dopravné priestupky, ktorých sa vodiči dopustia za volantom motorového vozidla zaevidovaného v inom členskom štáte, zostávajú často nepotrestané. Je napríklad dobré známe, že podiel zahraničných vodičov na celkovom počte vodičov, ktorí sa dopúšťajú jazdy nadmernou rýchlosťou, sa pohybuje od 2,5 % do 30 %.

2.2.5 Keďže z dostupných údajov vyplýva, že prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti je príčinou 30 % úmrtí pri

dopravných nehodách, riešenie tohto javu by mohlo výrazne prispieť k zníženiu tohto počtu.

2.2.6 Ďalšie priestupky uvedené v návrhu majú tiež výrazný vplyv na úmrtnosť pri dopravných nehodách: vedenie motorového vozidla pod vplyvom alkoholu (25 %), jazda bez zapnutého bezpečnostného pásu (17 %) alebo prejazd križovatky na červenú (4 %).

2.2.7 Komisia nehodlá harmonizovať predpisy o cestnej premávke alebo pokuty za porušenie pravidiel cestnej premávky, tie zostávajú vo vlastnej kompetencii každého členského štátu. Návrh obsahuje len opatrenia administratívnej povahy, ktoré vytvárajú účinný a efektívny systém cezhraničného stíhania hlavných dopravných priestupkov umožňujúci dosiahnuť stanovený cieľ: znížiť do roku 2010 na polovicu počet smrteľných obetí dopravných nehôd.

3. Všeobecné pripomienky

3.1 V stanovisku z 11. decembra 2003 k oznámeniu Komisie nazvanom „Európsky akčný program pre bezpečnosť cestnej premávky – Do roku 2010 znížiť v Európskej únii počet obetí pri autonehodách na polovicu: spoločná zodpovednosť“ výbor vyjadril isté pochybnosti o zámeroch Komisie, ktoré sú podľa jeho názoru príliš ambiciózne. Dnes je už jasné, že na ich uskutočnenie sú potrebné ďalšie opatrenia.

3.2 Výbor sa domnieva, že európsky prístup k cezhraničnému stíhaniu páchatelov dopravných priestupkov predstavuje zjavný prínos. Súhlasí s názorom Komisie v tom, že je potrebné urobiť všetko, aby sa dosiahol cieľ stanovený v roku 2001, ktorým je zníženie počtu úmrtí pri dopravných nehodách do roku 2010 na polovicu, a zastáva nástroj, že predložený návrh smernice predstavuje možnosť vykonať v tomto smere výrazný krok vpred. K tomu sú však potrebné operatívne kontroly a účinné pokuty. Výbor tiež dôrazne vyzýva Radu, aby prispela k zlepšeniam v oblasti kontrol a pokút.

3.3 Prístup navrhovaný Komisiou sa javí jednoduchý. Pomocou siete na výmenu informácií, ktorú bude potrebné bližšie definovať, bude každý členský štát môcť vodičom, ktorí sú štátnymi príslušníkmi inej krajiny Európskej únie, poslať oznámenie o priestupkoch, ktorých sa dopustili na jeho území. Nie je však jasné, o akom druhu siete a akom mechanizme Komisia uvažuje.

3.4 V článku 4 návrhu smernice Komisia uvádza, že výmena informácií musí prebiehať rýchlo, prostredníctvom európskej elektronickej siete, ktorú bude treba vytvoriť do dvanásť mesiacov. V inej časti oznámenia sa v súvislosti s výmenou informácií uvádza, že sa využije informačný systém, ktorý v EÚ už existuje, čo by znamenalo hlavne menšie náklady. Komisia však neuvádza, ktorý systém bude pre výmenu informácií použitý. Výbor súhlasí s Komisiou v tom, že z hľadiska úspory času a finančných prostriedkov by bol najlepším riešením informačný systém, ktorý v Európskej únii už existuje.

3.5 Konkrétne výbor uvažuje o podobnom prístupe, aký bol použitý v rámci rozhodnutia Rady o prehĺbení cezhraničnej spolupráce v oblasti boja proti terorizmu a cezhraničnému zločinu, ktorý využíva technológiu Eucaris. Tento systém sa v súčasnosti používa v osemnástich členských štátoch EÚ a keď vstúpi uvedené rozhodnutie do platnosti, bude ho využívať všetkých dvadsaťsedem členských štátov. Náklady tohto systému sú v porovnaní s inými veľmi nízke.

3.6 Výbor odporúča, aby Komisia dala aspoň vypracovať štúdiu uskutočniteľnosti pre všetky existujúce systémy, vrátane technológie Eucaris, a tak zistila, či je možné tieto systémy rozšíriť o zamýšľanú výmenu informácií.

3.7 Podľa výboru by sa Komisia správne obmedzila na stanovenie právneho základu pre výmenu informácií o evidencii motorových vozidiel, aby sa zaručila správna voľba. O postupe pri stíhaní by mali rozhodovať členské štáty samotné. Tento postup je v súlade s princípom subsidiarity.

3.8 Výbor zdôrazňuje, že účinnosť stíhania sa zvýši, ak bude možné na celom území EÚ uzavrieť dohody, ktorých uplatňovanie a kontrola sa budú uskutočňovať vo všetkých členských štátoch harmonizovaným spôsobom. Týkali by sa napríklad zosúladenia maximálnej povolenej rýchlosti, tolerovaného množstva alkoholu v krvi, politiky v oblasti udeľovania pokút, atď. Bolo by vhodné, aby Rada v tejto oblasti dospela k výsledkom..

4. Konkrétne pripomienky

4.1 Vzhľadom na to, že sa usilujeme znížiť do roku 2010 počet úmrtí pri dopravných nehodách na polovicu v porovnaní s rokom 2001, a že pri priebežnom hodnotení v roku 2007 bolo konštatované, že tento cieľ nebude možné dosiahnuť bez ďalších opatrení, výbor sa domnieva, že cezhraničná spolupráca, ktorú Komisia navrhuje v týchto štyroch oblastiach:

- prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti,
- jazda pod vplyvom alkoholu,

- jazda bez zapnutých bezpečnostných pásov,
 - nezastavenie na červený svetelný signál na semafore,
- predstavujú krok správnym smerom, pretože podľa údajov, ktoré Komisia poskytla, by táto iniciatíva pomohla každoročne ušetriť na cestách dvesto až dvestopäťdesiat životov.

4.2 Výbor zastáva názor, že Komisia by mala článok 1 návrhu smernice doplniť o ďalšie priestupky spáchané za hranicami ako napríklad používanie mobilného telefónu bez sady „handsfree“ počas jazdy, agresivita za volantom, nedodržanie zákazu predchádzania, jazda v protismere alebo jazda pod vplyvom omamných látok. Ako už výbor uviedol v stanovisku k oznámeniu Komisie nazvanom „Európsky akčný program pre bezpečnosť cestnej premávky – Do roku 2010 znížiť v Európskej únii počet obetí pri autonehodách na polovicu: spoločná zodpovednosť“ na dosiahnutie stanoveného cieľa je potrebné využiť všetky možné prostriedky.

4.3 Pokiaľ ide o sankcie za priestupky, výbor navrhuje, aby sa zväzila možnosť ďalších prvkov ako napríklad bodového vodičského preukazu, zabavenia motorového vozidla alebo dočasného odňatia vodičského preukazu, ktoré by páchatelovi bolo možné uložiť samostatne alebo v kombinácii s pokutou.

4.4 Výbor súhlasí s Komisiou, ktorá v článku 6 návrhu smernice navrhuje, aby každý členský štát určil ústredný orgán, ktorý bude koordinovať uplatňovanie tohto textu.

4.5 Výbor zastáva názor, že z pohľadu subsidiarity nie je želateľné, aby Komisia predpisovala vzor formulára oznámenia o priestupku, ktorý uvádza v článku 5 návrhu smernice. Dôležitý je hlavne obsah, nie forma. Podľa názoru výboru stačí, ak Komisia dôkladne popíše údaje, ktoré má daný formulár obsahovať.

4.6 V článku 8 návrhu smernice Komisia navrhuje, aby jej pri uplatňovaní textu smernice pomáhal výbor pre presadzovanie bezpečnosti cestnej premávky. Výbor súhlasí s takto navrhnutým komitologickým postupom.

V Bruseli 17. septembra 2008

predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Dimitris DIMITRIADIS