

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru k téme „Európske pravidlá cestnej premávky a register vozidiel“

(2005/C 157/04)

Dňa 29. januára 2004 sa Európsky hospodársky a sociálny výbor na základe článku 29 odseku 2 svojho rokovacieho poriadku rozhodol vypracovať stanovisko k téme: *Európske pravidlá cestnej premávky a register vozidiel*.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, ktorá bola poverená prípravou prác výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko dňa 5. októbra 2004. Spravodajcom bol **pán Jorge PEGADO LIZ**.

Na svojom 413. plenárnom zasadnutí z 15. a 16. decembra 2004 (schôdzi z 15. decembra 2004), prijal Európsky hospodársky a sociálny výbor nasledovné stanovisko 147 hlasmi za, 1 hlasom proti a 3 sa zdržali hlasovania.

1. Úvod: Cieľ stanoviska a dôvody

1.1 EHSV na svojom zasadnutí dňa 29. januára 2004, prijal žiadosť sekcie TEN o vypracovanie stanoviska z vlastnej iniciatívy k európskym pravidlám cestnej premávky.

1.2 Vzhľadom na skutočnosť, že (a) voľný pohyb osôb je jednou zo základných slobôd zakotvených v Zmluve ⁽¹⁾, (b) zrušenie pohraničných kontrol medzi členskými štátmi je jedným z cieľov EÚ ⁽²⁾, ako unifikovali Schengenské *acquis* ⁽³⁾, a (c) doprava je jednou z oblastí, kde má spoločenstvo spoločnú politiku ⁽⁴⁾, harmonizácia legislatívy v oblasti cestnej premávky sa zdá byť otázkou mimoriadnej dôležitosti, hlavne pre dokončenie vnútorného trhu ⁽⁵⁾.

1.3 Do úvahy by sa tiež mal vziať objem cestnej osobnej a nákladnej dopravy v Európe s 15 členmi, ktorý v posledných rokoch exponenciálne rástol.

Najnovšie štatistiky naznačujú hlavne, že:

- sektor pozemnej dopravy zamestnáva 3,9 milióna ľudí (údaje za rok 2001);
- cestná nákladná doprava činí 45 % celkovej nákladnej dopravy, pričom od roku 1970 vzrástla o 120 %;
- cestná osobná doprava činí 86,8 % celkovej osobnej dopravy, pričom od roku 1970 vzrástla o 128 %;
- obrat (údaje za rok 2000) pozemnej osobnej dopravy (EUR 55,455 milióna) a nákladnej dopravy (EUR 220,787 milióna) činí približne 49 % celkového obratu sektoru dopravy (EUR 566,193 milióna) (za Grécko nie je k dispozícii žiadna štatistika) ⁽⁶⁾.

1.4 Cestná osobná a nákladná doprava sa riadi množstvom rozličných národných predpisov, dokonca aj pokiaľ sa berú do úvahy základné pravidlá vedenia vozidla.

1.4.1 Tiež tu platí už aj niekoľko medzinárodných konvencií, pričom každá z nich má rôzny rozsah a konfliktné ustanovenia.

1.4.2 Jednoduchá cestná trasa naprieč Európou preto vystavuje vodičov meniacim sa pravidlám a predpisom, čo ich niekedy vystavuje rôznym a niekedy protichodným pravidlám.

1.4.3 Táto situácia sa ešte viac skomplikovala s nedávnym rozšírením EÚ a príchodom nových členských štátov, ktoré tiež majú svoje konkrétne pravidlá vedenia vozidla.

1.5 Cieľom tohto stanoviska z vlastnej iniciatívy je naliehať na Komisiu, aby vzala do úvahy nutnosť a vhodnosť legislatívy, aby sa zharmonizovali pravidlá vedenia vozidla v celej Európskej únii, hoci s celým radom výnimiek, vykonala analýza porovnávacieho práva, aby sa zvýraznili rozdiely v pravidlách a predpisoch obsiahnutých v pravidlách cestnej premávky rôznych členských štátov, a navrhli možné riešenia pre harmonizáciu na európskej úrovni.

1.6 Pri vypracovávaní tohto stanoviska sa považovalo za veľmi dôležité, aby sa do úvahy vzali názory hlavných osôb, čo rozhodujú (prostredníctvom zástupcov používateľov ciest, výrobcov vozidiel a regulačných orgánov). Preto bolo v rámci druhého zasadnutia študijnej skupiny dňa 17. mája 2004 zorganizované verejné vypočutie za účasti osôb príslušného sektoru.

1.6.1 Aby sa umožnili diskusie, a zároveň aby sa zozbierali informácie, bol pripravený dotazník, ktorý bol predložený členom skupiny na posúdenie.

⁽¹⁾ Články 39 a nasl. Zmluvy o ES.

⁽²⁾ Článok 2, 4. odôzka Zmluvy o EÚ a články 61 a nasl. Zmluvy o ES.

⁽³⁾ Protokol č. 2 k Zmluve o EÚ.

⁽⁴⁾ Články 70 a nasl. Zmluvy o ES.

⁽⁵⁾ Články 95 a nasl. Zmluvy o ES.

⁽⁶⁾ Pozri „*Energia a doprava EÚ v číslach*“, Generálne riaditeľstvo pre energiu a dopravu v spolupráci s EUROSTAT-om (2003).

2. Pozadie stanoviska

2.1 Myšlienka vypracovania univerzálnych pravidiel cestnej premávky nie je nová; konkrétne pokiaľ ide o Európu, v tejto oblasti už existovali iniciatívy, ako napríklad výzva na kodifikáciu existujúcich pravidiel na VIII. Medzinárodnom kongrese o doprave ⁽⁷⁾.

2.2 Aj počas 38. konferencie Nemeckej rady dopravných orgánov, ktorá sa konala v januári 2000, pracovná skupina č. IV zdôraznila harmonizáciu pravidiel európskej dopravy ako kľúčového cieľa ⁽⁸⁾.

2.3 Komisia realizovala rôzne iniciatívy vychádzajúce z toho istého záujmu a zameriavajúce sa na ten istý cieľ, ale doposiaľ sa nepristúpilo na myšlienku vypracovania európskych pravidiel cestnej premávky ako takých ⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Dott. Argante Righetti, Procuratore Pubblico, Bellinzona – Ticino, Criteri di applicazione delle norme di circolazione per i veicoli stranieri in caso di diffinità fra la Convenzione di Ginevra e la legislazione interna degli Stati aderenti, Automobile Club di Perugia, 8.-10. septembra 1961.

⁽⁸⁾ Táto téma by sa mala dostať na pretras na nadchádzajúcich *Dňoch európskeho dopravného práva (Trier V)* v októbri 2004 a počas *1. európskeho cestného kongresu*, ktorý sa bude konať v Lisabone od 24. do 26. novembra 2004, na tému „Mobilita v rozšírenej Európe: výzvy a zodpovednosti v cestnom sektore“.

⁽⁹⁾ Konkrétne, akt Rady zo dňa 17. júna 1998, ktorým sa vypracováva Konvencia o nespôsobilostiach pre vedenie vozidla (Ú.v. ES C 216 zo dňa 10/07/98), nariadenie (ES) č. 2411/98 zo dňa 3. novembra 1998 (Ú.v. ES L 299 zo dňa 10.11.1998) o uznávaní rozlišovacieho značenia členského štátu, v ktorom sú motorové vozidlá a ich príviesy registrované v doprave v spoločenstve, smernice 1999/37/ES a 2003/127/ES zo dňa 29. apríla 1999 a 23. decembra 2003 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú.v. ES L 138 zo dňa 01.06.1999 a Ú.v. ES L 10 zo dňa 16.01.2004), rozhodnutie Rady zo dňa 26. júna 2000 o zlepšovaní bezpečnosti na cestách (Ú.v. ES C 218 zo dňa 31/07/2000), odporúčanie Komisie zo dňa 6. apríla 2004 o presadzovaní v oblasti bezpečnosti na cestách (Ú.v. ES L 111 zo dňa 17/04/04), rozhodnutie Komisie zo dňa 23. decembra 2003 o technických predpisoch pre vykonávanie článku 3 smernice 2003/102/ES, ktorá súvisí s ochranou chodcov a iných zraniteľných používateľov ciest (Ú.v. ES L 31 zo dňa 04/02/2004), smernica 2004/11/ES zo dňa 11. februára 2004, ktorá súvisí so zariadeniami obmedzovania rýchlosti alebo podobné palubné systémy obmedzovania rýchlosti určitých kategórií motorových vozidiel (Ú.v. ES L 44 zo dňa 14/02/2004), rozhodnutie Komisie zo dňa 2. apríla 2004 o uplatňovaní smernice Rady 72/166/EES s ohľadom na kontroly poistenia občianskej zodpovednosti s ohľadom na používanie motorových vozidiel (Ú.v. ES L 105 zo dňa 14/04/2004), návrh smernice zo dňa 21. októbra 2003 o vodičských preukazoch (COM(2003) 621 v konečnom znení), návrh smernice o vytvorení spoločných pravidiel pre určité typy dopravy tovarov po ceste (COM (2004) 47 v konečnom znení zo dňa 02/02/04), a návrh nariadenia o postupnom rušení kontrol na spoločných hraniciach, pokiaľ ide o prístup k schengenskému informačnému systému službami v členských štátoch zodpovednými za vystavovanie registračných osvedčení pre vozidlá (COM(2003) 510 v konečnom znení zo dňa 21.08.2003). Podobne, nariadenia 39, 60, 62, 71, 73, 78, 101 a 103 Hospodárskej komisie pre Európu Organizácie spojených národov (UN/ECE) majú ten istý cieľ poskytovať informácie (Ú.v. ES L 95 zo dňa 31.03.2004).

2.4 Mimoriadny dôraz musí byť venovaný záverom štúdie, ktorú nedávno vykonalo generálne riaditeľstvo pre energiu a dopravu Európskej komisie, ktoré predložilo argumenty pre harmonizáciu dopravných pravidiel a uplatnenie praktík prostredníctvom budúcich iniciatív legislatívy EÚ ⁽¹⁰⁾.

2.5 EHSV postupne, v rôznych stanoviskách priťahoval pozornosť na potrebu „umožniť voľnejší pohyb vozidiel v únii“, kladúc „úlohy národným orgánom, aby zrušili určité druhy domácich pravidiel a predpisov, ktoré sťažujú ich vlastným štátnym príslušníkom používať vozidlá registrované v inom členskom štáte“ ⁽¹¹⁾.

3. Stručný prehľad legislatívy vytýčenej v konvenciách a jej rozsah

3.1 Medzinárodné pravidlá cestnej premávky sú zakotvené v celom rade konvencií, z ktorých najdôležitejšími sú Parížska konvencia z roku 1926, Ženevská konvencia z roku 1949 a Viedenská konvencia z roku 1968.

3.2 **Medzinárodnú konvenciu vzťahujúcu sa na motorovú dopravu** podpísalo 40 štátov v Paríži dňa 24. apríla 1926. Konvencia mala za cieľ umožniť medzinárodný cestovný ruch a v súčasnosti platí vo viac než 50 krajinách.

3.2.1 Hlavné ciele tejto konvencie sú:

- a) definovať minimálne technické špecifikácie pre motorové vozidlá, vrátane registrácie, svetiel a identifikácie vozidiel v každom navštívenom štáte;
- b) stanoviť pravidlá o vydávaní a platnosti medzinárodných osvedčení pre motorové vozidlá, aby mohli vodiči legálne vstupovať na územie zastrešené konvenciou a viesť v nej vozidlo;
- c) uznávať určité domáce vodičské preukazy a definovať prvky medzinárodných vodičských preukazov planých v zmluvných štátoch, ktoré neuznávajú domáce preukazy ostatných štátov, bez akéhokoľvek zámeru ich nahradenia;

⁽¹⁰⁾ Porovnávacia štúdia pravidiel cestnej premávky a zodpovedajúce vykonávacie akcie v členských štátoch Európskej únie, ktorú vykonala TIS.PT, Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A. a dokončená vo februári 2004.

⁽¹¹⁾ Porovnaj stanovisko EHSV (Ú. v. EÚ C 110 z 30.4.2004) o návrhu nariadenia, ktorým sa mení konvencia, ktorou sa vykonáva Schengenská dohoda zo dňa 14. júna 1985 o postupnom rušení kontrol na spoločných hraniciach, pokiaľ ide o prístup k schengenskému informačnému systému službami v členských štátoch zodpovedných za vystavovanie registračných osvedčení pre vozidlá, pri ktorom bol spravodajcom pán Barros Vale. Tiež pozri okrem iného stanovisko EHSV (Ú. v. EÚ C 112 z 30.4.2004) o návrhu smernice o vodičských preukazoch (prepracovanie), pri ktorom bol spravodajcom pán Jan Simmons, a stanovisko EHSV (Ú. v. EÚ C 118 z 30.4.2004) o oznámení Komisie o informačných a komunikačných technológiách pre bezpečné a inteligentné vozidlá, pri ktorom bol spravodajcom pán V. Ranocchiari.

d) vytvoriť (šesť) znakov pre nebezpečenstvo, ktoré musia zmluvné štáty používať na cestách na ich území;

e) vytvoriť systém výmeny informácií o vodičoch, ktorí majú medzinárodné osvedčenie a preukaz, a ktorí boli účastníkmi vážnej dopravnej nehody alebo porušili domáce pravidlá cestnej premávky.

3.2.2 Hoci táto konvencia zjednodušila colné procedúry, neoslobodila vodičov od povinnosti poznať a dodržiavať domáce pravidlá cestnej premávky.

3.2.3 Okrem toho, konvencia nenadobudla účinnosť pokiaľ nebola ratifikovaná každým štátom a pokiaľ príslušný štát ratifikovanú konvenciu nedeponoval. Konvencia je spravidla účinná na hlavnom území zmluvného štátu; výslovné prehlásenie sa vyžaduje na to, aby nadobudla účinnosť na iných územiach pod jej správou.

3.3 **Konvenciu o cestnej premávke** podpísalo v Ženeve 17 štátov dňa 19. septembra 1949. V súčasnosti je účinná vo viac než 120 krajinách a nahrádza konvenciu z roka 1926 vo vzťahoch medzi zmluvnými a signatárskymi krajinami.

3.3.1 Táto konvencia upresnila princípy zakotvené v predchádzajúcej konvencii, v súlade s pokrokom v automobilovom priemysle, a odhalila rastúci záujem o bezpečnosť cestnej premávky.

3.3.2 Hoci neustanovuje použitie špecifických dopravných značiek, nevyžaduje, aby štáty prijali homogénny systém cestných značiek a signálov a používa ich len tam, kde je to striktné nevyhnutné.

3.3.3 Táto konvencia neustanovuje veľmi veľa pravidiel pre vedenie vozidiel ani nezavádza mnoho nového, len bezpečnostné opatrenia pri prechádzaní prevádzkou v protismere, pravidlá prednosti a používanie svetiel.

3.3.4 Nadobudnutie účinnosti konvencie podliehalo tým istým podmienkam ako predtým, pričom hnutie za zavedenie harmonizácie bolo obmedzované skutočnosťou, že štáty neboli viazané povinnosťou prijať ostatné ustanovenia a mohli by tiež odmietnuť ich zmeny.

3.4 **Konvencia o cestnej premávke** zo dňa 8. novembra 1968 bola podpísaná vo Viedni 37 štátmi a je v súčasnosti účinná v asi 100 štátoch. Keď bola táto konvencia ratifikovaná a deponovaná, nahradila konvenciu z roku 1926 a 1949 vo vzťahoch medzi zmluvnými štátmi.

3.4.1 Táto konvencia je najobsiahlejšia, pokiaľ ide o predpisy o cestnej premávke, pričom venuje celú 30-článkovú kapitolu pravidlám cestnej premávky a ustanovuje pravidlá pre hlavné manévry, ktoré sa nachádzajú v moderných pravidlách cestnej premávky. Konvencia z roku 1968 išla ešte ďalej než predošlé – minimalistické – konvencie, ktoré sa len zaoberali prechádzaním cez protismernú premávku a pridruženými značkami a signálmi; nielenže ustanovila princípy, ktoré majú vodiči dodržiavať pri vykonávaní najnebezpečnejších manévrov (napr. predchádzanie, zmena smeru, bezpečnostné opatrenia, ktoré treba dodržať zoči voči chodcom, atď.), ale aj regulovala státie a parkovanie, nastupovanie cestujúcich a vystupovanie z vozidla, jazdu v tuneloch – v krátkosti celú škálu typických situácií, s ktorými vodiči musia počítať.

3.4.2 Táto konvencia šla ďalej než predchádzajúce texty, ktoré požadujú, aby zmluvné a signatárske štáty dostali podstatu svojej domácej legislatívy do súladu s pravidlami vedenia vozidiel, ktoré sú v nej ustanovené. Výhoda uvedeného pre vodičov bola, že by boli oboznámení s hlavnými pravidlami vedenia vozidiel pri jazde v iných signatárskych štátoch.

3.4.3 Bez ohľadu na to, štátom sa dostalo možnosti odmietnuť zmeny konvencie.

3.5 Ako tento prehľad jasne ukazuje, v Európskej únii (ktorá teraz začleňuje desať nových členov) sú v účinnosti tri medzinárodné konvencie, hoci nie každý členský štát podpísal všetky tri konvencie⁽¹²⁾. EÚ má preto naďalej ďaleko od toho, aby mala harmonizované pravidlá cestnej premávky, hlavne ak sa ku konvenciám spomenutým vyššie pridáva dvadsaťpäť neustále sa vyvíjajúcich domácich súdov zákonov⁽¹³⁾.

3.6 Celý rad bariér sa prekonal – alebo sa prekonáva, ako napríklad zrušenie pohraničných kontrol, podmienky pre typové schvaľovanie vozidiel a ich komponentov, a vzájomné uznávanie vodičských preukazov – a harmonizácia pravidiel o nich. Základné aspekty cestnej premávky však zostávajú nevyriešené: pravidlá vedenia vozidiel a cestné značky a signály.

3.7 Pokiaľ ide o zbytok sveta, hoci tieto konvencie uľahčujú colné procedúry a vedenie vozidiel v spoločenstve, štátni príslušníci tretích krajín, ktorí navštevujú EÚ, sa stretávajú s toľkými rozličnými pravidlami vedenia vozidla a predpismi, cez koľko štátov prechádzajú.

⁽¹²⁾ Napríklad, medzi Portugalskom a Nemeckom je účinná konvencia z roku 1926; medzi Portugalskom a Belgickom konvencia z roku 1949; medzi Nemeckom a Belgickom konvencia z roku 1968. Existuje ešte viac príkladov, ak sa do úvahy vezmú nové členské štáty. Medzi ďalšie príklady patrí konvencia z roku 1926 medzi Nemeckom, Írskom a Holandskom; konvencia z roku 1949 medzi Holandskom, Portugalskom a Švédskom; a konvencia z roku 1968 medzi Fínskom, Talianskom, Rakúskom a Lotyšskom. Táto rôznorodosť je zakorenená v prístupovaní (alebo neprístupovaní) štátov k najnovším listinám. Preto, keď dve alebo viac krajín podpisujú najnovšiu listinu, predchádzajúce konvencie už medzi nimi nie sú účinné, ale sú naďalej účinné vo vzťahu k ostatným krajinám, ktoré najnovšiu konvenciu nepodpísali.

⁽¹³⁾ Napríklad, Portugalsko nedávno revidovalo svoje pravidlá cestnej premávky a Taliansko práve začalo robiť to isté.

4. Celý rad do očí bijúcich rozdielov medzi národnou legislatívou členských štátov

4.1 Stručná štúdia porovnávajúceho práva jasne odhaľuje, že existujú významné rozdiely medzi legislatívou o cestnej premávke rôznych členských štátov v celom rade kľúčových oblastí. Takéto rozdiely vytvárajú skutočnú bariéru pre voľný pohyb a pravdepodobne môžu ohroziť bezpečnosť osôb a tovaru a viesť k viacerým nehodám v celej Európe.

4.2 Nasledovné poznámky berú do úvahy hlavne, ale nie výhradne, pozorovania získané z vyššie uvedenej štúdie vykonanej Komisiou, ktorá tieto aspekty prejednáva podrobne ⁽¹⁴⁾.

4.3 Nižšie sú uvedené niektoré konkrétne príklady rozdielov v zákonoch (z niekoľkých), ktoré sú mimoriadne významné a znepokojujú:

Rýchlostný limit mimo zastavané oblasti na cestách, kde je fyzická bariéra oddelujúca dve vozovky

BE	120 km/h
PT	90 km/h
UK	70 míľ/hod. (112 km/h)

Vážne priestupky

BE	+ 10 km/h
PT	+ 30 km/h

Alkohol

SE	0,2
UK	0,8

Požiadavka, aby boli ľahké vozidlá vybavené prírúčnou lekárničkou

EL	Áno
FR	Nie

Červené + oranžové svetlo: pripraviť sa a pohnúť sa dopredu

DK/FI	Áno
NL/ES	Nie

⁽¹⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou uvedenú v poznámke pod čiarou č.10.

Požiadavka dať prednosť v jazde cyklistom na križovatke s kruhovým objazdom

DE	Áno
PT	Nie

Požiadavka dať prednosť v jazde vozidlám verejnej dopravy vychádzajúcim z autobusových a trolejbusových zastávok

ES	Áno
IT	Nie

Požiadavka používať svetlá cez deň mimo zastavané oblasti

IT	Áno
LU	Nie

Značka zákaz parkovania

IE	Biele pozadie a červený okraj
Ostatné štáty	Modré pozadie a červený okraj

Cestujúcim je zakázané vystupovať na vozovku

PT	Áno
IE	Nie

4.4 Ako však vyššie uvedená štúdia podrobne demonštruje, podobné rozdiely sa dajú nájsť aj v oblastiach, ako sú požiadavky na vydanie vodičského preukazu, cestné značky a signály, povinná bezpečnostná výbava, prechody pre chodcov, pravidlá prednosti v jazde, používanie svetiel, podmienky, za akých môžu cestujúci do vozidla nastupovať alebo z neho vystupovať, používanie špeciálnych pruhov, predchádzanie, klasifikácia vozidiel, typy pneumatík, ťahanie lanom a dokonca aj forma dopravných značiek a samotných svetiel. Štúdia identifikuje celkovo štyridsaťpäť rozdielov v základných každodenných pravidlách premávky.

4.5 Okrem toho, hoci existujú významné rozdiely práve v spôsobe, akým sú formulované základné pravidlá premávky, je dokonca ešte vážnejšia skutočnosť, že tieto pravidlá sa interpretujú a uplatňujú v rôznych členských štátoch odlišne. Nie je tomu tak len preto, že ľudia odlišne nazerajú na nedodržiavanie týchto pravidiel, ale aj preto, že sankcie za dopravné priestupky sa tiež výrazne líšia.

5. Zhrnutie vypočutia, ktoré sa konalo dňa 17. mája 2004

5.1 Vďaka kvalite príspevkov, toto verejné vypočutie – ktorého sa zúčastnili zástupcovia i) rôznych súkromných orgánov, zastupujúcich záujmy vodičov, automobilového priemyslu, bezpečnosti na cestách a prevencie nehôd a ii) rady AIT-FIA a TIS-PT, čo je spoločnosť koordinujúca štúdiu uvedenú vyššie ⁽¹⁵⁾ – ktoré sa konalo dňa 17. mája 2004, pomohlo objasniť a vysvetliť rôzne body, ktoré sa vzťahujú na toto stanovisko, odrážajúc stanoviská hlavných skupín, ktoré rozhodujú v občianskej spoločnosti.

Rôzne orgány tiež doplnili svoje vyhlásenia zaslaním odpovedí na dotazníky, ktoré dostali v danej veci.

5.2 Spoločne vzaté, vyhlásenia a písomné príspevky ukazujú, že je tu široké akceptovanie podstaty a príhodnosti iniciatívy EHSV zaviesť určitý stupeň celoeurópskej harmonizácie pravidiel cestnej premávky. Niektoré strany tiež boli otvorené možnosti a nevyhnutnosti postupného vyrovnávania systémov pre register vozidiel a registráciu vozidiel.

5.3 V tejto súvislosti boli zvýraznené hlavne nasledovné body:

- a) rámcové rozhodnutie EÚ zo dňa 8. mája 2003 – ktoré zastrešuje cezhraničné uznávanie a uplatňovanie finančných pokút za priestupky voči pravidlám cestnej premávky – naznačuje a vyžaduje opatrenia, aby sa pravidlá cestnej premávky stali jednotnými v celej Európe;
- b) zároveň je dôležité mať na mysli i) procedurálne pravidlá pre stanovovanie a uplatňovanie pokút a sankcií a ii) možnosti právnej obrany dostupné v členských štátoch;
- c) pravidlá vedenia vozidiel sa skutočne významne líšia v kľúčových oblastiach v odlišných členských štátoch, a to so sebou nesie zvýšené nebezpečenstvo pre vodičov pri vedení vozidiel mimo ich domácu krajinu;

d) medzi zvýraznené hlavné rozdiely, okrem vyššie uvedených rozdielov v štúdiu TIS-PT, patria:

- rozdiely v právnych obmedzeniach pre obsah alkoholu v krvi
- rýchlostné limity
- dopravné značky, signály dopravnej polície a cestné značenia
- pokuty za priestupky a procedurálne pravidlá ich uplatňovanie a
- povinná bezpečnostná výbava;

e) mal by sa prijať postupný prístup k procesu zosúladienia legislatívy vedúci k novej harmonizácii pravidiel premávky v celom spoločenstve;

f) úplná harmonizácia sa momentálne nezdá byť možná, s výnimkou kľúčových, základných oblastí;

g) medzi tieto oblasti musia patriť:

- rôzne aspekty bezpečnosti na cestách
- povinná výbava pre vozidlá (napr. náhradné žiarovky do svetlometov, výstražné trojuholníky, hands-free mobilné telefóny, airbagy, atď.)
- cestné značky a značenia
- kritériá pre udeľovanie vodičských preukazov
- štandardné pokutové kupóny na vodičských preukazoch
- typ pokút pre závažnejšie priestupky;

h) modelom, ktorý by sa mal sledovať pri zosúladovaní legislatívy, by mala byť Viedenská konvencia;

- i) pred akýmkoľvek návrhom by sa mala vykonať štúdia nákladov a výnosov podľa tých, ktoré sa už používajú pre určité dopravné sektory a iniciatívy bezpečnosti na cestách ⁽¹⁶⁾;
- j) mimoriadna pozornosť by sa mala venovať efektívnemu uplatňovaniu pravidiel premávky, ich monitorovaniu a pokutám za priestupky.

5.4 Medzi niektoré paralelné a doplnujúce aspekty spomenuté pre akúkoľvek iniciatívu v týchto oblastiach patria:

- a) štandardizované systémy pre automatické platby mýtného za použitie diaľnic a mostov ⁽¹⁷⁾;

⁽¹⁶⁾ Porovnaj správu Európskej rady pre bezpečnosť dopravy „Racionálne opatrenia bezpečnosti dopravy v EÚ“ (2003) a záverečnú správu „Analýza nákladov a výnosov zlepšenia bezpečnosti na cestách“, ktorú vykonala spoločnosť ICF Consulting, Ltd, Londýn, 12. júna 2003.

⁽¹⁷⁾ Porovnaj smernicu 2004/52/ES zo dňa 29. apríla 2004 o univerzálnosti elektronických systémov vyberania cestného mýta v spoločenstve (Ú.v. ES L 166 zo dňa 30/04/04).

⁽¹⁵⁾ Porovnaj body 2.4 a 4

- b) štandardizované definície hmotnosti a veľkosti vozidla a sprievodné obmedzenia;
- c) minimálne množstvo pokynov na vedenie vozidla pre vodičov, v závislosti na type príslušného vozidla;
- d) daná skutočnosť, že tento pokyn by mal zastrešovať to, čo je treba robiť v prípade nehody, ako aj prvú pomoc;
- e) definícia minimálnych kvalitatívnych noriem pre budovanie cestných infraštruktúr a
- f) vzdelávacie kampane v oblasti premávky prevencie nehôd na všetkých úrovniach vzdelávania a tiež pre dospelých.

6. Rozsah európskych pravidiel cestnej premávky

6.1 Po vypočutí uvedenom vyššie bola vyjadrená jasná túžba dostať sa dopredu s harmonizáciou cestných pravidiel, ale nielen obmedzených na otázky premávky, ale ktoré by sa dotýkali aj otázok, ako sú cestná infraštruktúra a bezpečnosť na cestách.

6.2 Odkedy bola založená, Európska únia vydala početné zákony o cestnej premávke: o vodičských preukazoch, typovom schvaľovaní vozidiel a ich komponentov, pravidlách platných pre dopravu, poistenie motorových vozidiel, atď. V stávke je teraz vytvorenie pravidiel premávky, s cieľom harmonizovať tieto pravidlá; mohlo by to pomôcť ďalším oblastiam záujmu, ako je bezpečnosť na cestách, ktorá je ovplyvnená istotou vodiča a jeho vedomosťami týkajúcimi sa kurzom, ktorý by sa mal sledovať za rôznych okolností jazdy.

6.3 Ako už bolo spomenuté vyššie, Viedenská konvencia z roku 1968 obsahuje najkompletnejší text týkajúci sa cestnej premávky; v tejto otázke ide do najmenších detailoch, a – keďže je jedným medzinárodným nástrojom prijatým väčšinou európskych krajín – obsahuje konkrétny prvok požadovania od signatárskych štátov, aby dostali svoje národné zákony do súladu s ustanoveniami konvencie. Vzhľadom na to, že ide o najlepšie poznaný a najrozšírenejší text v Európskych krajinách, táto konvencia by mohla slúžiť ako základňa pre širšiu diskusiu o európskych pravidlách cestnej premávky.

6.4 Preto sa predkladá návrh na harmonizáciu pravidiel premávky, ktoré tvoria jadro väčšiny moderných európskych pravidiel cestnej premávky – okrem iného najmä:

- a) všeobecné pravidlá pre vedenie vozidiel: štartovanie a rozbehnutie sa, zaradenie rýchlosti, viac jazdných pruhov a paralelné pruhy, križovatky, pripojenia ciest, kruhové objazdy, vzdialenosť medzi okrajom cesty a chodníkmi, rýchlosť a vzdialenosť medzi vozidlami;
- b) signály vodičov;

- c) rýchlosť jazdy (nie nevyhnutne obmedzenie maximálnej rýchlosti);
- d) všeobecné pravidlá prednosti v jazde na križovatkách, pripojeniach ciest a kruhových objazdoch a medzi vozidlami;
- e) predchádzanie;
- f) zmena smeru;
- g) jazda so zaradenou spiatkou;
- h) obraty do protismeru;
- i) zastavovanie a parkovanie;
- j) kapacita a veľkosť vozidiel, osobná a nákladná doprava, nastupovanie a vystupovanie cestujúcich, operácie nakládky a vykládky;
- k) svetlá a ich používanie;
- l) vozidlá záchrannej služby a špeciálne pruhy, napr. na diaľnicach a podobných cestách, križovania úrovni a pruhy vyhradené pre konkrétne vozidlá, jazdiacich alebo nejazdiacich po koľajach;
- m) právne obmedzenia pre hladiny alkoholu v krvi a hladiny psychotropných látok;
- n) používanie bezpečnostnej výbavy (bezpečnostné pásy, pripútanie detí);
- o) povinné doklady;
- p) čo robiť v prípade nehody alebo poruchy;
- q) štandardizovaná definícia a pravidlá uplatňujúce sa na rôznych používateľov verejných ciest, hlavne pre motocykle, štvorkolky, trojkolky, mopedy, bicykle, kolieskové korčule a skateboardy;
- r) pravidlá pre chodcov a bezpečnostné opatrenia, ktoré majú vodiči dodržiavať;
- s) špeciálne pravidlá, ktoré majú vodiči dodržiavať, pokiaľ ide o verejnú dopravu a špeciálne vozidlá a
- t) zvieratá na ceste.

6.5 Pravidlá premávky musia byť doplnené a objasnené, akékoľvek výnimky musia byť vysvetlené s využitím dopravných značiek, ktoré majú poskytovať rôzne informácie, ktoré pravdepodobne zvýšia bezpečnosť cestnej premávky. Preto by sa mali dopravné značky štandardizovať, pokiaľ ide o tvar, obsah, umiestnenie a prednosť vo vzťahu k pravidlám premávky, garantujúc čo možno najkomplexnejšiu informáciu z hľadiska množstva a viditeľnosti.

6.6 Dopravné značky nie sú jedinou cieľovou oblasťou. Tiež by malo zmysel harmonizovať signály dopravnej polície, svetelné signály, signály vodičov a cestné značenia.

6.7 Je priestupkom nedodržiavať pravidlá cestnej premávky alebo nedodržiavať pokyny na dopravných značkách; to naznačuje štandardné pravidlá pre monitorovanie procedúr, hlavne pri zisťovaní rýchlosti, hladín alkoholu v krvi a hladín psychotropných drog. Predtým sa však musia členské štáty dohodnúť na tom, čo predstavuje priestupok, aby sa predišlo situácii, keď je jedna činnosť priestupkom v jednom členskom štáte, ale nie v inom. Preto sa musí definícia priestupkov standardizovať.

6.8 Následne je dôležité preštudovať a vytvoriť zjednodušené mechanizmy na podporu jednotnej interpretácie európskych pravidiel cestnej premávky, ak vezmeme do úvahy, že procedúry súvisiace s dopravnými priestupkami musia byť rýchle, ak majú byť ich normy efektívne – v podstate to, čo je potrebné, je zjednodušený proces pre otázky predkladané súdnemu dvoru na predbežné rozhodnutie.

7. Spoločné registračné číslo vozidla v celej Európe

7.1 Požiadavky registrácie vozidiel, nástroje a procedúry sa tiež výrazne líšia v jednotlivých členských štátoch. Možnosť posunu k spoločnému európskemu registru vozidiel bola tiež prediskutovaná na vypočutí, a z rôznych kruhov sa jej dostalo podpory.

7.2 Okrem toho, vypočutie zvažilo za a proti ústredného európskeho registra vlastníctva vozidiel, ktorý by tiež mohol zaznamenávať ostatné kľúčové body súvisiace s vozidlom, ako sú clá, dane a iné súvisiace náklady, spolu s rôznymi formami vlastníctva/používania. V tejto spojitosti boli zdôraznené výhody tohto druhu riešenia pre intrakomunitárne obchodovanie s vozidlami, prevenciu podvodov a krádeží vozidiel a súdneho stíhania vodičov z iných členských štátov, ktorí spáchali dopravné priestupky.

7.3 Podľa všetkého sú tu vhodné podmienky na zavedenie spoločného registra vozidiel, prepojeného na samotné vozidlá a nie na vlastníkov alebo používateľov vozidiel. Tak by sa využili skúsenosti, ktoré už boli získané pomocou informačného systému pre registračné čísla a identifikáciu vlastníka pre poistenie motorových vozidiel (3. smernica).

7.4 Z toho by mohli vyplynúť aj ďalšie možnosti pre nakupovanie, poisťovanie a registrovanie vozidla v akomkoľvek členskom štáte a predstavovalo by to kľúčový príspevok k podpore cezhraničného obchodu s vozidlami, mobility osôb, cestovného ruchu a rozvoju spoločného trhu⁽¹⁸⁾.

7.5 Okrem toho, spoločný systém registrácie vozidiel sa zdá byť mimoriadne užitočným, okrem skutočnosti, že by bolo možné vytvoriť ho bez nadmerne vysokých nákladov; prvotne by zahŕňal veľké výhody z hľadiska: určovania držiteľa dokladov od vozidla (vlastníctvo alebo iné právne ujednanie); právnej istoty v oblasti transakcií s vozidlami; prevencie krádeží a podvodov; a jednoduchšieho monitorovania a pokút za priestupky spáchané v akomkoľvek členskom štáte.

8. Právna základňa a vhodný nástroj spoločenstva

8.1 Ako veci stoja v súčasnosti, EHSV cíti, že najvhodnejším právnym nástrojom pre začatie iniciatívy takého rozsahu, ako je tu uvedené, by mohla byť smernica pre minimálnu harmonizáciu.

8.2 Právna základňa pre prijatie takejto smernice by mala brať do úvahy dopad iniciatívy ako prostriedku dokončenia spoločného trhu a zvyšovania slobody pohybu v spoločenstve pre Európanov.

9. Závbery a odporúčania

A) Európske pravidlá cestnej premávky

9.1 EHSV zastáva názor, že určitý stupeň harmonizácie legislatívy o pravidlách cestnej premávky nie je len efektívnym spôsobom urýchlenia dokončenia spoločného trhu, ale je prospešný pre automobilový priemysel tým, že pomáha zvyšovať odbyt áut, ako aj zlepšovať bezpečnosť automobilovej premávky.

9.2 Okrem toho EHSV cíti, že takáto harmonizácia by mohla byť kľúčovým príspevkom k podpore bezpečnosti na cestách a podpore prevencie nehôd, čím by sa zaistila dôslednejšia sloboda pohybu pre Európanov.

9.3 EHSV verí, že sú vhodné podmienky pre začatie prípravnej práce pre iniciatívu legislatívy spoločenstva s vyššie uvedenými cieľmi, berúc do úvahy rôzne hľadiská a ťažkosti uvedené v tomto stanovisku.

⁽¹⁸⁾ Niektorí členovia študijnej skupiny navrhovali posunutie sa dopredu so systémom, prostredníctvom ktorého by bolo možné kúpiť a registrovať vozidlo na nadnárodnej báze, aby sa tak pokryli okolnosti ľudí, ktorí sú z profesionálnych dôvodov v členskom štáte na dočasnej báze, alebo musia danú krajinu navštevovať pravidelne.

9.4 Chápe, že možnosť používania smernice pre minimálnu harmonizáciu by sa mala považovať za prvý krok smerom k vytvoreniu európskych pravidiel cestnej premávky, s využitím Viedenskej konvencie ako modelu, s definovaním základných pravidiel premávky a dopravných signálov, spôsobilostí vodičov a vodičských preukazov a charakteru priestupkov a súvisiacich pokút.

B) Spoločný celoeurópsky register vozidiel

9.5 EHSV si tiež myslí, že právna istota v používaní motorových vozidiel bude výrazne ťažiť z vytvorenia spoločného celoeurópskeho registra, prepojeného ako na samotné vozidlá, pretože zjednodušuje sledovanie vozidiel.

9.6 EHSV sa tiež domnieva, že záväzný nástroj spoločenstva by mal definovať základňu pre vytvorenie spoločného systému pre európsky register vozidiel, silne založený na skúsenostiach k danému dátumu v spolupráci medzi zodpovednými národnými orgánmi.

9.7 Následne nalieha na Komisiu, aby začala štúdie potrebné pre analyzovanie nákladovej/výnosovej situácie týkajúcej sa rôznych oblastí, ktoré by sa mali harmonizovať.

9.8 Navrhuje, aby Komisia použila „Zelenú knihu“ na začatie verejnej diskusie v danej veci, s ohľadom na získanie názorov od čo možno najviac osôb, ktoré rozhodujú.

9.9 Medzičasom nalieha na Komisiu, za svoju stranu, aby pokračovala vo svojich aktuálnych štúdiách s cieľom ešte väčšej harmonizácie záležitostí súvisiacich s vedením vozidiel vo všeobecnosti a rastom bezpečnosti samotných vozidiel.

9.10 EHSV by rád pritiahol pozornosť členských štátov na potrebu a vhodnosť prijatia stále prísnejších opatrení pre spoluprácu a koordináciu v záležitostiach súvisiacich s pravidlami cestnej premávky, prevenciou nehôd, prvou pomocou/prvotnými krokmi, ktoré by sa mali vykonať v prípade nehody a náhradou škody.

9.11 EHSV dúfa, že Európsky parlament bude túto iniciatívu podporovať a bude naliehať na Komisiu a Radu, aby učinila kroky smerujúce k dosiahnutiu jej cieľov.

Brusel 15. decembra 2004

Predsedníčka

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Anne-Marie SIGMUND
