

svojo kazensko zakonodajo uvedejo učinkovite, sorazmerne in odvračilne kazenske sankcije za boj proti tem jasno opredeljenim kršitvam prava Skupnosti.

2.7 Čeprav ne gre za usklajevanje veljavnega kazenskega prava, saj se države članice zgolj poziva, naj določijo in kazenskoopravno preganjajo kršitve, ki jih je zakonodajalec Skupnosti zgolj opredelil, pa sodna praksa Sodišča dopušča uvedbo obveznosti za države članice na kazenskoopravnem področju, kar

pomeni učinkovitejše sredstvo za krepitev evropskih predpisov in njihovo upoštevanje v pomembnih zadevah.

2.8 Odbor tako pozdravlja in podpira predlog o spremembi direktive iz leta 2005 ter meni, da bodo novi instrumenti za identifikacijo in spremljanje ladij, ki bodo postopno uvedeni, zagotovili, da bo direktiva z učinkovitim in sistematičnim kaznovanjem nezakonitih dejanj v celoti upoštevana.

V Bruslju, 17. septembra 2008

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Dimitris DIMITRIADIS

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o lažjem čezmejnem pregonu na področju varnosti v cestnem prometu

COM(2008) 151 konč. – 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

Svet je 13. maja 2008 sklenil, da v skladu s členom 71(1) (c) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o lažjem čezmejnem pregonu na področju varnosti v cestnem prometu.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 16. julija 2008. Poročevalec je bil g. SIMONS.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje soglasno sprejel na 447. plenarnem zasedanju 17. in 18. septembra 2008 (seja z dne 17. septembra 2008).

1. Sklepi

1.1 Komisija v obravnavanem predlogu direktive podaja predloge za zagotovitev učinkovitejšega in intenzivnejšega nadzora in preгона prometnih prekrškov, storjenih v drugi državi članici kot tisti, v kateri je bilo vozilo registrirano.

1.2 Komisija predstavlja dokument z namenom uresničiti cilj, ki ga je postavila leta 2001: v obdobju od 2001–2010 zmanjšati za polovico število smrtnih žrtev prometnih nesreč.

1.3 Tega cilja ne bo mogoče izvesti brez dodatnih ukrepov. Besedilo, ki ga obravnava to mnenje, predstavlja enega od takih ukrepov in se osredotoča na obravnavanje prometnih prekrškov, storjenih v državi članici, v kateri vozilo ni bilo registrirano.

1.4 Odbor meni, da je predlog direktive učinkovito orodje za ustrezen pristop do teh kršitev prometnih predpisov, zagrešenih

v drugi državi kot tisti, kjer je bilo registrirano vozilo. Te ukrepe morajo torej spremljati učinkoviti in izvedljivi načini nadzora in sankcije. Odbor zato poziva Svet in države članice, naj na tem področju uvedejo izboljšave.

1.5 Odbor opozarja, da bi bilo treba za večjo učinkovitost direktive razširiti seznam prekrškov, ki jih navaja Komisija v svojem predlogu, in vanj vključiti tudi tiste prekrške, ki so povezani z izboljšanjem prometne varnosti.

1.6 Odbor meni, da bi bilo za večjo učinkovitost treba uporabiti že obstoječe elektronsko omrežje izmenjave informacij, npr. sistem Eucaris, ker so stroški zanj nizki. Zato svetuje Komisiji, da izvede ali naroči izvedbo študije izvedljivosti, da bo mogoče oceniti, ali se lahko obstoječi instrumenti razvijejo z vključitvijo predvidene izmenjave informacij.

1.7 Glede sankcij za prekrške Odbor priporoča tudi, da se upoštevajo elementi, kot je vozniško dovoljenje s kazenskimi točkami, zaseg vozila ali začasen odvzem vozniškega dovoljenja, ki se poleg denarnih kazni lahko uporabijo za kršitelje.

1.8 Odbor podpira predlog direktive, naj vsaka država članica določi osrednji organ, zadolžen za izvajanje ukrepov, saj bi to okrepilo učinkovitost.

1.9 Odbor meni, da standardni obrazec, ki ga predlaga Komisija za obvestilo o prekršku, nima nobene dodane vrednosti, saj je pomembna vsebina, ne oblika. Zato bi se morala Komisija omejiti na natančen opis podatkov, ki so potrebni za dosego ciljev, določenih z direktivo.

1.10 Odbor odobrava postopek komitologije, ki ga predlaga Komisija za izvajanje predlaganih ukrepov.

2. Uvod

2.1.1 EU je v beli knjigi iz leta 2001 o evropski prometni politiki postavila cilj do leta 2010 zmanjšati za polovico število smrtnih žrtev prometnih nesreč. Ta obveza konkretno pomeni, da bi se moralo število smrtnih žrtev prometnih nesreč, ki je leta 2007 v 27 državah članicah EU znašalo 54 000, do leta 2010 razpoloviti na 27 000 smrtnih žrtev prometnih nesreč letno.

2.1.2 Med 2001 in 2007 se je celotno število oseb, ki so izgubile življenje v prometnih nesrečah, zmanjšalo za 20 %, za dosego cilja znižanja za polovico do leta 2010 pa bi moral biti ta delež 37 %. Treba je torej okrepiti prizadevanja.

2.2 Predlog Komisije

2.2.1 Komisija je za pripravo obravnavane direktive organizirala javno informativno sejo in sejo z reprezentativnimi zainteresiranimi stranmi. Obravnavano besedilo je rezultat teh srečanj.

2.2.2 Komisija meni, da je predstavljen predlog direktive učinkovit instrument, s katerimi bi bilo kljub vsemu doseči zastavljeni cilj in zagotoviti enako obravnavo vseh državljanov EU.

2.2.3 Cilj predloga direktive je učinkovitejšo preganjanje prekrškov, storjenih v drugi državi članici kot tisti, v kateri je bilo vozilo registrirano.

2.2.4 Trenutno ostanejo prometni prekrški, storjeni z vozilom, ki je bilo registrirano v drugi državi članici, pogosto nekaznovani. Delež tujih voznikov v skupnem številu prekoračitev hitrosti je od 2,5 do 30 %.

2.2.5 Glede na to, da razpoložljivi podatki kažejo, da so prekoračitve dovoljene hitrosti vzrok 30 % prometnih nesreč s

smrtnim izidom, bi boj proti tem prekrškom lahko močno prispeval k zmanjšanju števila smrtnih žrtev v prometnih nesrečah.

2.2.6 Drugi prekrški, navedeni v predlogu, so prav tako zelo pomembni: vožnja pod vplivom alkohola (25 %), neuporaba varnostnega pasu (17 %) in vožnja skozi rdečo luč (4 %).

2.2.7 Komisija ne predlaga usklajevanja cestnoprometnih predpisov ali sankcij za kršitve prometnih predpisov – to ostaja v pristojnosti držav članic. Predlog direktive vsebuje le upravne ukrepe, ki uvajajo učinkovit in funkcionalen sistem, s katerim bo mogoč čezmejni pregon glavnih prometnih kršitev s ciljem zmanjšanja števila smrtnih žrtev v prometu do leta 2010 za polovico.

3. Splošne ugotovitve

3.1 Odbor je že v mnenju, sprejetem 11. decembra 2003 o sporočilu Komisije *Evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu: razpolovitev števila žrtev prometnih nesreč v Evropski uniji do leta 2010 – deljena odgovornost*, izrazil dvom glede preveč ambicioznih ciljev, ki so po njegovem mnenju preveč ambiciozni. Sedaj je postalo zelo jasno, da so za njihovo uresničitev potrebni dodatni ukrepi.

3.2 Odbor zato meni, da evropska pobuda za čezmejni pregon prometnih prekrškov predstavlja očitno dodano vrednost. S Komisijo se strinja, da je treba storiti vse za dosego cilja razpolovitve števila žrtev prometnih nesreč v Evropski uniji do leta 2010, in meni, da predlog direktive odpira možnost velikega koraka v to smer, pri čemer bo moral vključevati tudi učinkovite in izvedljive načine nadzora in sankcij. Odbor zato nujno poziva Svet in države članice, da v skladu s svojimi pristojnostmi in dejanskim stanjem izvedejo izboljšave glede nadzora in sankcij.

3.3 Predlog Komisije se zdi preprost. S pomočjo mreže izmenjave informacij, ki jo je treba še določiti, bo lahko vsaka država članica obvestila voznike iz drugih držav članic Unije o prekrških, ki so jih storili na njenem ozemlju. Iz predloga ni jasno, kateri tip mreže in instrumentov ima v mislih Komisija.

3.4 Komisija v členu 4 direktive navaja, da je treba izmenjavo informacij opraviti hitro na podlagi evropskega elektronskega omrežja, ki ga bo treba vzpostaviti v roku dvanajstih mesecev. V drugem delu sporočila je navedeno, da bo za izmenjavo informacij uporabljen že obstoječi informacijski sistem EU, kar bi predvsem zmanjšalo stroške. Vendar Komisija ne navaja, kateri sistem bo uporabljen za izmenjavo informacij. Odbor se strinja s Komisijo, da je najboljša rešitev za prihranek časa in denarja izbira informacijskega sistema, ki že obstaja v Evropski uniji.

3.5 Konkretno ima Odbor na tem področju v mislih podoben pristop kot v okviru sklepa Sveta o *poglobitvi čezmejnega sodelovanja zlasti na področju boja proti terorizmu in čezmejnemu kriminalu*, ki uporablja tehnologijo Eucaris. Ta instrument trenutno uporablja 18 držav članic Unije, ko bo sklep začel veljati, pa bo uporabljan v vseh 27 državah članicah. V primerjavi z drugimi mrežnimi strukturami so njegovi stroški zelo zmerni.

3.6 Odbor priporoča, naj Komisija izvede vsaj študijo o izvedljivosti za vse obstoječe sisteme, vključno s sistemom Eucaris, da ugotovi, ali jih je možno razširiti in jih uporabiti za načrtovano izmenjavo informacij.

3.7 Odbor meni, da ima Komisija prav, ko omejuje svoj predlog na določitev določb, ki bodo pravna podlaga za izmenjavo informacij glede registracije vozil. Države članice morajo same določiti postopek pregona, saj se tako zagotovi načelo subsidiarnosti.

3.8 Odbor poudarja, da bo pregon učinkovitejši, če bodo na celotnem območju EU obstajali dogovori, ki jih je treba usklajeno izvajati in spremljati v vseh državah članicah, na primer dogovori o poenotenju največjih dovoljenih hitrosti, najvišji dovoljeni koncentraciji alkohola v krvi, politiki sankcij itd. Tudi Svet bi moral – končno – podati rezultate na tem področju.

4. Posebne ugotovitve

4.1 Glede na cilj razpolovitve števila žrtev prometnih nesreč do 2010 glede na leto 2001 in na dejstvo, da je postalo medtem, tj. leta 2007, jasno, da tega cilja ne bo mogoče doseči brez dodatnih ukrepov, je po mnenju Odbora čezmejno sodelovanje, ki ga predlaga Komisija na naslednjih področjih:

- prekoračitev dovoljene hitrosti,
- vožnja pod vplivom alkohola,

- neuporaba varnostnega pasu
- in vožnja skozi rdečo luč,

korak v pravo smer, saj bo glede na podatke Komisije ta pobuda omogočila zmanjšanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom za 200 do 250 letno.

4.2 Odbor zagovarja stališče, da bi Komisija morala v člen 1 predloga direktive vključiti druge čezmejne prekrške, kot so telefoniranje v avtomobilu brez prostoročne opreme, agresivna vožnja, neupoštevanje prepovedi prehitevanja, vožnja v prepovedani smeri ali vožnja pod vplivom drog. Kot je Odbor že zapisal v mnenju o sporočilu Komisije *Evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu: razpolovitev števila žrtev prometnih nesreč v Evropski uniji do leta 2010 – deljena odgovornost*, si je treba na vse načine prizadevati za doseganje zastavljenih ciljev.

4.3 Glede sankcij za prekrške Odbor priporoča tudi, da se upoštevajo elementi, kot je vozniško dovoljenje s kazenskimi točkami, zaseg vozila ali začasen odvzem vozniškega dovoljenja, ki se poleg denarnih kazni lahko uporabijo za kršitelje.

4.4 Odbor podpira predlog Komisije v členu 6 predloga direktive, da naj vsaka država članica imenuje osrednji organ, ki pomaga pri uresničevanju te direktive.

4.5 Odbor meni, da z vidika subsidiarnosti ni zaželeno, da Komisija določi model obrazca obvestila o prekršku, kot je storila v členu 5 predloga direktive, saj je pri tem pomembna predvsem vsebina in manj oblika. Po njegovem mnenju se mora Komisija omejiti na natančen opis potrebnih podatkov.

4.6 V členu 8 predloga direktive Komisija predlaga, da ji pri njenem izvajanju pomaga odbor za pregon na področju varnosti v cestnem prometu. Odbor podpira predlagani komitološki postopek.

V Bruslju, 17. septembra 2008

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Dimitris DIMITRIADIS