

wprowadzenie w ich prawie karnym skutecznych, proporcjonalnych i odstraszących kar za te czyny, w celu zwalczania tych dobrze określonych przypadków naruszania prawa wspólnotowego.

2.7 Mimo iż nie chodzi o harmonizację stosowanego prawa karnego, jako że chodzi wyłącznie o wezwanie państw członkowskich do kwalifikowania i sankcjonowania jako czyny karalne naruszeń, które określił wspólnotowy prawodawca, orzecznictwo Trybunału pozwala na nałożenie na państwa

członkowskie obowiązków w zakresie prawa karnego, co stanowi skuteczniejszy sposób na wzmocnienie europejskich przepisów i ich poszanowanie, w wypadku gdy dotyczą one kwestii zasadniczych.

2.8 Komitet przyjmuje więc i popiera wniosek o zmianę dyrektywy z 2005 r. oraz uznaje, że stopniowo wdrażane nowe sposoby identyfikacji i śledzenia statków pozwolą na pełne przestrzeganie tej dyrektywy oraz skuteczne i systematyczne karanie nielegalnych praktyk.

Bruksela, 17 września 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego

COM(2008) 151 wersja ostateczna — 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

Dnia 13 maja 2008 r., działając na podstawie art. 71 ust. 1 lit. c) Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Rada postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie *Wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego.*

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 16 lipca 2008 r. Sprawozdawcą był Jan SIMONS.

Na 447. sesji plenarnej w dniach 17 i 18 września 2008 r. (posiedzenie z 17 września) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem jednogłośnie przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 Projekt dyrektywy Komisji określa propozycje mające na celu zapewnienie skuteczniejszego i efektywniejszego egzekwowania prawa i kar w odniesieniu do przestępstw i wykroczeń drogowych popełnianych w innym państwie członkowskim.

1.2 Projekt ten ma pomóc w realizacji celu Komisji określonego w 2001 r., polegającego na obniżeniu o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w latach 2001–2010 r.

1.3 Realizacja powyższego celu nie będzie możliwa bez podjęcia dodatkowych działań. Obecny wniosek wpisuje się w ten proces, koncentrując się na problemie wykroczeń i przestępstw drogowych popełnianych w innym państwie członkowskim.

1.4 Komitet uważa, że omawiany projekt dyrektywy jest właściwym instrumentem umożliwiającym skuteczne zajęcie się problemem wykroczeń i przestępstw popełnianych w innym

państwie członkowskim. Muszą mu więc towarzyszyć faktyczne i skuteczne kontrole i sankcje. Komitet wzywa zatem także Radę i państwa członkowskie do pilnej poprawy tych działań.

1.5 W odczuciu Komitetu w celu zapewnienia większej skuteczności dyrektywy proponowana przez Komisję lista przestępstw i wykroczeń wymaga rozszerzenia o wszystkie przestępstwa i wykroczenia mające związek z poprawą bezpieczeństwa transportu.

1.6 Z punktu widzenia skuteczności i wydajności, w odczuciu Komitetu wskazane byłoby wykorzystanie do wymiany informacji którejs z istniejących sieci elektronicznych, np. można by pomyśleć o systemie EUCARIS, jako że wiąże się z nim niewielkie koszty. Zaleca Komisji przynajmniej przeprowadzić analizę wykonalności rozszerzenia istniejącego systemu o przewidywaną wymianę danych lub zlecić jej przeprowadzenie.

1.7 Jeśli chodzi o karanie wykroczeń i przestępstw, Komitet sugeruje także, aby uwzględniać takie elementy jak punkty karne, konfiskata pojazdu i czasowe odebranie prawa jazdy, które mogą być lub nie być stosowane w połączeniu z karą grzywny.

1.8 Komitet uważa propozycję wyznaczenia przez każde z państw członkowskich organu centralnego mającego wspomagać stosowanie środków, o których mowa w projekcie dyrektywy, za korzystną ze względu na zwiększenie skuteczności.

1.9 Komitet nie dostrzega żadnych korzyści wynikających z zaproponowanego przez Komisję wzoru formularza zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia. Zdaniem Komitetu chodzi nie o formę, a o treść. Dlatego też zdaniem Komitetu Komisja powinna ograniczyć się do ścisłego opisu danych potrzebnych dla celów dyrektywy.

1.10 Komitet przychyliła się do zaproponowanej przez Komisję procedury komitetowej dla zastosowania proponowanych środków.

2. Wprowadzenie

2.1.1 Zgodnie z białą księgą z 2001 r. w sprawie europejskiej polityki transportowej, UE zmierza do zmniejszenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych na drogach do 2010 r. W konkretnych liczbach oznacza to ograniczenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych z 54 tys. w 27 państwach członkowskich w 2001 r. do 27 tys. w 2010 r.

2.1.2 W okresie od 2001 r. do 2007 r. liczba ofiar śmiertelnych spadła o 20 %, podczas gdy dla osiągnięcia celu zmniejszenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych do 2010 r. powinna ona być ulec zmniejszeniu o 37 %. Należy zatem zdecydowanie przyspieszyć tempo działań.

2.2 Wniosek Komisji

2.2.1 W trakcie przygotowania projektu dyrektywy Komisja zorganizowała publiczne spotkanie informacyjne oraz odbyła posiedzenie z reprezentatywnymi zainteresowanymi stronami. Te spotkania doprowadziły do powstania omawianego tutaj wniosku dotyczącego dyrektywy.

2.2.2 W odczuciu Komisji proponowana dyrektywa stanowi skuteczny środek, dzięki któremu realizacja założonego celu wciąż jest możliwa i który pozwoli na traktowanie obywateli UE na równej stopie.

2.2.3 Projekt dyrektywy zmierza do poprawy egzekwowania prawa w zakresie przestępstw i wykroczeń popełnianych z udziałem pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim niż to, w którym miało miejsce przestępstwo lub wykroczenie.

2.2.4 Obecnie przestępstwa i wykroczenia drogowe często nie są karane, jeżeli dochodzi do nich z udziałem pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim. Np. odsetek kierowców zagranicznych wśród kierowców przekraczających dozwoloną prędkość wynosi 2,5–30 %.

2.2.5 Zajęcie się zjawiskiem nadmiernej prędkości — będącym zgodnie z dostępnymi danymi przyczyną 30 % śmiertelnych ofiar wypadków drogowych — byłoby skutecznym

sposobem na znaczne obniżenie liczby osób ginących na drogach.

2.2.6 Istotne znaczenie mają również inne przestępstwa i wykroczenia wymienione we wniosku: jazda pod wpływem alkoholu (25 %), niestosowanie pasów bezpieczeństwa (17 %) oraz niezatrzymanie się na czerwonym świetle (4 %).

2.2.7 Komisja nie wnioskuję o harmonizację przepisów ruchu drogowego lub kar za przestępstwa i wykroczenia drogowe. Sprawę tę pozostawiono w kompetencjach poszczególnych państw członkowskich. Wniosek zawiera jedynie postanowienia o charakterze administracyjnym, zmierzające do ustanowienia skutecznego i efektywnego systemu transgranicznego egzekwowania prawa w zakresie głównych przestępstw i wykroczeń drogowych, w celu zmniejszenia o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2010 r.

3. Uwagi ogólne

3.1 W swojej opinii w sprawie komunikatu Komisji zatytułowanego „Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa drogowego: Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków w Unii Europejskiej do 2010 r. — wspólna odpowiedzialność” wydanej w dniu 11 grudnia 2003 r., Komitet zakwestionował zbyt ambitny, w jego odczuciu, cel Komisji. Obecnie wydaje się, iż realizacja tego celu istotnie wymaga podjęcia dodatkowych działań.

3.2 W odczuciu Komitetu europejskie podejście do transgranicznego egzekwowania prawa o ruchu drogowym może być więc także źródłem oczywistej wartości dodanej. Komitet podziela pogląd Komisji, że należy zrobić wszystko, aby jednak osiągnąć cel określony w 2001 r., a mianowicie ograniczyć o połowę liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2010 r., i postrzega omawiany obecnie projekt dyrektywy jako możliwość poczynienia znacznych postępów w tym kierunku. Muszą mu jednak towarzyszyć faktyczne i skuteczne kontrole i sankcje. Komitet wzywa zatem także Radę i państwa członkowskie, każde zgodnie z zakresem swoich kompetencji i stanem rzeczy, do pilnej poprawy tych działań.

3.3 Podejście, jakie proponuje Komisja, wydaje się proste. Dzięki sieci wymiany informacji — wymagającej jeszcze szczegółowych uzgodnień — każde z państw członkowskich będzie w stanie egzekwować kary w stosunku do kierowców z innych państw członkowskich, którzy popełniają przestępstwa lub wykroczenia na jego terytorium. Nie jest jasne, jakiej sieci i jakiego rodzaju systemu dotyczy plan Komisji.

3.4 W art. 4 projektu dyrektywy Komisja stwierdza, iż konieczna jest szybka wymiana informacji w oparciu o unijną sieć elektroniczną, którą należy stworzyć w ciągu dwunastu miesięcy. W innym miejscu dokumentu stwierdza, że do wymiany informacji dla potrzeb transgranicznego egzekwowania prawa wykorzystany zostanie już istniejący system informacyjny, szczególnie ze względu na oszczędność kosztów. Komisja nie wskazuje jednak, który system ma być wykorzystywany do wymiany informacji. Komitet podziela pogląd Komisji, że dla zaoszczędzenia czasu i środków najlepszym rozwiązaniem będzie wykorzystanie już istniejącego systemu informacyjnego UE.

3.5 W konkretnym ujęciu Komitet wyobrażałby sobie podejście podobne do przyjętego w ramach decyzji Rady w sprawie intensywniejszej współpracy transgranicznej, szczególnie w walce z terroryzmem i przestępczością transgraniczną, gdzie wykorzystywana jest technologia Eucaris. System ten stosowany jest obecnie przez 18 państw członkowskich, i ma zostać przyjęty przez wszystkie 27 państw członkowskich po wejściu decyzji Rady w życie. W porównaniu z innymi systemami sieciowymi, koszty są tu bardzo niskie.

3.6 Komitet zaleca, aby Komisja przynajmniej zleciła przeprowadzenie analizy wykonalności rozszerzenia każdego istniejącego systemu, w tym systemu Eucaris, o przewidywaną wymianę danych.

3.7 W odczuciu Komitetu propozycja Komisji, by ograniczać się do zapewnienia podstawy prawnej dla wymiany informacji rejestracyjnych pojazdów, jest właściwym wyborem. Procedury ścigania należy pozostawić do ustalenia samym państwom członkowskim. Jest to zgodne z zasadą pomocniczości.

3.8 Komitet uważa za istotne wskazać również, iż egzekwowanie prawa byłoby skuteczniejsze w przypadku zawarcia ogólnounijnych porozumień, wdrażanych i monitorowanych we wszystkich państwach członkowskich, dotyczących harmonizacji np. ograniczeń prędkości, dopuszczalnego poziomu alkoholu we krwi, polityki w zakresie kar itp. Również Rada powinna zatem w końcu osiągnąć jakieś wyniki w tej dziedzinie.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 Biorąc pod uwagę cel zmniejszenia o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w okresie od 2001 r. do 2010 r. oraz okresową ocenę z końca 2007 r., zgodnie z którą realizacja tego celu nie będzie możliwa bez podjęcia dodatkowych działań, propozycje Komisji w sprawie współpracy transgranicznej w następujących czterech obszarach:

- nadmierna prędkość,
- jazda pod wpływem alkoholu,
- niestosowanie pasów bezpieczeństwa oraz,
- niezatrzymanie się na czerwonym świetle,

stanowią w odczuciu Komitetu krok we właściwym kierunku, ponieważ, jak wynika z danych Komisji, mogłyby to zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o ok. 200-250 rocznie.

4.2 Zdaniem Komitetu, w art. 1 projektu dyrektywy Komisja powinna uwzględnić również inne transgraniczne przestępstwa i wykroczenia, np. korzystanie z telefonu komórkowego bez zestawu głośnomówiącego w trakcie jazdy, agresywną jazdę, niestosowanie się do zakazu wyprzedzania, jazdę pod prąd i jazdę pod wpływem narkotyków. Jak już Komitet zauważył wcześniej w swojej opinii w sprawie komunikatu Komisji zatytułowanego „Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa drogowego: Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków w Unii Europejskiej do 2010 r. — wspólna odpowiedzialność”, należy próbować osiągnąć ten cel wszelkimi możliwymi środkami.

4.3 Jeśli chodzi o karanie wykroczeń i przestępstw, Komitet sugeruje także, aby uwzględniać takie elementy jak punkty karne, konfiskata pojazdu i czasowe odebranie prawa jazdy, które mogą być lub nie być stosowane w połączeniu z karą grzywny.

4.4 Komitet przychyliła się do propozycji Komisji wyrażonej w art. 6 projektu dyrektywy, zgodnie z którym każde z państw członkowskich powinno wyznaczyć organ centralny w celu koordynacji stosowania przedmiotowej dyrektywy.

4.5 Ze względu na zasadę pomocniczości, w odczuciu Komitetu Komisja nie powinna określać wzoru formularza zawiadomienia o przestępstwie lub wykroczeniu, jak ma to miejsce w art. 5 projektu dyrektywy. Liczy się przecież przede wszystkim nie tyle forma, co treść. Zdaniem Komitetu Komisja powinna ograniczyć się do ścisłego opisu danych, które należy uwzględnić.

4.6 Zgodnie z art. 8 projektu dyrektywy Komisję ma wspomagać komitet ds. egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego. Komitet przychyliła się do przedstawionej propozycji procedury komitetowej.

Bruksela, 17 września 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS