

visszatartó erejűek legyenek a közösségi jogban jól meghatározott jogsértések elleni küzdelem érdekében.

2.7 Nincs szó ugyan az alkalmazandó büntetőjog harmonizálásáról, mivel csupán arra kéri a tagállamokat, hogy büntetőjogilag minősítsék és szankcionálják azokat a jogsértéseket, amelyeket a közösségi jogalkotó meghatároz, a Bíróság joggyakorlata mégis lehetővé teszi büntetőjogi kötelezettségek bevezetését a tagállamok számára, ami hatékonyabb módját jelenti az

európai normák megerősítésének és tiszteletben tartásának a fontosabb kérdések esetében.

2.8 Az EGSZB ezért üdvözlí és támogatja a 2005. évi irányelv módosítására vonatkozó javaslatot, és úgy ítéli meg, hogy a hajók azonosításának és nyomon követésének fokozatosan felállítandó új eszközei biztosítani fogják annak teljes tiszteletben tartását, hatékonyan és módszeresen szankcionálva a jogellenes gyakorlatokat.

Kelt Brüsszelben, 2008. szeptember 17-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok határokon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről

COM(2008) 151 végleges – 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

2008. május 13-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikk (1) bekezdésének c) pontja alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok határokon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2008. július 16-án elfogadta. (Előadó: Jan SIMONS.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. szeptember 17–18-án tartott 447. plenáris ülésén (a szeptember 17-i ülésnapon) egyhangúlag elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések

1.1 Az Európai Bizottság által javasolt irányelvtervezet a közlekedési szabályok hatékonyabb és eredményesebb érvényre juttatására, valamint a más tagállamban elkövetett jogellenes közúti közlekedési cselekmények szankcionálására irányul.

1.2 A javaslat célja, hogy megvalósuljon az Európai Bizottság 2001-ben kítűzött célja, azaz a közúti balesetek halálos áldozatai számának felére csökkentése a 2001–2010 időszakban.

1.3 Kiegészítő intézkedések nélkül a célkitűzés nem érhető el. Ez a javaslat egy ilyen kiegészítő intézkedés, középpontjában pedig a más tagállamban elkövetett jogellenes közlekedési cselekmények kezelése áll.

1.4 Az EGSZB szerint a javasolt irányelvtervezet jó eszköz a más tagországban elkövetett jogellenes cselekmények megfelelő

kezelésére. Ennek azonban hatékony és eredményes ellenőrzéssel és büntetéssel kell együtt járnia. Az EGSZB ezért arra szólítja fel a Tanácsot és a tagállamokat, hogy sürgősen érjenek el javulást ezeken a területeken is.

1.5 Az EGSZB utal arra, hogy az irányelv hatékonyabbá tétele érdekében a jogellenes cselekmények európai bizottsági javaslatban említett listájának magában kellene foglalnia a közlekedésbiztonsággal összefüggő összes jogellenes cselekményeket is.

1.6 A hatékonyság és az eredményesség szempontjából az EGSZB úgy véli, hogy az adatcsere folyamán egy létező elektronikus hálózatot kellene felhasználni, például az EUCARIS-rendszer, mivel ez alacsony költségeket eredményez. Azt tanácsolja az Európai Bizottságnak, hogy legalább vizsgálja (vizsgáltassa) meg, hogy megvalósítható-e a meglévő rendszereknek a tervezett adatcsere céljára való kibővítése.

1.7 A jogellenes cselekmények szankcionálását illetően az EGSZB megfontolandónak tartja olyan elemek figyelembevételét is, mint a büntetőpontok adása, a jármű elkobzása és a gépjárművezetői engedély ideiglenes bevonása, amelyeket pénzbüntetéssel együtt is ki lehet szabni.

1.8 Az EGSZB a hatékonyság szempontjából jónak tartja egy olyan központi tagállami hatóság kijelölését, amely segíti az irányelvtervezetben foglalt intézkedések végrehajtását.

1.9 A jogellenes cselekményről szóló értesítésre szolgáló formanyomtatvány Európai Bizottság által javasolt modelljében az EGSZB nem lát hozzáadott értéket. Úgy véli, nem a forma, hanem a tartalom a fontos. Szerinte ezért az Európai Bizottságnak arra kellene szorítkoznia, hogy részletesen meghatározza, milyen adatok szükségesek az irányelv célját tekintve.

1.10 Az EGSZB egyetért a tervezett intézkedések végrehajtására vonatkozó, az Európai Bizottság által javasolt szakbizottsági eljárással.

2. Bevezetés

2.1.1 A 2001-es európai közlekedéspolitikai fehér könyvben szerepel az a célkitűzés, hogy az EU 2010-ig felére csökkenti a halálos közúti balesetek áldozatainak számát. Konkrét adatokkal ez azt jelenti, hogy a 27 EU-tagállam területén történt közúti balesetek áldozatainak száma a 2001-es 54 000-ről 2010-re évi 27 000-re csökkenjen.

2.1.2 2001 és 2007 között 20 %-kal csökkent a közúti balesetek halálos áldozatainak száma. Az 50 %-os célkitűzés 2010-re történő eléréséhez 37 %-os csökkenésre lett volna szükség. Fokozni kell tehát az erőfeszítéseket.

2.2 Az Európai Bizottság javaslata

2.2.1 Az irányelvtervezet előkészítése érdekében az Európai Bizottság nyilvános tájékoztatást rendezett, valamint ülést tartott a reprezentatív és érdekelt felek részvételével. Többek között ezek alapján jött létre az irányelvtervezet szövege.

2.2.2 Az Európai Bizottság a javasolt irányelvtervezetet hatékony eszköznek tartja ahhoz, hogy még sikerüljön elérni a célkitűzést, valamint hogy minden uniós polgár ugyanolyan elbánásban részesüljön.

2.2.3 Az irányelvtervezet az olyan jogellenes közúti közlekedési cselekmények szankcionálásának javítására irányul, amelyeket nem abban a tagállamban követtek el, amelyben a jármű nyilván van tartva.

2.2.4 Jelenleg gyakran jogkövetkezmény nélkül maradnak az olyan jogellenes közúti közlekedési cselekmények, amelyeket más tagállamban nyilvántartott járművel követtek el. Ismeretes például, hogy a sebességhatár-túllépések 2,5–30 %-át külföldi járművezetők követik el.

2.2.5 Mivel kiderült, hogy a halálos közlekedési balesetek 30 %-ának sebességtúllépés az oka, ennek hatékony kezelése jelentős mértékben csökkenthetné a halálos közúti balesetek áldozatainak számát.

2.2.6 Jelentős következményekkel járnak a javaslatban szereplő egyéb jogellenes cselekmények is, mégpedig az alkoholos befolyásoltág alatt történő vezetés (25 %), a biztonsági öv használatának mellőzése (17 %) és a piros jelzésnél való megállás elmulasztása (4 %).

2.2.7 Az Európai Bizottság célja nem a közlekedési szabályok vagy a jogellenes közúti közlekedési cselekmények miatt alkalmazandó büntetések harmonizálása. Ez továbbra is az egyes tagállamok hatásköre marad. A javaslat kizárólag olyan adminisztratív jellegű intézkedéseket tartalmaz, amelyek a főbb jogellenes közúti közlekedési cselekmények miatti felelősségre vonás határokön átnyúló hatékony és eredményes rendszerének létrehozására irányulnak, annak érdekében, hogy így elérhető legyen a 2010-re kitűzött cél, a közúti balesetek halálos áldozatai számának felére való csökkentése.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az Európai Bizottság „Európai közlekedésbiztonsági cselekvési terv – A közúti balesetek áldozatai számának felére csökkentése az Európai Unióban 2010-ig: a megosztott felelősség” című közleményéről kidolgozott, 2003. december 11-én elfogadott véleményében az EGSZB megkérdőjelezte a meglátása szerint túl ambiciózus célkitűzést. Mostanra ki is derült, hogy valóban kiegészítő intézkedések szükségesek az célkitűzés eléréséhez.

3.2 Az EGSZB szerint ezért egyértelműen többletértéket jelent a közlekedésbiztonsági szabályok határokön átnyúló végrehajtásának európai megközelítése. Az Európai Bizottsággal egyetértve úgy véli, hogy mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy még elérhető legyen a 2001-ben kitűzött cél – a közúti balesetek halálos áldozatai számának felére való csökkentése 2010-ig –, és a jelen irányelvtervezetben jelentős előrelépésre lát lehetőséget. Ennek azonban hatékony és eredményes ellenőrzéssel és szankcionálással kell együtt járnia. Az EGSZB ezért határozottan felszólítja a Tanácsot és a tagállamokat, hogy hatásköreiknek és az adott helyzetnek megfelelően javítsák az ellenőrzéseket és a szankciókat.

3.3 Az Európai Bizottság által javasolt megközelítés egyszerűnek tűnik. Egy részletesebben meghatározandó adatszerehalózat lehetővé teszi, hogy a tagállamok büntetést rójanak ki azokra a más tagállamból származó autósokra, akik az ő területükön követnek el jogellenes cselekményeket. Bizonytalan azonban, hogy milyen hálózatra és milyen rendszerre gondol az Európai Bizottság.

3.4 Az irányelvtervezet 4. cikkében az Európai Bizottság kimondja, hogy az adatszerehalózat gyorsan kell lebonyolódnia egy – 12 hónapon belül létrehozandó – európai elektronikus hálózaton keresztül. A dokumentum más részeiben az olvasható, hogy az adatszere céljára egy már létező információs rendszer kerül felhasználásra, ezáltal a költségek is alacsonyak maradhatnak. Azt azonban nem fejt ki az Európai Bizottság, hogy milyen rendszert kíván alkalmazni az adatszere céljára. Az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy idő- és költségkímélő szempontból a legjobb egy már működő uniós információs rendszerhez csatlakozni.

3.5 Konkrétan egy olyan megközelítésre gondol itt az EGSZB, amelyet a terrorizmus és a határokon átnyúló bűnözés elleni küzdelem érdekében folytatott, határokon átnyúló együttműködés megerősítéséről szóló tervezett tanácsi határozat képvisel, ahol az EUCARIS-technológiát alkalmazzák. A rendszer már most is 18 tagállam használja, és mind a 27 tagállamban bevezetik, amint hatályba lép a tanácsi határozat. A rendszer költségei más hálózatokhoz képest igen alacsonyak.

3.6 Az EGSZB amellet foglal állást, hogy az Európai Bizottság – minden létező rendszerre, köztük az EUCARIS-technológiára is kiterjedően – legalább vizsgálta meg, megvalósítható-e a meglévő rendszereknek a tervezett adatcsere céljára való kibővítése.

3.7 Az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottság helyesen jár el akkor, amikor javaslatát a gépjárművek regisztrációs adatainak kicserélésére szolgáló jogi alap megteremtésére korlátozza. A további lépéseket a tagállamoknak maguknak kell szabályozniuk. Ez összhangban áll a szubszidiaritás elvével.

3.8 Az EGSZB utal azonban arra, hogy a szabályok végrehajtásának hatékonysága javul, ha az egész EU-ban olyan megállapodások születnek, amelyeket a tagállamok összehangolt módon hajtanak végre és ellenőriznek, például a maximális sebességek, a legmagasabb engedélyezett véralkoholszint, a szankciók stb. tekintetében. Ezért jó lenne, ha a Tanács végre eredményeket érne el ezen a téren.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Tekintettel a célkitűzésre – hogy 2010-re a közúti balesetek halálos áldozatainak száma felére csökkenjen a 2001-es adatokhoz képest – és a 2007. végéig elért köztes eredményre, amelyből kiderül, hogy a célkitűzés nem érhető el kiegészítő intézkedések nélkül, az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottság által javasolt határokon átnyúló együttműködés a következő négy területen:

- a sebességhatár túllépése,
- az alkoholos befolyásoltság alatt történő vezetés,
- a biztonsági öv használatának mellőzése, valamint
- a piros jelzésnél való megállás elmulasztása,

jó irányba tett lépést jelent, mivel az Európai Bizottság adatai szerint így évente 200–250-nel csökkenhet a halálos áldozatok száma.

4.2 Az EGSZB szükségesnek tartja, hogy az Európai Bizottság az irányelvtervezet 1. cikkébe más határokon átnyúló jogellenes közúti közlekedési cselekményeket is felvegyen, például a kézben tartott mobiltelefon használata vezetés közben, agresszív vezetés, az előzési tilalmak be nem tartása, a forgalommal szemben való haladás vagy kábítószeres befolyásoltság alatt történő vezetés. Amint az EGSZB az „Európai közlekedésbiztonsági cselekvési terv – A közúti balesetek áldozatai számának felére csökkentése az Európai Unióban 2010-ig: a megosztott felelősség” című közleményről kidolgozott véleményében már korábban kifejezésre juttatta, minden lehetséges eszközt fel kell használni a célkitűzés elérése érdekében.

4.3 A jogellenes cselekmények szankcionálását illetően az EGSZB megfontolandónak tartja olyan elemek figyelembevételét is, mint a büntetőpontok adása, a jármű elkobzása és a gépjárművezetői engedély ideiglenes bevonása, amelyeket pénzbüntetéssel együtt is ki lehet szabni.

4.4 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottságnak az irányelvtervezet 6. cikkében megfogalmazott javaslatával, amely szerint minden tagállamnak ki kell jelölnie egy központi hatóságot, amely koordinálja az irányelv végrehajtását.

4.5 A szubszidiaritás szempontjából az EGSZB nem tartja kívánatosnak, hogy az Európai Bizottság az irányelvtervezet 5. cikkében rendelkezzen a jogellenes cselekményről szóló értesítés formájáról. Elsősorban az értesítés tartalma fontos ugyanis, nem annyira a formája. Az EGSZB szerint az Európai Bizottságnak arra kellene szorítkoznia, hogy részletesen meghatározza, mely adatokat kell felvenni az értesítésbe.

4.6 Az irányelvtervezet 8. cikkében az Európai Bizottság azt javasolja, hogy az irányelv végrehajtásában a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések végrehajtásával foglalkozó szakbizottság segítse munkáját. Az EGSZB helyesli a javasolt szakbizottsági eljárást.

Kelt Brüsszelben, 2008. szeptember 17-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS