КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 19.3.2008
COM(2008) 151 окончателен

2008/0062 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за подпомагане на трансграничния контрол върху безопасността по пътищата

(представена от Комисията)

{SEC(2008) 350}
{SEC(2008) 351}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1) КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

От 2001 г. насам целта на ЕС по отношение на безопасността по пътищата е до 2010 г. броят на смъртните случаи в резултат на катастрофи да бъде намален наполовина. През 2001 г. 54 000 човека умират по пътищата в 27 държави, които днес са държави-членки на Европейския съюз, и оттогава се вземат редица мерки за постигането на набелязаната цел от 50 %-но намаление. 2007 е годината, през която за първи път от 2001 г. не е отбелязан напредък в намаляването на смъртните случаи по пътищата в ЕС. Всяка година в броя на смъртните случаи се отчиташе намаление — 6 % през 2004 г., 5 % през 2006 г., но 0 % през 2007 г. През 2007 г. броят на смъртните случаи остана 43 000, което е равно на разбиването всяка седмица на пет средно големи пътнически самолета в ЕС. От 2001 г. до 2007 г. броят на жертвите е намалял с 20 %, който процент трябваше да бъде 37 % с оглед постигането на целта за намаляване наполовина на смъртните случаи по пътищата. Тъй като налагането на контрол е мярка с доказана ефективност за намаляване броя на жертвите, като част от работната програма за 2007 г. Комисията прие предложение за директива в тази област.

Понастоящем нарушенията по пътищата често не се санкционират, ако те са извършени с моторно превозно средство, регистрирано в друга държава-членка, различна от държавата-членка, в която е извършено нарушението. Проблемът е особено остър за нарушения, които се отчитат автоматично с помощта на камери по пътищата, в които случаи не съществува пряк контакт между водача на моторното превозно средство (МПС) и полицията. Обществената подкрепа за налагането на контрол е важен фактор за продължаващото усилие за намаляване на жертвите по пътищата и несанкционирането на водачите с чуждестранна регистрация може да подкопае тази подкрепа.

Делът на моторните превозни средства с чужда регистрация в пътното движение се изчислява на около 5 % за страните, за които съществува подобна информация[1]. Делът на водачите с чужда регистрация, извършили нарушения на ограничението на скоростта, варира от 2.5 % до 30 %[2]. Тези данни подсказват, че водачите с чуждестранна регистрация сравнително по-често извършват нарушения за превишена скорост в сравнение с местните водачи[3].

---

1 Източник: Евростат. 5 % са базират на данни от избрана група държави. Това означава, че от МПСxkm. 5 % са извършени от МПС, регистрирани в друга държава. Резултатите показват 5,5 % във Франция (30 млрд. МПСxkm,), 3,9 % в Германия, 4,1 % в Нидерландия и 3,9 % в Обединеното кралство.

2 2,5 % в Дания, 4 % във Финландия, 6 % в Нидерландия, 8 % в Каталония (Испания), 14 % в Белгия, 15 % във Франция и 30 % в Люксембург.

3 Във Франция техният дял в движението по пътищата е 5,5 %, но делът им в нарушенията е 15 %. Съответните проценти за Нидерландия са 4,1% в движението, но 6 % в нарушенията (Centraal Justitieel Incasso Bureau, the Netherlands).

Държавите-членки са сключили редица двустранни споразумения в тази област, но практиката показва, че съществуват трудности за тяхното прилагане. Също така липсата на трансграничен контрол в рамките на ЕС не само води до безнаказаност на нарушителите с чуждестранна регистрация, които не попадат под двустранно споразумение, но представлява и дискриминация по отношение на местните нарушители по пътищата.

Целта на предложението е да се подпомогне санкционирането на водачи на моторни превозни средства, които извършват нарушения в държава-членка, различна от държавата, в която е регистрирано МПС. Целта на тази система е да гарантира, че такива нарушения се санкционират независимо от мястото на нарушение в Европейския съюз и независимо от мястото на регистрация на моторното превозно средство, с което то е извършено.

Предложението включва следните нарушения: движение с превишена скорост, управление на МПС под въздействие на алкохол (наречено по-долу „шофиране в нетрезво състояние“), неизползване на обезопасителни колани и преминаване на червена светлина. Тези пътнотранспортни нарушения са причина за най-много пътнотранспортни произшествия и жертви по пътищата.

Предложението има за цел създаването на електронна система на ЕС за обмен на данни за идентифициране на собственика на моторното превозно средство, която да позволи на органите в държавата-членка, в която е извършено нарушението, да изпратят уведомление на собственика на МПС, свързано с нарушението.

Подобна система е изключително важна по отношение на пътнотранспортните нарушения, регистрирани с помощта на автоматични устройства, в които случаи идентичността на нарушителя не може да бъде установена веднага, като например движение с превишена скорост или преминаване на червена светлина. Тя е полезна също и за преследване на нарушения, при които се налага проверка на регистрацията на моторното превозно средство, когато то е спряно от органите. Това е конкретно случая с шофиране в нетрезво състояние.

Предложението не засяга хармонизиране на правилата за движение по пътищата, нито хармонизиране на санкциите за пътнотранспортни нарушения, тъй като тези въпроси се от компетенцията на държавите-членки. Предложението само съдържа разпоредби от чисто административен характер за създаването на ефективна и работеща система за налагане на трансграничен контрол върху основните пътнотранспортни нарушения. То не променя окачествяването на тези нарушения като административни или наказателни според правната база на държавите-членки, нито пък оспорва действащите в държавите-членки закони относно отговорността за въпросните нарушения.

Текстът се прилага към нарушенията, независимо от тяхното юридическо естество, наказателно или административно, което е различно в различните държави-членки. Подобно определение не влияе върху прилагането на текста.

Като се имат предвид всички тези ограничения, предложението изцяло зачита принципа на пропорционалността.

Предложената система спазва традиционния начин за борба с трансграничните нарушения, а именно нарушенията се санкционират от държавата-членка, в която са извършени. Добавената стойност на предложението е въвеждането на несъществуващ към момента механизъм, посредством който съответните органи могат да идентифицират и санкционират нарушители с чуждестранна регистрация.

Предложението не противоречи на изпълнението на Рамково решение 2005/214/ПВР на Съвета относно прилагането на принципа за взаимно признаване на финансови санкции (трети стълб). Предложената директива обхваща етапите преди налагането на окончателна санкция, докато рамковото решение се прилага в случаите, когато нарушителят не е платил глобата и е взето окончателно решение, което го задължава да извърши плащането.

- **Общ контекст**

През периода 2001—2007 г. беше отбелязан спад в намаляването на броя на смъртните случаи. През 2007 г. не беше отчетен никакъв напредък в това отношение. Смъртните случаи в ЕС намаляха с 0 %.

Наличните данни показват, че главните причини за пътнотранспортни произшествия с фатален край са движение с превишена скорост, шофиране в нетрезво състояние и неизползване на обезопасителен колан. Ситуацията беше същата през 1999 г. и тя остава непроменена.

Според изследването за оценка на въздействието, извършено през 2007 г., което отчита данни за 2004 година, 30 % от смъртните случаи по пътищата са били в резултат на превишена скорост, 25 % — на шофиране в нетрезво състояние, 17 % — на неизползване на обезопасителни колани и 4 % — на преминаване на червена светлина. С други думи около 75% от всички смъртни случаи по пътищата се причинени от едно (или повече) от тези четири пътнотранспортни нарушения.

На 21 октомври 2003 г. Комисията прие Препоръка за контрол в областта на безопасността по пътищата (2004/345/ЕО), която съдържа добрите практики за налагане на контрол по отношение на тези три основни нарушения. От броя на смъртните случаи към момента изглежда, че тази препоръка, която представлява незадължителен инструмент, не е достатъчна за постигане на набелязаната цел за намаляване наполовина на броя на смъртните случаи по пътищата.

Голяма е вероятността целта да не бъде постигната, ако не бъдат предприети мерки в тази област.

- **Съществуващи разпоредби в областта на предложението**

Препоръката на Комисията от 21 октомври 2003 г. за контрол върху безопасността по пътищата, по-специално върху движението с превишена скорост, шофирането в нетрезво състояние и неизползването на обезопасителни колани набляга на добрите практики за налагане на контрол и по-слабо засяга въпросите на трансграничния контрол. Настоящото предложение привлича вниманието върху въпросите на трансграничния контрол и няма за предмет

практиките за налагане на контрол като такива. Основната прилика между двата документа е, че и двата разглеждат налагането на контрол върху главно едни и същи нарушения на правилата за движение.

- **Съвместимост с другите политики и цели на Съюза**

Предложеното действие е в съответствие с политиките на ЕС в областта на човешкото здраве и околната среда. То също така ще допълни Рамковото решение 2005/214/ПВР на Съвета относно прилагането на принципа за взаимно признаване на финансови санкции, което предлага механизъм за трансгранично признаване и налагане на окончателни решения относно финансови санкции, сред които и глоби за нарушения на правилата на движение.

2) КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Консултация със заинтересованите страни**

Методи на консултиране, основни целеви сектори и общ профил на участниците

Консултации със заинтересованите страни се провеждат още от началните етапи на проекта. През 2004 г. в рамките на проект SARTRE 3 (Обществена нагласа към безопасността по пътищата в Европа) се проведе допитване сред 24 000 граждани на ЕС относно тяхното мнение за осигуряването на безопасността по пътищата.

На 20 юли 2006 г. се проведе среща с експертна група, организирана въз основа на Препоръката на Комисията от 21 октомври 2003 г. относно контрола в областта на безопасността по пътищата, на която се обсъдиха целите и обхватът на регулаторната дейност на ниво Европейски съюз.

Също така се провеждат различни двустранни срещи с редица заинтересовани страни, по-специално държави-членки и органи, отговарящи за контрола по пътищата.

От 6 ноември 2006 г. до 19 януари 2007 г. на интернет страницата „Europa“ бе проведено обществено обсъждане в съответствие с приложимите стандарти на Комисията. Общо бяха получени 54 мнения от различни заинтересовани страни. Всички мнения са публикувани на страницата „Безопасност по пътищата“ на портала „Europa“ на Комисията.

На 27 февруари 2007 г. се проведе среща на заинтересованите страни, на която бяха поканени всички изразили мнения лица и всички държави-членки.

Комисията състави въпросник, предназначен за пътната полиция в Европа, с цел да събере информация за осигуряването на безопасност по пътищата в Европа. 21 държави отговориха на въпросника, който се превърна в основа за провеждането на тематична дискусия, на която бяха поканени представители на пътната полиция да изразят мнение относно евентуална дейност на ЕС в тази област.

Обобщение на отговорите и подход при вземането им под внимание

Всички участници изразиха съгласие относно дефинирането на проблема и планираното от ЕС действие: повишаване на безопасността по пътищата посредством подобряване на контрола, както по същество, така и на процедурно ниво. Страните обаче не можаха да достигнат до единна позиция относно подходящата правна рамка. Отговорите са взети под внимание.

От 6 ноември 2006 г. до 19 януари 2007 г. по интернет бе проведено обществено допитване. Комисията получи 54 отговора. Резултатите са публикувани на следния адрес: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Засегнати научни/експертни области

Безопасност по пътищата и контрол върху безопасността по пътищата

Използвана методология

Срещи с експерти от държавите-членки; консултации и срещи със заинтересованите страни; различни изследователски проекти; други проекти и проучвания.

Основни организации/експерти, с които са проведени консултации

Служители в областта на транспортната политика и длъжностни лица, отговарящи за контрола по пътищата от държавите-членки, TISPOL (Европейска мрежа за пътна полиция) и Европейския съвет за транспортна безопасност.

Обобщение на получените и използвани мнения

Не беше споменато съществуването на потенциално сериозни опасности с необратими последствия.

Участниците изразиха единодушно съгласие, че ако не бъдат предприети допълнителни действия като засилване на контрола върху безопасността по пътищата, би било невъзможно намаляването на неприемливо високия брой на смъртни случаи по пътищата, съгласно подкрепяната от всички институции на ЕС цел. Не бе постигнато съгласие обаче относно подходящите правни средства за реализирането на тази цел.

Използвани средства за осигуряване на обществен достъп до експертните мнения

Мненията на заинтересованите страни по консултативния документ бяха публикувани на интернет страницата на Комисията:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Оценка на въздействието**

Оценката на въздействие разглежда пет варианта, всеки от които обсъжда както трансграничния контрол, така и добрите практики за налагане на контрол, които следва да бъдат използвани от държавите-членки.

Първият вариант се състои в запазване на съществуващата ситуация.

При втория вариант нарушителите с чужда регистрация са санкционирани при завръщането си в държавата, в която са извършили нарушението, със сътрудничеството на държавата по местожителство. Този вариант включва нерегулаторни мерки, които могат да бъдат взети, без да е необходимо да се променя съществуващото или да се въвежда ново законодателство. Препоръката на Комисията за контрол върху безопасността по пътищата (2004/345/ЕО) приканва държавите-членки да прилагат добрите практики за налагане на контрол. По отношение на трансграничния контрол националните правила са подобрени.

Третият и четвъртият вариант също включват нерегулаторни мерки по отношение на методите за налагане на контрол въз основа на съществуващата препоръка на Комисията. По отношение на трансграничния контрол третият вариант предвижда създаването на мрежа в ЕС за обмен на електронни данни за идентифициране на собственика на моторното превозно средство. Четвъртият вариант се основава на взаимно признаване на доказателства и предаване на съответните данни на органите на държавата, в която е регистрирано моторното превозното средство, за налагане и изпълнение на санкции от тези органи.

Петият вариант също се основава на предаването на доказателства на държавата по местожителство за налагането на трансграничния контрол. За разлика от варианти 2, 3 и 4 той предвижда регулаторни мерки за прилагането на добрите практики за упражняване на контрол от държавите-членки. Този вариант също включва мерки за стандартизиране на устройствата за контрол.

Последният вариант създава повече социални, икономически и екологични ползи в сравнение с другите варианти (социални: намаляване броя на жертвите и ранените по пътищата; икономически: значителни финансови ползи поради по-малкия брой пътнотранспортни произшествия, т.е по-малко човешки и материални щети, и поради финансовите санкции; екологични: намаляване на замърсяването и на потреблението на гориво в резултат на ограничаване на скоростта).

Петият вариант обаче не е приложим към настоящия момент на развитие на правото на Общността, защото по същество той противоречи на принципа на субсидиарност, а по отношение на процедурната рамка той се припокрива с Рамковото решение 2005/214/ПВР на Съвета относно прилагането на принципа за взаимно признаване на финансови санкции. Следователно, предложеното действие се основава на вариант 3. Неговата цел е създаването на система за обмен на информация от практическо значение между държавите-членки с оглед да се улесни санкционирането на някои нарушения на правилата за движение, извършени в една държава-членка с моторно превозно средство, регистрирано в

друга държава-членка. За разлика от вариант 4, съгласно вариант 3 държавата-членка, в която е извършено нарушението, има правомощията да налага санкции във връзка с него. Той покрива етапите от момента на регистриране на нарушението до изпращането на уведомление за нарушението на собственика на свидетелството за регистрация на моторното превозно средство. Това предложение не засяга случаите, при които получателят на уведомлението отказва да плати и е осъден да го направи по силата на окончателно решение, тъй като горепосоченото Рамковото решение 2005/214/ПВР на Съвета урежда взаимното признаване и привеждането в сила на такива окончателни решения.

Комисията направи оценка на въздействието, както е предвидено в работната програма. Докладът за оценката на въздействие е достъпен на SEC(2007)XXX.

3) ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Обобщение на предложеното действие**

Предложението въвежда технически механизми и правни инструменти, необходими за упражняване на трансграничен контрол по отношение на пътнотранспортните нарушения, застрашаващи безопасността по пътищата.

Предложената процедура предвижда обменът на информация между държавите-членки да започне след извършването на нарушението в дадена държава-членка с моторно превозно средство, регистрирано в друга държава-членка. Държавата-членка, в която е извършено нарушението, изпраща регистрационния номер на моторното превозно средство и друга необходима информация на другите държави-членки или на държавата по местожителство, ако може да бъде определена, и изисква информация за собственика на моторното превозно средство. Обменът на информация между държавите-членки се осъществява посредством електронна система. След като държавата, в която е извършено нарушението, получи изисканата информация, тя изпраща на собственика на моторното превозно средство уведомление за нарушение, като прилага стандартния формуляр съгласно приложението.

Формулярът съдържа необходимата информация за плащане на дължимата сума, както и информация за реда за оспорване и обжалване. В краен случай, ако нарушителят не извърши плащането, може да бъде приложено Рамковото решение 2005/214/ПВР на Съвета относно прилагането на принципа за взаимно признаване на финансови санкции. Предложението обхваща следните нарушения: движение с превишена скорост, шофиране в нетрезво състояние, неизползване на обезопасителен колан и преминаване на червена светлина.

В своята работа Комисията ще бъде подпомагана от Комитет за контрол върху безопасността по пътищата, който ще разработи общи правила за обмена на информация по електронен път. Този Комитет ще участва също така в евентуално преработване на модела на уведомление за нарушението.

- **Правно основание**

Правното основание за предприемането на мерки на ниво ЕС в областта на безопасността по пътищата е член 71, параграф 1 от Договора за ЕО, който постановява, че „ …Съветът, като действа в съответствие с процедурата, посочена в член 251…установява: в) мерки за подобряване на безопасността на транспорта.“

- **Принцип на субсидиарност**

Принципът на субсидиарност се прилага дотолкова, доколкото предложението не попада под изключителната компетенция на Общността.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в задоволителна степен от държавите-членки поради следните причини:

Въпреки Препоръката на Комисията относно добрите практики за налагане на контрол (октомври 2003 г.) изглежда, че държавите-членки няма да успеят да постигнат общата цел от намаляване наполовина до 2010 г. на броя на загиналите по пътищата. Понастоящем рискът от смърт по пътищата е почти пет пъти по-висок в някои държави-членки в сравнение с други. По принцип страните с добри практики за налагане на контрол отчитат по-добри данни за безопасността по пътищата в сравнение със страни, които не прилагат такива практики.

Практиката доказва, че автоматичните устройства са важен елемент при подобряване на контрола и затова е важно да се улесни тяхното използване. По отношение на движението с превишена скорост например, страни, използващи различни автоматични устройства за отчитане на скоростта, като Нидерландия и Обединеното кралство, имат по-нисък брой на смъртни случаи по пътищата (съответно 46 и 56 на един милион жители), докато страни, които рядко използват или не използват подобни устройства, като Полша и Чешката Република, обикновено имат много по-голям процент на смъртни случай (съответно 143 и 126 на един милион жители). (Данните са за 2005 г.) По същия начин страни, които извършват чести проверки за шофиране в нетрезво състояние, обикновено имат по-добра статистика за безопасност по пътищата, в сравнение с тези, извършващи по-рядко проверки.

Тъй като обаче по силата на принципа на субсидиарността се счита, че упражняването на контрол от държавите-членки в рамките на техните територии попада основно под техните компетенции, предложението няма за цел да налага изисквания за упражняване на контрол върху безопасността по пътищата. Предложението се концентрира върху възможността за упражняване на трансграничен контрол, което държавите-членки не са успели да постигнат до момента посредством едностранни и двустранни дейности. Безспорно непълният набор от налични данни показва, че значителен брой нарушения се извършват и остават несанкционирани, като по този начин се подкопава ефективността и надеждността на автоматичния контрол.

Установяването на адекватен трансграничен контрол върху големия брой извършвани нарушения на ограничението на скоростта е невъзможно без използването на автоматични устройства за контрол върху скоростта и работещи процедури за последващи действия. Същото се отнася и за трансграничния контрол върху нарушенията за движение в нетрезво състояние, ако не се извършват случайни проверки за употреба на алкохол чрез издишване.

Както показват резултатите от оценката на въздействие, очаква се прилагането на предложените разпоредби за трансграничен контрол да доведат и до прилагането в държавите-членки на ефективни практики за налагане на контрол на тяхна територия върху чисто национални нарушения.

По отношение на упражняването на трансграничен контрол съществуващите двустранни и други междуправителствени инициативи между държавите-членки не са напълно ефективни и водят до прилагането в недостатъчна степен на националните закони и до липсата на административна и финансова ефикасност. Въпреки че някои от тези споразумения имат за резултат подобряване на трансграничния контрол между засегнатите страни (особено споразуменията между Нидерландия и Германия и между Нидерландия и Белгия), други имат много ниска полезна стойност. Крайният резултат е недостатъчна степен на безопасност по пътищата във всички държави-членки и неравностойно третиране между нарушители с чуждестранна регистрация, които не се санкционират, и местни нарушители, които понасят санкции. Целта на предложението е създаването на система в рамките на ЕС за налагане на трансграничен контрол, която разрешава характерните за съществуващите споразумения проблеми и елиминира по-нататъшното развитие на мозайка от различни двустранни и други междуправителствени споразумения, което изисква време и ресурси, без да води до ефективни резултати.

Нещо повече, във всички държави-членки все още съществува възможност за подобряване на безопасността по пътищата. Най-вече в държавите-членки, които понастоящем отчитат лоши показатели за безопасността по пътищата, но също така в държави-членки, които вече имат добри резултати. Ако предложените мерки не бъдат взети, би била застрашена мотивацията, която се споделя от всички държави-членки, за намаляване по всички възможни начини на броя на загиналите по техните пътища.

Ефективни методи за упражняване на контрол могат да допринесат значително за намаляване на броя на тежките пътнотранспортни произшествия, ако бъдат приложени от всички държави-членки. Проучването за оценка на въздействието установи, че до 5 000 човешки живота могат да бъдат спасени всяка година посредством прилагането на подобни методи.

Действие на ниво Общност ще постигне по-добре целите на предложението поради следните причини:

Единствено инструмент на ниво ЕС може да доведе до постоянен и ефикасен контрол в ЕС върху нарушенията на правилата на движение чрез обмен на съответна информация посредством електронна система.

Предложението не засяга хармонизиране на правилата за движение по пътищата, нито хармонизиране на санкциите за пътнотранспортни нарушения, тъй като тези въпроси са от компетенцията на държавите-членки. Предложението съдържа само разпоредби от чисто административен характер за създаването на ефективна и работеща система за налагане на трансграничен контрол върху основните пътнотранспортни нарушения. То не променя окачествяването на тези нарушения като административни или наказателни според правната база на държавите-членки, нито пък оспорва действащите в държавите-членки закони относно отговорността за въпросните нарушения. Държавите-членки имат например различни закони по отношение на отговорността при нарушения на ограничението на скоростта. В някои държави-членки е отговорен собственикът на свидетелството за регистрация на моторното превозно средство, а в други държави-членки – водачът на моторното превозно средство. Държавите-членки следва да положат всички усилия да гарантират, че движещите се на тяхна територия водачи на МПС от други държави-членки са запознати с действащите основни правила на движение по пътищата, като ограниченията върху скоростта и на съдържанието на алкохол в кръвта.

Уведомлението за нарушение, което трябва да бъде изпратено на собственика на свидетелството за регистрация на моторното превозно средство, изисква от него, ако той откаже да плати санкцията, да предостави подробна информация относно водача, управлявал моторното превозно средство при установяване на нарушението. Ако отговорът на собственика на свидетелството за регистрация на моторното превозно средство посочва, че нарушението е било извършено от друг водач, държавата, в която е извършено нарушението, решава съответно дали да санкционира водача.

- **Принцип на пропорционалност**

Предложението съответства на принципа на пропорционалността поради следните причини:

Директивата е възможно най-опростената форма за постигане на целите на предложението.

Предложението се отнася само до налагането на контрол по отношение на пътнотранспортните нарушения, а не до хармонизиране на правилата за движение по пътищата, наказателните процедури или санкциите, тъй като това не е необходимо за постигане на желаните резултати. Това предложение не разглежда случаите, при които получателят на уведомлението отказва да плати финансова санкция, но е осъден да го направи по силата на окончателно решение, тъй като Рамковото решение 2005/214/ПВР на Съвета относно прилагането на принципа на взаимно признаване на финансовите санкции предвижда взаимното признаване и привеждането в сила на такива окончателни решения.

Както показва оценката на въздействието, финансовата и административната тежест на това предложение са силно ограничени. Вече съществуваща информационна система на ЕС ще бъде използвана и разширена с цел обмен на информация за налагане на трансграничен контрол. По този начин ще се намалят и разходите.

- **Избор на инструменти**

Предложен инструмент: директива.

Други средства не биха били подходящи поради следните причини:

Оказва се, че съществуващата препоръка на Комисията не е достатъчна за постигане на целта. Същото се отнася, дори в още по-голяма степен, до съвместното регулиране и саморегулирането. Един регламент би имал прекалено нормативен характер и не би се вписал в рамките на съществуващото национално право.

4) ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението има отражение върху бюджета във връзка със създаването и дейността на комитет за управление на директивата.

5) ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

- **Симулация, пилотна фаза и преходен период**

Системата за обмен на информация ще бъде развита и тествана най-късно две години след влизането в сила на директивата.

- **Опростяване**

Предложението предвижда опростяване на административните процедури за публичните органи (на ЕС и национални), например чрез канализиране на обмена на информация в единствен протокол.

С цел ефективно санкциониране на изключително високия брой пътнотранспортни нарушения, като например движението с превишена скорост, е необходимо да се приемат опростени процедури за преследване на тези нарушения, съчетани със съответстващи санкции. Понастоящем държавите-членки нямат подобни процедури или съществуващите процедури се различават съгласно действащите двустранни или многостранни споразумения. Тези държави-членки ще бъдат приканени да въведат такива процедури, тъй като в резултат от предложените мерки се очаква засилено използване на автоматични устройства за отчитане на скоростта.

- **Таблица на съответствието**

От държавите-членки се изисква да изпратят на Комисията текста на националните разпоредби, които транспонират директивата, както и таблица на съответствието между тези разпоредби и настоящата директива.

- **Европейско икономическо пространство**

Предложеният акт засяга материя от значение за ЕИП и следователно трябва да обхване и Европейското икономическо пространство.

2008/0062 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за подпомагане на трансграничния контрол върху безопасността по пътищата

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1, буква в) от него,

като взеха предвид предложението на Комисията[4],

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[5],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[6],

след консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора[7],

като имат предвид, че:

(1) Европейският съюз провежда политика за подобряване на безопасността по пътищата с цел намаляване на жертвите, ранените и материалните щети. Последователното налагане на санкции при пътнотранспортни нарушения, които пораждат значителна заплаха за безопасността по пътищата, е важен инструмент при постигането на тази цел.

(2) Поради липсата на подходящи механизми често обаче не се налагат санкции под формата на финансови глоби за някои пътнотранспортни нарушения, извършени с моторно превозно средство с регистрация в държава-членка, различна от държавата-членка, в която е извършено нарушението.

---

4 ОВ C […], […], стр. […].
5 ОВ C […], […], стр. […].
6 ОВ C […], […], стр. […].
7 ОВ C […], […], стр. […].

(3) За да се подобри безопасността по пътищата в целия Европейски съюз и да се гарантира еднакво третиране на местни нарушители и нарушители с чуждестранна регистрация, упражняването на контрол трябва да бъде улеснено независимо от държавата-членка, в която е регистрирано моторното превозно средство, с което е извършено нарушението. За тази цел следва да бъде създадена система за трансграничен обмен на информация.

(4) Подобна система е изключително важна по отношение на пътнотранспортните нарушения, регистрирани с помощта на автоматични устройства, в които случаи идентичността на нарушителя не може да бъде установена веднага, като в случаи на движение с превишена скорост или преминаване на червена светлина. Тя е полезна също и за преследване на нарушения, при които се налага проверка на регистрацията на моторното превозно средство в случаите, в които МПС е спряно от органите. Това е конкретно случая с шофиране в нетрезво състояние.

(5) Видът на пътнотранспортните нарушения, влизащи в обхвата на системата, следва да отразява тяхната тежест по отношение на заплахата, която създават за безопасността по пътищата, и да обхваща пътнотранспортни нарушения, определени като такива в законовата база на държавите-членки. Затова е уместно да се приеме разпоредба по отношение на движението с превишена скорост, шофирането в нетрезво състояние, неизползването на обезопасителен колан и преминаването на червена светлина. Комисията ще продължи да следи развитието в целия ЕС по отношение на други пътнотранспортни нарушения с тежки последствия за безопасността по пътищата като движение под въздействие на упойващи вещества, използване на мобилни телефони по време на движение и управление на МПС без застраховка и ще обмисли, ако е необходимо, предлагането на промяна на директивата, с цел включването им в нейния обхват.

(6) За да се гарантира ефективността на системата за контрол, тя трябва да покрива етапите от регистриране на нарушението до изпращане на уведомление за нарушението, под формата на стандартен формуляр, на собственика на свидетелството за регистрация на въпросното моторно превозно средство. След като бъде взето окончателно решение, се прилага Рамковото решение 2005/214/ПВР на Съвета относно прилагането на принципа за взаимно признаване на финансови санкции[8].

(7) Също така трансграничният обмен на информация следва да бъде извършван бързо с помощта на електронни средства. За тази цел следва да се създаде електронна мрежа на ЕС.

(8) Тъй като данните, свързани с идентифицирането на нарушителя, са от личен характер, държавите-членки трябва да вземат необходимите мерки, да гарантират спазването на Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни[9].

---

[8] ОВ L 76, 22.3.2005 г., стр. 16.

[9] ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

(9) Мерките, необходими за прилагането на настоящата директива, трябва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г., определящо процедурите по упражняване на изпълнителните правомощия, възложени на Комисията[10].

(10) По-специално правомощия следва да бъдат дадени на Комисията за приемане на мерки относно адаптиране на приложението. Тъй като тези мерки са с общо приложение и са предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива, те следва да се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

(11) Тъй като целта на настоящата директива, а именно подпомагане на трансграничното санкциониране на някои пътнотранспортни нарушения, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно може, поради своя обхват и ефект, да бъде постигната по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, както е определен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, изложен в същия член, мерките по настоящата директивата не надхвърлят необходимото за постигането на тези цели.

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1
Предмет и обхват

1. Настоящата директива създава система за подпомагане на трансграничното санкциониране на следните пътнотранспортни нарушения:

а) движение с превишена скорост;

б) шофиране в нетрезво състояние;

в) неизползване на обезопасителен колан;

г) преминаване на червена светлина;

2. Настоящата директива се прилага единствено доколкото наложената санкция за съответното нарушение представлява или включва финансова глоба.

---

[10] ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

Член 2

Определения

За нуждите на настоящата директива се прилагат следните определения:

а) „собственик“ означава собственика на свидетелството за регистрация на въпросното моторно превозно средство;

б) „държава, в която се извършва нарушението“, означава държавата-членка, в която е извършено нарушението;

в) „държава по местожителство“ означава държавата-членка, в която е регистрирано моторното превозно средство, с което е извършено нарушението;

г) „компетентните органи“ означава органите, отговарящи за националната база с регистрационни документи на моторните превозни средства;

д) „движение с превишена скорост“ означава превишаване ограниченията за скоростта на движение, които са в сила за съответния път или вид моторно превозно средство в държавата, в която се извършва нарушението;

е) „шофиране в нетрезво състояние“ означава управление на МПС със съдържание на алкохол в кръвта, по-голямо от максимално разрешеното в държавата, в която се извършва нарушението;

ж) „неизползване на обезопасителен колан“ означава неспазване на изискването за използване на обезопасителен колан или на система за обезопасяване на деца, в случаите когато използването на такова оборудване е задължително съгласно Директива 91/671/ЕИО[11] на Съвета или националното законодателство на държавата, в която се извършва нарушението;

з) „преминаване на червена светлина“ означава нарушението, при което водачът преминава на червена светлина, както е определено в закона на държавата, в която се извършва нарушението.

[11] Директива 91/671/ЕИО на Съвета от 16 Декември 1991 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки във връзка със задължителното използване на обезопасителни колани в моторните превозни средства под 3,5 тона (ОВ L 373 31.12.1991 г.р стр. 26), изменена с Директива 2003/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 115 9.5.2003 г., стр. 63).

ГЛАВА II

РАЗПОРЕДБИ, ПОДПОМАГАЩИ ТРАНСГРАНИЧНИЯ КОНТРОЛ

Член 3
Процедура за обмен на информация между държавите-членки

1. Когато в дадена държава-членка е извършено нарушение с моторно превозно средство, регистрирано в друга държава-членка, и извършителят не е санкциониран незабавно от органа, отговарящ за налагане на контрол върху нарушенията в държавата, в която е извършено нарушението, и случаят не е приключен веднага, компетентните органи в тази държава изпращат регистрационния номер на моторното превозно средство и информация относно мястото и датата на нарушението на компетентните органи в останалите държави-членки или в държавата по местожителство, ако може да бъде определена. Това се прави в случай и при условие, че компетентните органи, установили нарушението, биха санкционирали такова нарушение, извършено с моторно превозно средство, регистрирано на тяхна територия.

2. Компетентните органи в държавата по местожителство предават незабавно следната информация само на компетентните органи на държавата, в която е извършено нарушението:

а) фабрична марка и модел на моторното превозно средство с въпросния регистрационен номер;

б) в случаите, в които собственикът на свидетелството за регистрация на въпросното моторно превозно средство е физическо лице — името, адреса, датата и мястото на раждане;

в) в случаите, в които собственикът на свидетелството за регистрация на въпросното моторно превозно средство е юридическо лице — името и адреса;

3. Компетентните органи в останалите държави-членки не съхраняват информацията, изпратена от държавата, в която е извършено нарушението.

Член 4
Използване на електронна мрежа

1. Държавите-членки предприемат всички необходими мерки да гарантират, че обменът на информация, съгласно член 3, се извършва чрез електронни средства. За тази цел държавите-членки вземат всички необходими мерки да гарантират създаването, въз основа на общи правила, на електронна мрежа, не по-късно от 12 месеца след датата, посочена в член 9, параграф 1.

2. Комисията приема общи правила за прилагането на параграф 1 до датата, посочена в член 9, параграф 1, в съответствие с регулаторната процедура по член 8, параграф 2.

Тези общи правила ще включват по-специално разпоредби, регламентиращи следното:

а) формата на обменяните данни;

б) техническите процедури за електронния обмен на данни между държавите-членки.

Член 5
Уведомление за нарушението

1. След като получат информацията по член 3, параграф 2, органите на държавата, в която е извършено нарушението, отговарящи за санкционирането на залегналите в настоящата директива нарушения, изпращат на собственика уведомление за нарушението. Уведомлението се изготвя въз основа на модела, съдържащ се в приложението.

2. Уведомлението за нарушение съдържа описание на съществени подробности относно нарушението и размера на финансовата санкция, която собственикът трябва да плати. То посочва също реда, по който собственикът може да оспорва основанията на уведомлението за нарушение и да обжалва наложеното решение за финансова санкция, както и процедурата, прилагана в случай на оспорване или обжалване.

3. Посредством уведомлението за нарушение собственикът е информиран за задължението му да попълни формуляр за отговор, ако не възнамерява да плати глобата.

4. Уведомлението за нарушение се изпраща на собственика на официалния език или езици на държавата по местоживеене, както е посочено от тази държава.

5. Комисията може да изменя модела на уведомлението за нарушение, за да отчете техническото развитие. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 8, параграф 3.

Член 6
Централни органи

1. Всяка държава-членка определя централен орган, който да подпомага прилагането на настоящата директива.

2. Всяка държава-членка съобщава на Комисията в срок от 6 месеца след влизането в сила на настоящата директива имената и адресите на определените в съответствие с настоящия член централни органи.

3. Комисията изпраща на другите държави-членки посечената в параграф 2 информация.

Член 7

Право на достъп, корекция и заличаване

1. Без да се засяга правото на физическите лица по силата на националното законодателство, в изпълнение на член 12, буква а) от Директива 95/46/ЕО, всяко физическо лице има право да получи копие от своите лични данни, съхранявани в държавата по местожителство, които са били съобщени на изискващата държава-членка.

2. Без да се засяга спазването на процедурните изисквания за обжалване и обезщетение на съответната държава-членка, всяко засегнато физическо лице има право да изиска незабавна корекция на неточни лични данни или заличаване на незаконно придобити данни.

3. Физически лица могат да упражняват правата, посочени в параграф 2, пред централния орган на своята държава по местоживеене.

ГЛАВА III

ПРОЦЕДУРИ НА КОМИТЕТА

Член 8

Комитет

1. Работата на Комисията се подпомага от комитет за безопасност по пътищата.

2. Членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО се прилагат по отношение на настоящия параграф, като се спазват разпоредбите на член 8 от посоченото решение.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя да бъде три месеца.

3. Член 5а, параграфи 1-4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО се прилагат към настоящия параграф, като се спазват разпоредбите на член 8 от него.

ГЛАВА IV

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 9
Транспониране

1. Държавите-членки приемат законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за прилагането на настоящата директива, не по-късно от 12 месеца след влизането ѝ в сила. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби и прилагат таблица на съответствието между разпоредбите и настоящата директива.

   Приетите от държавите-членки разпоредби съдържат позоваване на настоящата директива или се придружават от такова позоваване при официалното им публикуване. Държавите-членки определят реда за подобно позоваване.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на приетите основни разпоредби от националното законодателство в областта на настоящата директива.

Член 10

Настоящата директива влиза в сила в деня след датата на нейното публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 11

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел,

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*

ANNEX
ФОРМУЛЯР за уведомление за нарушение

посочен в член 5

[ЗАГЛАВНА СТРАНИЦА]

[Име, адрес и телефонен номер на подателя] [Име и адрес на получателя]

УВЕДОМЛЕНИЕ

за пътнотранспортно нарушение, извършено в …… [име на държавата-членка, в която е извършено нарушението]

[горепосоченият текст се съдържа на настоящата заглавна страница на всички официални езици на ЕС]

На …..[дата] ……[име на компетентния орган] установи пътнотранспортно нарушение, извършено от моторно превозно средство с регистрационен номер ……, фабрична марка……., модел……..

Вие сте вписан(а) като собственик на свидетелството за регистрация на горепосоченото моторно превозно средство.

На стр. 3 по–долу е изложена подробна информация за нарушението.

Размерът на финансовата санкция, наложна във връзка с това нарушение, е …€/национална валута.

Крайният срок за плащане е ……

В случай, че откажете да платите финансовата санкция, вие се задължавате да попълните приложения формуляр за отговор (стр. 4) и да го изпратите на посочения адрес.

Подробна информация за нарушението

а) Данни относно моторното превозно средство, с което е извършено нарушението:

Регистрационен номер:

Държава на регистрация:

Фабрична марка и модел:

б) Данни за нарушението

Място, дата и време на нарушението:

Естество и правна класификация на нарушението:

движение с превишена скорост, шофиране в нетрезво състояние, неизползване на обезопасителен колан или система за обезопасяване на деца, преминаване на червена светлина[12];

Подробно описание на нарушението:

Позоваване на съответната(ите) правна(и) разпоредба(и):

Описание или позоваване на доказателството за нарушение:

в) Данни относно устройството, с което е установено нарушението[13]:

Вид на устройството за установяване на движение с превишена скорост, шофиране в нетрезво състояние, преминаване на червена светлина или неизползване на обезопасителен колан[14]:

Спецификация на устройството:

Идентификационен номер на устройството:

Срок на валидност на последното измерване:

г) Резултат от използването на устройството:

[пример за движение с превишена скорост; други нарушения, които могат да бъдат добавени]

Максималната разрешена скорост:

Измерената скорост:

Измерената скорост, коригирана с допустима граница на грешка:

---

12 Ненужното се зачертава.

13 Не се прилага, ако не е използвано устройство.

14 Ненужното се зачертава.

Формуляр за отговор

(Моля, попълнете с главни букви и отбележете приложимия вариант)

А. Самоличност на водача:

- Фамилно и собствено име:

- Място и дата на раждане:

- Номер на свидетелството за управление на МПС:……., издадено (дата):……. в (място):

- Адрес:

Б. Въпроси:

(1) Регистрирано ли е на Ваше име МПС, фабрична марка …….., с регистрационен номер……..? да/не

Ако „не“, собственикът на свидетелството за регистрация е:

(фамилно име, собствено име, адрес)

(2) Признавате ли, че Вие сте извършили пътнотранспортното нарушение? да/не

(3) Ако „не“, моля посочете защо:

Моля, изпратете попълнената форма **в срок от 60 дни от датата на това уведомление** на следния орган

на посочения адрес:

ИНФОРМАЦИЯ

Този случай ще бъде разгледан от компетентния орган на държавата, където е извършено нарушението.
Ако този случай не подлежи на разследване, ще бъдете уведомен(а) в рамките на 60 дни след получаване на Вашия отговор.

Ако случаят подлежи на разследване, се прилага следната процедура:

[да се попълни от държавата, в която е извършено нарушението – каква е по-нататъшната процедура, включително подробна информация за начина и процедурата за обжалване на решението за разследване на случая. Тази подробна информация задължително включва: Име и адрес на органа, отговарящ за разследване на случая; краен срок за плащане: Име и адрес на органа, пред който случаят може да бъде обжалван; краен срок за обжалване].

ПРАВНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО:

Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно подпомагане на трансграничен контрол върху безопасността по пътищата

2. РАМКА УД/БД (УПРАВЛЕНИЕ ПО ДЕЙНОСТИ / БЮДЖЕТ ПО ДЕЙНОСТИ)

Засегната(и) област(и) на политиката и свързана(и) с тях дейност(и):

Пътен транспорт – безопасност по пътищата

3. БЮДЖЕТНИ РЕДОВЕ

3.1. Бюджетни редове (оперативни редове и свързани с тях редове за техническа и административна помощ (предишни редове В.А)), включително функции:

3.2. Продължителност на дейността и финансово отражение:

Неограничена продължителност

3.3. Бюджетни характеристики:

Бюджетен ред	Вид разходи		Нов	Вноска на ЕАСТ	Вноски от държавите кандидатки	Функция от финансовата перспектива

4. ОБОБЩЕНИЕ НА СРЕДСТВАТА

4.1. Финансови средства

4.1.1. Обобщение на бюджетните кредити за поети задължения (БКПЗ) и бюджетните кредити за плащания (БКП)

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Вид разходи	Раздел №		Години на 2012	2013	2014	2015	2016	2017 г. и следтова	Общо
Оперативни разходи[15]									
Бюджетни кредити за поети задължения (БКПЗ)	8.1.	а)							
Бюджетни кредити за плащания (БКП)		б)							
Административни разходи в рамките на референтната сума[16]									
Техническа и административна помощ (ЕБК)	8.2.4.	в)							
ОБЩА РЕФЕРЕНТНА СУМА									
Бюджетни кредити за поети задължения		а)+ в)							
Бюджетни кредити за плащания		б)+ в)							
Административни разходи, които не са включени в референтната сума[17]									
Човешки ресурси и свързани с тях разходи (ЕБК)	8.2.5.	г)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Административни разходи, без човешките ресурси и свързаните с тях разходи, невключени в референтната сума (ЕБК)	8.2.6.	д)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

15 Разходи, които не спадат към глава xx 01 от съответния дял xx.

16 Разходи, които попадат в рамките на статия xx 01 04 от дял xx.

17 Разходи, които спадат към глава xx 01, различни от разходите по статии xx 01 04 или xx 01 05.

Обща индикативна стойност на разходите за дейността

ОБЩО БКПЗ, включително и разходи за човешки ресурси		а+в +г +д	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
ОБЩО БКП, включително и разходи за човешки ресурси		б+ в+г +д	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

Данни за съфинансирането

Ако предложението включва съфинансиране от държави-членки или от други органи (да се посочат), в таблицата по-долу трябва да се посочи очакваният размер на такова съфинансиране (могат да се добавят допълнителни редове, ако са предвидени различни съфинансиращи органи):

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Съфинансиращ орган		Години 2012	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г. и следтова	Общо
№	е)							
ОБЩО БКПЗ, включително и съфинансиране	а)+ в)+ г)+ д)+ е)	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Съвместимост с финансовото планиране

X Предложението е съвместимо със съществуващото финансово планиране.

☐ Предложението ще изисква повторно планиране на съответната функция във финансовата перспектива.

☐ Във връзка с предложението може да се наложи прилагането на разпоредбите на Междуинституционалното споразумение[18] (т.е. инструмент за гъвкавост или преразглеждане на финансовата перспектива).

4.1.3. Финансово въздействие върху приходите

X Предложението няма финансови отражения върху приходите

☐ Предложението има следното отражение върху приходите:

[18] Виж точки 19 и 24 от Междуинституционалното споразумение.

в милиони EUR (до един знак след десетичната запетая)

		Преди дейността [Година n-1]	Състояние след дейността					
Бюджетен ред	Приход		[Година n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] [19]
	а) Приходи в абсолютна стойност							
	б) Промяна в приходите	*Δ*						

4.2. Човешки ресурси на пълно работно време (ПРВ) (включително длъжностни лица, временно наети лица и външен персонал) - виж подробните данни в точка 8.2.1.

Годишни нужди	Година 2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г. и следтова
Общ брой на човешките ресурси	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. ХАРАКТЕРИСТИКИ И ЦЕЛИ

5.1. Потребности, които трябва да бъдат удовлетворени в краткосрочен или дългосрочен план

Комитет подпомага Комисията в редица от описаните в директивата задачи, а именно: приемането на общи правила за електронна мрежа на ЕС за обмен на информация, адаптиране на приложението, което съдържа модел за уведомление за нарушение, предназначено за собственика на моторното превозно средство, с което е извършено пътнотранспортно нарушение.

5.2. Добавена стойност от участието на Общността и съгласуваност на предложението с други финансови инструменти и възможни полезни взаимодействия

Предложението има за цел създаването на система за подпомагане на трансграничното санкциониране на някои пътнотранспортни нарушения, за да се подобри безопасността по пътищата в целия Европейски съюз и да се гарантира еднакво третиране на местни нарушители и нарушители с чуждестранна регистрация. Настоящото предложение покрива етапите от момента на установяване на нарушението до изпращането на уведомлението за

[19] Следва да бъдат добавени допълнителни колони, ако е необходимо, т.е. ако продължителността на дейността надхвърля 6 години.

нарушението на собственика на свидетелството за регистрация на моторното превозно средство, докато Рамковото решение 2005/214/ПВР на Съвета относно прилагането на принципа за взаимно признаване на финансови санкции[20] се прилага след вземането на окончателно решение.

5.3. Цели, очаквани резултати и свързани с тях показатели на предложението в контекста на УД рамката

Цел: да допринесе за намаляване с 50 % на смъртните случаи в резултат на пътнотранспортни произшествия в ЕС през 2010 г. и след това. Резултатите от прилагането на директивата ще бъдат наблюдавани. Очакван резултат: намаляване на пътнотранспортните нарушения, по-специално на тези, извършени от нарушители с чуждестранна регистрация, но също и извършени от местни водачи нарушения, в резултат на повишаване на общата осведоменост сред водачите, че подобни нарушения не остават ненаказани.

5.4. Метод на изпълнение (указателен)

☐ ***Централизирано управление***

- ☐ пряко от Комисията
- ☐ непряко чрез делегиране на:
  - ☐ изпълнителни агенции
  - ☐ органи, създадени от Общностите, в съответствие с член 185 от Финансовия регламент
  - ☐ национални органи в публичния сектор/органи в сферата на обществените услуги

X ***Поделено или децентрализирано управление***

- **X** с държавите-членки
- ☐ с трети държави

☐ ***Съвместно управление с международни организации (да се посочат)***

Забележки:

6. НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА

6.1. Система за наблюдение

Комитетът ще се управлява и оглавява от съответните служители на Комисията. Следователно развитието и напредъкът на комитета са обект на постоянно наблюдение.

---

[20] От 24.2.2005 г. (ОВ L 76, 22.3.2005 г., стр. 16.)

6.2. Оценка

6.2.1. Оценка ex-ante

Изработен е доклад за оценка на въздействието, който е обсъден с Комитета за оценка на въздействието.

6.2.2. Мерки, предприети вследствие на междинна/ex-post оценка (изводи от подобен опит в миналото)

6.2.3. Условия и честота на извършване на оценките в бъдеще

Комитетът ще заседава два пъти в годината.

7. МЕРКИ ЗА БОРБА С ИЗМАМИТЕ

Комитетът ще се управлява и оглавява от съответните служители на Комисията. Следователно развитието и напредъкът на комитета са обект на постоянно наблюдение.

8. ПОДРОБНИ ДАННИ ОТНОСНО СРЕДСТВАТА

8.1. Цели на предложението с оглед на финансовите разходи:

Не се прилага

Бюджетни кредити за поети задължения в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

(Посочете наименованията на целите, действията и резултатите)	**Вид резултат**	**Среден разход**	**Година n**		**Година n+1**		**Година n+2**		**Година n+3**		**Година n+4**		**Година n+5 и следващите**		**ОБЩО**	
			Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи	Брой резултати	Общо разходи
РАБОТНА ЦЕЛ № 1[21] …																
Дейност 1																
-Резултат 1																
-Резултат 2																
Дейност 2																
-Резултат 1																
Междинен сбор за цел 1																
РАБОТНА ЦЕЛ № 2 …																
Дейност 1																

[21] Както е описана в раздел 5.3.

-Резултат 1																
Междинен сбор за цел 2																
РАБОТНА ЦЕЛ n …																
Междинен сбор за цел n																
ОБЩО РАЗХОДИ																

8.2. Административни разходи

8.2.1. Брой и вид на човешките ресурси

Вид длъжност		Персонал, който трябва да бъде назначен за управление на дейността, като се използват налични и/или допълнителни средства (**брой длъжности/ПРВ**)					
		Година 2012 г.	Година 2013 г.	Година 2014 г.	Година 2015 г.	Година 2016 г.	Година 2017 г.
Длъжностни лица или временно нает персонал[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Персонал, финансиран[23] по статия XX 01 02							
Друг персонал[24], финансиран по статия XX 01 04/05							
ОБЩО		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Описание на задачите, произтичащи от дейността

Управление на комитета

Комитет подпомага Комисията в редица от описаните в директивата задачи, а именно: приемането на общи правила за електронна мрежа на ЕС за обмен на информация, адаптиране на приложението, което съдържа модел за уведомление за нарушение, предназначено за собственика на моторното превозно средство, с което е извършено пътнотранспортно нарушение.

8.2.3. Източници на човешки ресурси (по закон)

☐ Длъжности, понастоящем разпределени за управлението на програмата, които трябва да бъдат заменени или продължени

☐ Длъжности, предварително разпределени в рамките на Годишната политическа стратегия/Предварителния проектобюджет (ГПС/ППБ) за година n.

☒ Длъжности, които трябва да бъдат поискани в следващата процедура в рамките на ГПС/ППБ.

---

22 Разходите за който НЕ са покрити от референтната сума.

23 Разходите за който НЕ са покрити от референтната сума.

24 Разходите за който са включени в референтната сума.

☐ Длъжности, които трябва да бъдат прехвърлени чрез използване на наличните ресурси в рамките на службата по управлението (вътрешно прехвърляне).

☐ Длъжности, необходими за година n, въпреки че не са предвидени в ГПС/ППБ за съответната година.

8.2.4. Други административни разходи, включени в референтната сума (XX 01 04/05 – Разходи за административно управление)

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Бюджетен ред (номер и наименование)	Година 2012	Година 2013	Година 2014	Година 2015	Година 2016	Година 2017 и следтова	ОБЩО
1 Техническа и административна помощ (включително съответните разходи за персонал)							
Изпълнителни агенции[25]							
Друга техническа и административна помощ							
intra muros							
extra muros							
Общо техническа и административна помощ							

[25] Трябва да се посочи конкретната законодателна финансова обосновка за съответната/ите изпълнителна/и агенция/и.

8.2.5. Разходи за човешки ресурси и свързани разходи, които <u>не</u> са включени в референтната сума

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Вид човешки ресурси	Година 2012	Година 2013	Година 2014	Година 2015	Година 2016	Година 2017 и след това
Длъжностни лица и временно наети лица (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Персонал, финансиран по статия XX 01 02 (помощен персонал, командировани национални експерти, договорно нает персонал и т.н.) (посочете бюджетния ред)						
Обща стойност на разходите за човешки ресурси и свързаните с тях разходи (НЕ са включени в референтната сума)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

Изчисление **–** ***Длъжностни лица и временен персонал***

0,5 служители x 117 000 EUR : 58 500 EUR (0,0585 млн. EUR) годишно

Изчисление **–** ***Персонал, финансиран по статия/позиция XX 01 02***

Не се прилага

8.2.6. *Други административни разходи, които <u>не</u> са включени в референтната сума*

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

	Година 2012	Година 2013	Година 2014	Година 2015	Година 2016	Година 2017 и следтова	ОБЩО
XX 01 02 11 01 – Командировки							
XX 01 02 11 02 – Заседания и конференции							
XX 01 02 11 03 – Комитети[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Проучвания и консултации							
XX 01 02 11 05 – Информационни системи							
2 Общо други разходи за управление (XX 01 02 11)							
3 Други разходи от административен характер (уточнете, като посочите бюджетния ред)							
Общо административни разходи, различни от човешки ресурси и свързаните с тях разходи (НЕ са включени в референтната сума)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Комитет съгласно Решение 2006/512/ЕО на Съвета (комитология). Размерът (0,0351 EUR млн. EUR) годишно е изчислен по следния начин: 650 EUR на експерт x 27 държави-членки x 2 срещи годишно.

С оглед на бюджетните ограничения нуждите от човешки и административни ресурси трябва да бъдат покрити с налични средства или в рамките на финансирането, което може да бъде предоставено на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства.

ГД „Бюджет“ набляга на оценката, че „за целите на обмена на информация за трансграничен контрол ще се използва и ще се доразвие вече съществуваща информационна система в ЕС“, от което произтича, че евентуална необходима промяна на системата ще се финансира от бюджетния ред за първоначалното разработване на системата.