KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 19.3.2008
KOM(2008) 151 v konečném znění

2008/0062 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

o usnadnění přeshraničního vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu

(předložená Komisí)

{SEK(2008) 350}
{SEK(2008) 351}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1) SOUVISLOSTI NÁVRHU

- **Odůvodnění a cíle návrhu**

Od roku 2001 bylo cílem politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu snížit do roku 2010 počet úmrtí při dopravních nehodách o polovinu. V roce 2001 na silnicích ve 27 zemích, které jsou dnes členy Evropské unie, zemřelo 54 000 lidí a od té doby bylo přijato mnoho opatření s cílem dosáhnout cíle snížení o 50 %. V roce 2007 nebylo poprvé od roku 2001 dosaženo pokroku při snižování úmrtí na silnicích v EU. Roční snížení počtu úmrtí činilo v roce 2004 6 %, v roce 2006 5 % a v roce 2007 0 %. V roce 2007 počet úmrtí činil stále 43 000, což odpovídá tomu, kdyby se v EU každý týden zřítilo pět středně velkých dopravních letadel. V období mezi lety 2001 a 2007 se počet úmrtí snížil o 20 %, avšak k dosažení cíle snížit počet úmrtí na silnicích o polovinu by bylo nutné snížení o 37 %. Protože vymáhání právních předpisů se ukázalo jako velmi účinný nástroj ke snížení počtu úmrtí, Komise jako součást svého pracovního programu na rok 2007 přijala návrh směrnice v této oblasti.

V současnosti se za dopravní přestupky často neukládají sankce, pokud jsou páchány vozidlem registrovaným v jiném členském státě, než je členský stát, v němž byl přestupek spáchán. Tento problém je zvláště naléhavý u přestupků, které se zaznamenávají automaticky s použitím kamer umístěných u silnic a při nichž nedochází k přímém styku mezi řidičem a policií. Pro pokračující snahy snížit počet úmrtí je životně důležité, aby veřejnost měla k vymáhání právních předpisů kladný postoj; a tomu by mohlo bránit vyhýbání se nerezidentních řidičů odpovědnosti.

Podíl nerezidentních řidičů v silničním provozu je zřejmě kolem 5 % v zemích, pro něž je tato informace dostupná[1]. Podíl nerezidentních řidičů na přestupcích spočívajících v nepřiměřené rychlosti se pohybuje od 2,5 % do 30 %[2]. Tyto číselné údaje naznačují, že nerezidentní řidiči se relativně více podílejí na přestupcích spočívajících v nepřiměřené rychlosti než rezidentní řidiči[3].

Členské státy mezi sebou uzavřely řadu dvoustranných dohod, jejich provádění se ale ukázalo obtížné. Neuplatňování přeshraničního vymáhání právních předpisů v celé EU nejenže vede k beztrestnosti zahraničních pachatelů, na které se nevztahuje žádná dvoustranná dohoda, ale také diskriminuje tuzemské pachatele dopravních přestupků.

---

1 Zdroj: Eurostat. Hodnota 5 % je založena na evidenčních údajích z vybrané skupiny zemí. To znamená, že z vozidlokilometrů uskutečněných na silnicích bylo zhruba 5 % uskutečněno vozidly registrovanými v jiné zemi. Podle výsledků činí tento podíl 5,5 % ve Francii (30 miliard vozidlokilometrů), 3,9 % v Německu, 4,1 % v Nizozemsku a 3,9 % ve Spojeném království.

2 V Dánsku 2,5 %, ve Finsku 4 %, v Nizozemsku 6 %, v Katalánsku (Španělsko) 8 %, v Belgii 14 %, ve Francii 15 % a v Lucembursku 30 %.

3 Ve Francii činí jejich podíl na silničním provozu 5,5 %, avšak jejich podíl na přestupcích 15 %. Odpovídající údaje pro Nizozemsko jsou podíl na silničním provozu 4,1 %, avšak podíl na přestupcích 6 %. (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Nizozemsko).

Cílem tohoto návrhu je usnadnit vymáhání sankcí proti řidičům, kteří spáchali přestupek v jiném členském státě, než je stát, v němž je jejich vozidlo registrováno. Účelem tohoto systému je zajistit, aby se vymáhání právních předpisů v souvislosti s takovými přestupky uskutečňovalo bez ohledu na místo v Evropské unii, kde byl přestupek spáchán, a bez ohledu na místo registrace vozidla, s nímž byl přestupek spáchán.

Návrh se vztahuje na tyto přestupky: nepřiměřená rychlost, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, nepoužití bezpečnostních pásů a nezastavení na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením. Jde o dopravní přestupky, které jsou příčinou největšího počtu nehod a úmrtí na silnicích.

Cílem návrhu je zřídit elektronickou síť EU pro výměnu údajů za účelem určení totožnosti držitele vozidla, aby orgány v členském státě, v němž byl přestupek spáchán, mohly zaslat oznámení držiteli vozidla, jímž byl přestupek spáchán.

Tento systém má zvláště velký význam, pokud jde o dopravní přestupky zjištěné automatizovanými zařízeními, u nichž nelze okamžitě určit totožnost pachatele, jako jsou nepřiměřená rychlost nebo nezastavení na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením. Jeho užitek spočívá rovněž v tom, že umožní stíhání přestupků, u nichž je nezbytné ověření údajů o registraci vozidla, v případě, že vozidlo bylo zastaveno. To je zejména případ řízení vozidla pod vlivem alkoholu.

Návrh se nezabývá harmonizací dopravních předpisů ani harmonizací sankcí za dopravní přestupky, protože nejlepší je přenechat tyto záležitosti členským státům. Obsahuje pouze ustanovení čistě administrativní povahy pro zavedení účinného a účelného systému přeshraničního stíhání hlavních dopravních přestupků. Nezasahuje do kvalifikace těchto dopravních přestupků ze strany členských států, které mohou být buď správní, nebo trestní povahy. Nezasahuje ani do právních předpisů členských států, pokud jde o otázku, kdo je odpovědný za dotyčné přestupky.

Návrh nerozlišuje mezi dotčenými přestupky, pokud jde o jejich trestní nebo správní právní kvalifikaci, protože ta je v různých členských státech různá; lze jej snadno použít bez ohledu na tuto kvalifikaci.

S ohledem na uvedená omezení bere návrh plně v úvahu zásadu subsidiarity.

Navrhovaný systém je v souladu s obvyklým řešením přeshraničních přestupků: jsou stíhány členským státem, v němž byl přestupek spáchán. Přidanou hodnotou návrhu je zavedení dosud neexistujícího mechanismu, jímž dotyčné úřady mohou určit totožnost zahraničních pachatelů a stíhat je.

Návrh nezasahuje do uplatňování rámcového rozhodnutí Rady 2005/214/SVV o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut (třetí pilíř). Navrhovaná směrnice se vztahuje na fáze před uložením pravomocné sankce, kdežto rámcové rozhodnutí se začíná používat, když pachatel neuhradil pokutu a bylo přijato pravomocné rozhodnutí, podle kterého má povinnost pokutu uhradit.

- **Obecné souvislosti**

Mezi lety 2001 a 2007 se pokrok při snižování počtu úmrtí zpomaloval. V roce 2007 nebylo dosaženo žádného pokroku; procento snížení úmrtí bylo v EU 0 %.

Dostupné údaje naznačují, že hlavními příčinami smrtelných nehod jsou nepřiměřená rychlost, řízení vozidla pod vlivem alkoholu a nepoužití bezpečnostních pásů. Bylo tomu tak již v roce 1999 a dosud se to nezměnilo.

Podle studie posouzení dopadů, která byla dokončena v roce 2007 a která uvádí odhady pro 2004, 30 % úmrtí na silnicích bylo zapříčiněno nepřiměřenou rychlostí, 25 % řízením vozidla pod vlivem alkoholu, 17 % nepoužitím bezpečnostních pásů a kolem 4 % nezastavením na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením. Jinými slovy, přibližně 75 % všech úmrtí na silnicích bylo zapříčiněno jedním (nebo více) z uvedených čtyř dopravních přestupků.

Dne 21. října 2003 Komise přijala doporučení o vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu (2004/345/ES), které obsahuje osvědčené postupy pro vynucování předpisů ve vztahu k uvedeným třem hlavním přestupkům. Soudě podle dosavadního trendu v počtu úmrtí na silnicích se zdá, že toto doporučení, které je nezávazným nástrojem, nepostačuje k dosažení cíle snížit počet úmrtí na silnicích o polovinu.

Neudělá-li se nic, je velmi pravděpodobné, že cíle nebude dosaženo.

- **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

Doporučení Komise ze dne 21. října 2003 o vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, pokud jde o nepřiměřenou rychlost, řízení vozidla pod vlivem alkoholu a nepoužití bezpečnostních pásů, se soustřeďuje na osvědčené postupy vymáhání právních předpisů a méně podrobně se zabývá přeshraničním vymáháním právních předpisů. Stávající návrh se soustřeďuje na přeshraniční otázky; nezabývá se postupy vymáhání právních předpisů jako takovými. Hlavní podobnost spočívá v tom, že oba uvedené akty se zabývají stíháním převážně stejných dopravních přestupků.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Navrhované opatření je v souladu s politikami EU v oblasti lidského zdraví a životního prostředí. Doplní rovněž rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut, které stanoví mechanismus pro přeshraniční uznávání a výkon pravomocných rozhodnutí o peněžitých trestech a pokutách, mimo jiné za dopravní přestupky.

2) KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Konzultace zúčastněných stran**

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Zúčastněné strany byly konzultovány již od počátečních stadií projektu. V roce 2004 bylo v rámci projektu SARTRE 3 (Sociální postoje k rizikům silničního provozu v Evropě) požádáno 24 000 občanů EU, aby vyjádřili svůj názor na vymáhání bezpečnosti v silničním provozu.

Dne 20. července 2006 se konala schůzka se skupinou odborníků vytvořenou na základě doporučení Komise ze dne 21. října 2003 o vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu s cílem projednat cíle a oblast působnosti právního opatření na úrovni EU.

Kromě toho se konaly různé dvoustranné schůzky s řadou zúčastněných stran, zejména členskými státy a donucovacími orgány.

Prostřednictvím internetových stránek Komise „Europa“ se od 6. listopadu 2006 do 19. ledna 2007 v souladu s platnými normami Komise uskutečnila veřejná konzultace. Různé zúčastněné strany předložily celkem 54 připomínek. Všechny připomínky jsou veřejně přístupné na internetových stránkách bezpečnosti silničního provozu na portálu Komise.

Dne 27. února 2007 se konala schůze zúčastněných stran, na kterou byli pozváni všichni autoři připomínek a všechny členské státy.

Komise vypracovala dotazník zaměřený na orgány dopravní policie evropských států s cílem shromáždit informace o vymáhání bezpečnosti silničního provozu v Evropě. Na dotazník odpovědělo 21 zemí a jejich odpovědi byly využity jako základ pro panelovou diskusi, na kterou byly pozvány orgány dopravní policie, aby předložily své připomínky k opatření EU.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Všichni účastníci se dohodli na vymezení problému a zamýšleném opatření EU: zvýšení bezpečnosti silničního provozu na základě lepšího vymáhání právních předpisů v hmotněprávních i procesních záležitostech. Přetrvaly ale rozdílné názory na to, co představuje vhodný právní rámec. Odpovědi byly vzaty v úvahu.

Otevřená konzultace prostřednictvím internetu se konala od 6. listopadu 2006 do 19. ledna 2007. Komise obdržela 54 odpovědí. Výsledky jsou dostupné na internetové adrese http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Příslušné vědecké/odborné oblasti

Bezpečnost silničního provozu a vymáhání bezpečnosti silničního provozu

Použitá metodika

Schůzky s odborníky z členských států, konzultace zúčastněných stran a schůzky s nimi, různé výzkumné projekty, další projekty a studie.

Hlavní konzultované organizace/odborníci

Úředníci z oblasti dopravní politiky a zástupci orgánů pro vymáhání bezpečnosti silničního provozu, TISPOL (Evropské sítě dopravních policií) a Evropské rady pro bezpečnost dopravy.

Shrnutí obdržených a použitých stanovisek

Neobjevila se zmínka o existenci potenciálně závažných rizik s nevratnými důsledky.

Bylo dosaženo jednomyslné shody v tom, že dokud nebude přijato další opatření pro lepší vymáhání bezpečnosti silničního provozu, nebude možné snížit nepřijatelný počet úmrtí na silnicích v souladu s cílem podporovaným všemi institucemi EU. Nebylo dosaženo shody, pokud jde o vhodné právní prostředky pro sledování tohoto síle.

Prostředky ke zveřejnění odborných stanovisek

Reakce zúčastněných stran na konzultační dokument byly zveřejněny na internetových stránkách Komise:

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

- **Posouzení dopadů**

V posouzení dopadů je zváženo pět možností, z nichž se každá zabývá přeshraničním vymáháním právních předpisů a osvědčenými postupy vymáhání, které mají být uplatněny v členských státech.

První možnost spočívá v zachování současné situace beze změn.

Podle druhé možnosti jsou zahraniční pachatelé stíháni po svém návratu do země přestupku na základě spolupráce se zemí bydliště. Tato možnost zahrnuje opatření jiné než právní povahy, která lze přijmout, aniž je na úrovni EU nutno měnit stávající právní předpisy nebo zavádět nové. Doporučení Komise o vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu (2004/345/ES) vybízí členské státy, aby použily osvědčené postupy vymáhání. Na základě přeshraničního vymáhání právních předpisů jsou vylepšena vnitrostátní pravidla.

Třetí a čtvrtá možnost také zahrnují jiná opatření než právní povahy za účelem vymáhání právních předpisů, založené na stávajícím doporučení Komise. Pokud jde o přeshraniční vymáhání právních předpisů, možnost 3 spočívá ve zřízení elektronické sítě EU pro výměnu údajů s cílem určit totožnost držitele vozidla; možnost 4 je založena na vzájemném uznávání důkazů a předávání příslušných údajů orgánům státu, v němž je vozidlo registrováno, ke stíhání přestupků a uplatnění sankcí těmito orgány.

Pátá možnost je založena na předávání důkazů státu bydliště k přeshraničnímu vymáhání právních předpisů. Od možností 2, 3 a 4 se odlišuje tím, že zahrnuje právní opatření týkající se použití osvědčených postupů vymáhání právních předpisů všemi členskými státy. Tato možnost zahrnuje opatření k normalizaci zařízení pro vymáhání právních předpisů.

Poslední možnost má větší sociální, ekonomické a environmentální přínosy než ostatní (sociální: na silnicích je usmrceno a zraněno méně lidí; ekonomické: významné finanční přínosy v důsledku menšího počtu nehod, a tudíž menších škod osobních i hmotných, a prostřednictvím pokut; environmentální: v důsledku méně častého překračování povolené rychlosti, a tím i menšího znečištění a nižší spotřeby paliva).

Ve stadiu vývoje, v němž je nyní právo Společenství, však možnost 5 není uskutečnitelná, protože z hmotněprávního hlediska je v rozporu se zásadou subsidiarity a z procesního hlediska se překrývá s rámcovým rozhodnutím Rady 2005/214/SVV o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut. Navrhované opatření proto vychází z možnosti 3. Jeho cílem je vytvořit systém na výměnu příslušných údajů mezi členskými státy, aby se usnadnilo stíhání určitých dopravních přestupků spáchaných v jednom členském státě s vozidlem registrovaným v jiném členském státě. Na rozdíl od možnosti 4 přenechává opatření ke stíhání přestupků členskému státu, v němž byl přestupek spáchán. Vztahuje se na fáze od doby, kdy byl přestupek zaznamenán, do zaslání oznámení o přestupku držiteli osvědčení o registraci vozidla. Nezabývá se případy, kdy adresát odmítl pokutu uhradit a je odsouzen k úhradě pravomocným rozhodnutím, protože výše uvedené rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV stanoví vzájemné uznávání a výkon těchto pravomocných rozhodnutí.

Komise provedla posouzení dopadů uvedené v pracovním programu; zprávu o posouzení dopadů lze nalézt v dokumentu SEK(2007) XXX.

3) PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

Návrh zavádí technický mechanismus a právní nástroje nezbytné pro provádění přeshraničního vymáhání právních předpisů ve vztahu k dopravním přestupkům, které ohrožují bezpečnost silničního provozu.

Navrhovaný postup předpokládá, že výměna informací mezi členskými státy začne, když byl ve členském státě spáchán přestupek vozidlem, které je registrováno v jiném členském státě. Členský stát, v němž byl spáchán přestupek, zašle registrační značku vozidla a další příslušné informace do druhého členského státu nebo členského státu bydliště, pokud je možné jej určit, a požádá o informace o držiteli vozidla. Výměna informací mezi členskými státy se uskutečňuje prostřednictvím elektronické sítě.

Jakmile stát, v němž byl spáchán přestupek, obdrží požadované informace, zašle držiteli vozidla oznámení o přestupku s použitím jednotného formuláře v příloze.

Tento doklad obsahuje informace nezbytné k úhradě splatné částky a informace o možnostech napadení a odvolání. Jako poslední možnost lze v případě, že pachatel částku neuhradí, použít rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut. Návrh se vztahuje na přestupky nepřiměřené rychlosti, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, nepoužití bezpečnostních pásů a nezastavení na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením.

Komisi bude nápomocen Výbor pro vymáhání bezpečnosti v silničním provozu, který se bude zabývat vypracováváním společných pravidel pro výměnu informací elektronickými prostředky. Tento výbor se bude rovněž podílet na případných úpravách vzorového oznámení o přestupku.

- **Právní základ**

Právní základ pro přijetí opatření na úrovni EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu je čl. 71 odst. 1 Smlouvy o ES, který uvádí, že „... Rada postupem podle článku 251 stanoví... c) opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy“.

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije, nespadá-li návrh do výlučné působnosti Společenství.

Členské státy nemohou dostatečným způsobem dosáhnout cílů návrhu z těchto důvodů.

Zdá se, že členské státy navzdory doporučení Komise o osvědčených postupech vymáhání právních předpisů (z října 2003) nedosáhnou společného cíle snížit do roku 2010 počet lidí usmrcených na silnicích o polovinu. V současnosti je riziko usmrcení na silnicích pětkrát vyšší v některých členských státech než v jiných. V zemích, které uplatňují správné postupy vymáhání právních předpisů, je obecně bezpečnost silničního provozu lepší než v zemích, které tyto postupy neuplatňují.

Automatizovaná zařízení se osvědčila jako důležitý prvek při zlepšování vymáhání právních předpisů a je důležité usnadnit jejich používání. Pokud jde o nepřiměřenou rychlost, například země, které používají velký počet automatizovaných zařízení pro měření rychlosti, jako jsou Nizozemsko a Spojené království, mívají malý počet úmrtí na silnicích (46, resp. 56 na milion obyvatel), zatímco země, kde je málo těchto zařízení nebo žádná, např. Polsko a Česká republika, mají obecně vyšší úmrtnost (143, resp. 126 na milion obyvatel). (Uvedené číselné údaje jsou za rok 2005.) Pokud jde o řízení vozidla pod vlivem alkoholu, mívají země, které provádějí mnoho zkoušek na alkohol, obdobně větší bezpečnost na silnicích než země, které provádějí méně zkoušek.

Jelikož však podle zásady subsidiarity je uplatňování postupů vymáhání právních předpisů členskými státy na jejich vlastním území považováno za činnost v jejich působnosti, návrh neusiluje o ukládání požadavků na metody vymáhání bezpečnosti silničního provozu jako takové. Návrh se zaměřuje na umožnění přeshraničního vymáhání právních předpisů, jehož nebyly členské státy dosud s to dosáhnout

prostřednictvím jednostranné nebo dvoustranné činnosti. Z nesporně neúplného souboru dostupných údajů vyplývá, že se páchá značný počet přestupků, ty ale zůstávají nepotrestány, čímž se narušuje účinnost a důvěryhodnost automatizovaného vymáhání právních předpisů.

Náležité přeshraniční stíhání velkého počtu přestupků spočívajících v nepřiměřené rychlosti nebude možné bez uplatnění automatizovaného vymáhání dodržování rychlostních limitů a účinných následných postupů. Totéž platí pro přeshraniční stíhání přestupků spočívajících v řízení vozidla pod vlivem alkoholu v případě, že nebudou uplatňovány namátkové dechové zkoušky.

Jak bylo uvedeno v posouzení dopadů, očekává se, že provedení navrhovaných ustanovení o přeshraničním vymáhání právních předpisů rovněž povede k tomu, že členské státy budou uplatňovat účinné postupy stíhání čistě vnitrostátních přestupků na svém území.

Pokud jde o přeshraniční vymáhání právních předpisů, stávající dvoustranné a další mezivládní iniciativy členských států nejsou optimálně účinné a mají za následek nedostatečné uplatňování vnitrostátních právních předpisů a administrativní a finanční neefektivnost. Ačkoli některé z těchto dohod mají za následek zlepšení přeshraničního vymáhání právních předpisů v případě dotčených zemí (zejména nizozemsko-německá a nizozemsko-belgická dohoda), jiné mají jen velmi malou přidanou hodnotu. Výsledkem je neoptimální bezpečnost silničního provozu ve všech členských státech a nerovné zacházení se zahraničními pachateli, kteří nejsou stíháni, a vnitrostátními pachateli, kteří stíháni jsou. Cílem návrhu je zřídit pro celou EU systém přeshraničního vymáhání právních předpisů, který vyřeší problémy spojené se stávajícími dohodami a vyhne se dalšímu rozvoji pestré směsice různých dvoustranných a jiných mezivládních dohod, který by byl náročný na čas a zdroje a v konečném důsledku by byl méně účinný.

Navíc stále existuje prostor na zlepšení v bezpečnosti silničního provozu v rámci všech členských států; výrazně v členských zemích s nízkou bezpečností silničního provozu, ale také v členských státech, které jsou na tom již dobře. Nepřijetí navrhovaných opatření by nebylo v zájmu, který mají všechny členské státy na co největším snížení počtu lidí, kteří umírají na silnicích.

Účinné metody vymáhání právních předpisů mohou – budou-li je používat všechny členské státy – významně přispět ke snížení počtu havárií na silnicích / vážných dopravních nehod. Studie posouzení dopadů uvádí, že použitím těchto metod by bylo možno každý rok zachránit až 5 000 lidských životů.

Cílů návrhu bude lépe dosaženo prostřednictvím opatření na úrovni Společenství z těchto důvodů:

Pouze nástroj EU může zajistit důsledné a účinné přeshraniční stíhání dopravních přestupků na základě výměny příslušných informací prostřednictvím elektronického systému.

Návrh se nezabývá harmonizací dopravních předpisů ani harmonizací sankcí za dopravní přestupky, protože nejlepší je přenechat tyto záležitosti členským státům. Obsahuje pouze ustanovení čistě administrativní povahy pro zavedení účinného a účelného systému přeshraničního stíhání hlavních dopravních přestupků. Nezasahuje do kvalifikace těchto dopravních přestupků ze strany členských států, které mohou být buď správní, nebo trestní povahy. Nezasahuje ani do právních předpisů členských států, pokud jde o otázku, kdo je odpovědný za dotyčné přestupky. Členské státy mají různé právní předpisy, například ohledně odpovědnosti za přestupky spočívající v nepřiměřené rychlosti: v řadě členských států je odpovědný držitel osvědčení o registraci vozidla, v jiných členských státech je odpovědný řidič. Členské státy by se ze všech sil měly snažit zajistit, aby řidiči z jiných členských států, kteří řídí vozidlo na jejich území, znali hlavní platná pravidla silničního provozu, jako jsou rychlostní limity a limity alkoholu.

Oznámení o přestupku, které musí být zasláno držiteli registrace vozidla, žádá tohoto držitele, aby sdělil údaje o řidiči vozidla v době, kdy byl přestupek spáchán, pokud držitel nesouhlasí s úhradou pokuty. Pokud je z odpovědi držitele osvědčení o registraci vozidla zřejmé, že přestupek spáchal jiný řidič než tento držitel, je ponecháno na rozhodnutí státu přestupku, zda bude, nebo nebude následně řidiče stíhat.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů.

Forma směrnice je nejjednodušší možná forma pro dosažení cílů návrhu.

Návrh se zabývá pouze vymáháním právních předpisů, pokud jde o dopravní přestupky, a nikoli harmonizací pravidel silničního provozu, trestního řízení nebo sankcí, protože to není nezbytné pro dosažení požadovaných výsledků. Návrh se nezabývá případy, kdy adresát odmítl pokutu uhradit, je však odsouzen k úhradě pravomocným rozhodnutím, protože rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut stanoví vzájemné uznávání a výkon těchto pravomocných rozhodnutí.

Jak je uvedeno v posouzení dopadů, finanční a administrativní zátěž plynoucí z tohoto návrhu je velmi omezená. Navíc za účelem výměny informací pro přeshraniční vymáhání právních předpisů bude využit a rozšířen stávající informační systém EU. To rovněž sníží náklady.

- **Volba nástrojů**

Navrhovaný nástroj: směrnice.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z těchto důvodů.

Stávající doporučení Komise se pro dosažení cíle ukázalo jako nedostatečné. Totéž ještě více platí pro společnou regulaci a samoregulaci. Nařízení by bylo zbytečně normativní a nemuselo by být v souladu se stávajícími vnitrostátními právními řády.

4) ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh má rozpočtové důsledky s ohledem na zřízení a činnost výboru pověřeného správou směrnice.

5) DALŠÍ INFORMACE

- **Simulace, pilotní fáze a přechodné období**

Systém pro výměnu informací bude vyvinut a vyzkoušen nejpozději dva roky po vstupu směrnice v platnost.

- **Zjednodušení**

Návrh umožňuje zjednodušení administrativních postupů veřejných orgánů (EU a vnitrostátních), např. zefektivněním výměny informací v jednotném protokolu.

Pro účinné stíhání velmi vysokého počtu dopravních přestupků, jako je nepřiměřená rychlost, je zapotřebí zavést zjednodušené postupy stíhání. Mnoho členských států dosud tyto postupy nezavedlo anebo postupy, které uplatňují, se odlišují podle stávajících dvoustranných nebo mnohostranných dohod. Tyto státy budou vybízeny k zavedení uvedených postupů v souvislosti s větším používáním automatizovaných zařízení pro měření rychlosti, které se očekává v důsledku navrhovaných opatření.

- **Srovnávací tabulka**

Od členských států se vyžaduje, aby Komisi sdělily znění vnitrostátních předpisů, kterými se směrnice provádí, jakož i srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

- **Evropský hospodářský prostor**

Navrhovaný akt se týká EHP, a proto by jeho oblast působnosti měla být rozšířena i na Evropský hospodářský prostor.

2008/0062 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

o usnadnění přeshraničního vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 písm. c) této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise[4],

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[5],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[6],

po konzultaci s evropským inspektorem ochrany údajů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy[7],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Politikou Evropské unie je zvyšovat bezpečnost silničního provozu, aby se snížil počet úmrtí, zranění a materiální škody při dopravních nehodách. Důsledné vymáhání sankcí za dopravní přestupky, o nichž je známo, že značně ohrožují bezpečnost silničního provozu, je významným nástrojem k dosažení uvedeného cíle.

(2) Sankce v podobě pokut za určité dopravní přestupky však často nejsou vymáhány, pokud jsou spáchány řidičem vozidla registrovaného v jiném členském státě, než je členský stát, v němž k přestupku došlo, a to v důsledku toho, že neexistuje vhodný mechanismus.

---

4 Úř. věst. C […], […], s. […].
5 Úř. věst. C […], […], s. […].
6 Úř. věst. C […], […], s. […].
7 Úř. věst. C […], […], s. […].

(3) Pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu v celé Evropské unii a zajištění rovného zacházení s rezidentními i nerezidentními pachateli by vymáhání právních předpisů mělo být usnadněno bez ohledu na členský stát, v němž je registrováno vozidlo, s nímž byl přestupek spáchán. Za tímto účelem by měl být zaveden systém přeshraniční výměny informací.

(4) Tento systém má zvláště velký význam, pokud jde o dopravní přestupky zjištěné automatizovanými zařízeními, u nichž nelze okamžitě určit totožnost pachatele, jako jsou nepřiměřená rychlost nebo nezastavení na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením. Je rovněž užitečný tím, že umožňuje stíhání přestupků, u nichž může být nezbytné ověření údajů o registraci vozidla, v případě, že vozidlo bylo zastaveno. To je zejména případ řízení vozidla pod vlivem alkoholu.

(5) Druhy dopravních přestupků, na které se tento systém bude vztahovat, by měly odrážet jejich závažnost, pokud jde o ohrožení bezpečnosti silničního provozu, a měly by se vztahovat na dopravní přestupky, které jsou kvalifikovány jako dopravní přestupky v právních předpisech všech členských států. Proto je vhodné přijmout ustanovení týkající se nepřiměřené rychlosti, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, nepoužití bezpečnostních pásů a nezastavení na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením. Komise bude i nadále sledovat vývoj v celé EU, pokud jde o další dopravní přestupky se závažnými důsledky pro bezpečnost silničního provozu, a případně zváží navržení přezkumu této směrnice s cílem zahrnout je do její oblasti působnosti, například řízení vozidla pod vlivem drog, použití mobilního telefonu při řízení vozidla a řízení vozidla bez povinného ručení.

(6) Aby byla zajištěna účinnost systému vymáhání právních předpisů, měl by se vztahovat na fáze mezi zjištěním přestupku a zasláním oznámení o přestupku, vycházejícího ze standardního vzoru, držiteli osvědčení o registraci dotčeného vozidla. Jakmile bude přijato pravomocné rozhodnutí, použije se rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut[8].

(7) Přeshraniční výměna informací by se měla provádět rychle elektronickými prostředky. Za tímto účelem by měla být zřízena elektronická síť EU.

(8) Jelikož údaje týkající se určení totožnosti pachatele přestupku jsou osobní, musí členské státy přijmout opatření nezbytná k zajištění souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů[9].

(9) Opatření nezbytná pro provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi[10].

---

8 Úř. věst. L 76, 22.3.2005, s. 16.

9 Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

10 Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

(10) Komisi by měla být svěřena zejména pravomoc přijímat opatření, která se týkají úpravy přílohy. Jelikož tato opatření mají obecnou působnost a jsou určena ke změně jiných než podstatných prvků této směrnice, měla by být přijata regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(11) Vzhledem k tomu, že cílů opatření, která mají být přijata, zejména usnadnění přeshraničního vymáhání sankcí za určité dopravní přestupky, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství z důvodu jejich rozsahu či účinků, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity zakotvenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení výše uvedených cílů.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Tato směrnice stanoví systém pro usnadnění přeshraničního vymáhání sankcí za tyto dopravní přestupky:

a) nepřiměřená rychlost;

b) řízení vozidla pod vlivem alkoholu;

c) nepoužití bezpečnostních pásů;

d) nezastavení na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením.

2. Tato směrnice se použije, pokud je sankcí, která má být uložena za dotyčný přestupek, pokuta nebo pokud taková sankce pokutu zahrnuje.

Článek 2

Definice

Pro účely této se rozumí:

(a) „držitelem“ držitel osvědčení o registraci dotčeného vozidla;

(b) „státem přestupku“ členský stát, v němž byl přestupek spáchán;

(c) „státem bydliště“ členský stát, v němž je registrováno vozidlo, s nímž byl přestupek spáchán;

(d) „příslušným orgánem“ orgán odpovědný za vnitrostátní databázi registračních dokladů vozidel.

(e) „nepřiměřenou rychlostí“ překročení rychlostních limitů platných ve státě přestupku pro dotyčnou pozemní komunikaci nebo dotyčný druh vozidla.

(f) „řízením vozidla pod vlivem alkoholu“ řízení vozidla s množstvím alkoholu v krvi vyšším, než je maximální povolené množství platné ve státě přestupku;

(g) „nepoužitím bezpečnostních pásů“ nedodržení požadavku připoutat se bezpečnostními pásy nebo použít dětský zádržný systém v případech, kdy je použití takového zařízení povinné v souladu se směrnicí Rady 91/671/EHS[11] nebo vnitrostátními právem ve státě přestupku;

(h) „nezastavením na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením“ přestupek nezastavení na signál s červeným světlem světelného signalizačního zařízení, jak je vymezen v právu státu přestupku.

KAPITOLA II

USTANOVENÍ USNADŇUJÍCÍ PŘESHRANIČNÍ VYMÁHÁNÍ PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Článek 3

Postup pro výměnu informací mezi členskými státy

1. Když byl v členském státě spáchán přestupek vozidlem, které je registrováno v jiném členském státě, a orgán odpovědný za stíhání přestupku ve státě přestupku v daném případě neuložil sankci a případ okamžitě uzavřel, zašle příslušný orgán v tomto státě registrační značku vozidla a informace o místě a čase přestupku příslušnému orgánu v ostatních členských státech nebo státě bydliště, pokud jej lze určit. Učiní tak za stejných okolností a za stejných podmínek, za nichž by přestupek stíhal, kdyby byl spáchán vozidlem registrovaným na jeho vlastním území.

2. Příslušný orgán ve státě bydliště okamžitě předá pouze příslušnému orgánu ve státě přestupku tyto informace:

a) tovární značku a typ vozidla, které má dotyčnou registrační značku;

---

[11] Směrnice Rady 91/671/EHS ze dne 16. prosince 1991 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 26) ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/20/ES (Úř. věst. L 115, 9.5.2003, s. 63).

b) v případech, kdy je držitelem osvědčení o registraci dotyčného vozidla fyzická osoba, jméno, adresu, datum a místo narození;

c) v případech, kdy je držitelem osvědčení o registraci dotyčného vozidla právnická osoba, název a adresu.

3. Příslušné orgány ostatních členských států neuchovávají informace zaslané státem přestupku.

Článek 4

Využití elektronické sítě

1. Členské státy přijmou všechna nezbytná opatření k zajištění toho, aby se výměna informací uvedená v článku 3 prováděla elektronickými prostředky. Za tímto účelem členské státy přijmou všechna nezbytná opatření k zajištění toho, aby byla elektronická síť založená na společných pravidlech zřízena nejpozději 12 měsíců ode dne uvedeného v čl. 9 odst. 1.

2. Komise přijme společná pravidla, která se týkají provádění odstavce 1, do dne uvedeného v čl. 9 odst. 1 v souladu s regulativním postupem stanoveným v čl. 8 odst. 2.

Tato společná prováděcí pravidla zahrnují zejména ustanovení o:

a) formátu vyměňovaných údajů;

b) technických postupech pro elektronickou výměnu údajů mezi členskými státy.

Článek 5

Oznámení o přestupku

1. Orgán státu přestupku odpovědný za stíhání přestupků, na které se vztahuje tato směrnice, po přijetí informací uvedených v čl. 3 odst. 2 zašle držiteli oznámení o přestupku. Oznámení se vytváří na základě vzoru uvedeného v příloze.

2. Oznámení o přestupku uvádí příslušné údaje o dotyčném přestupku a výši pokuty, kterou musí držitel uhradit, možnosti, které má držitel k napadnutí důvodů oznámení o přestupku a odvolání se proti rozhodnutí o uložení pokuty, a postupu v případě sporu nebo odvolání.

3. Oznámení o přestupku informuje držitele, že pokud nehodlá pokutu uhradit, musí vyplnit formulář odpovědi.

4. Oznámení o přestupku se zasílá držiteli v úředním jazyce nebo úředních jazycích státu bydliště, jak je stanoveno tímto státem.

5. Komise může upravit vzorové oznámení o přestupku, aby zohlednila technický rozvoj. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 8 odst. 3.

Článek 6

Ústřední orgány

1. Každý členský stát určí ústřední orgán, které mu bude nápomocen při uplatňování této směrnice.

2. Každý členský stát sdělí Komisi do šesti měsíců od vstupu této směrnice v platnost název a adresu ústředního orgánu určeného podle tohoto článku.

3. Komise sdělí informace uvedené v odstavci 2 ostatním členským státům.

Článek 7

Právo na přístup, opravu a vymazání

1. Aniž je dotčeno právo subjektů údajů stanovené vnitrostátními právními předpisy podle čl. 12 písm. a) směrnice 95/46/ES, každá osoba má právo získat sdělení o svých osobních údajích zaznamenaných ve státě bydliště, které byly předány žádajícímu státu.

2. Aniž je dotčeno dodržování procesních náležitostí odvolání a opravných prostředků dotčených členských států, každá dotčená osoba má právo dosáhnout neprodleně opravy nepřesných osobních údajů nebo výmazu jakýchkoli údajů, které byly zaznamenány neoprávněně.

3. Subjekty údajů mohou vykonávat práva uvedená v odstavci 2 vůči ústřednímu orgánu svého státu bydliště.

KAPITOLA III

POSTUP PROJEDNÁVÁNÍ VE VÝBORU

Článek 8
Výbor

1. Komisi je nápomocen Výbor pro vymáhání bezpečnosti v silničním provozu.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 9

Provedení do vnitrostátních právních předpisů

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději dvanáct měsíců po vstupu této směrnice v platnost. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

   Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 10

Tato směrnice vstupuje v platnost […] dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 11

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne […].

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda/předsedkyně	*předseda/předsedkyně*

[…]

PŘÍLOHA
FORMULÁŘ oznámení o přestupku

podle článku 5

[TITULNÍ STRANA]

[Název, adresa a telefonní číslo odesílatele] [Jméno (název) a adresa adresáta]

OZNÁMENÍ

o dopravním přestupku spáchaném v ..... [název členského státu, v němž byl přestupek spáchán]

[výše uvedený text je uveden na titulní straně ve všech úředních jazycích EU]

Strana 2

Dne [datum .....] [název příslušného orgánu] zjistil dopravní přestupek spáchaný vozidlem s registrační značkou ....., tovární značky ..... a typu .....

Jste registrován/registrována/registrováni jako držitel osvědčení o registraci výše uvedeného vozidla.

Příslušné údaje o přestupku jsou uvedeny níže na straně 3.

Výše splatné pokuty za tento přestupek je .....EUR / vnitrostátní měna.

Lhůta na úhradu vyprší .....

Neuhradíte-li tuto pokutu, musíte vyplnit připojený formulář odpovědi (strana 4) a zaslat jej na uvedenou adresu.

---

strana 3

Příslušné údaje o přestupku

a) Údaje o vozidle, jímž byl přestupek spáchán:

Registrační značka:

Země registrace:

Tovární značka a typ:

b) Údaje o přestupku:

Místo, datum a čas přestupku:

Povaha a právní kvalifikace přestupku:

nepřiměřená rychlost, nepoužití bezpečnostních pásů nebo dětského zádržného systému, nezastavení na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením[12]

Podrobný popis přestupku:

Odkaz na příslušný právní předpis (příslušné právní předpisy):

Popis důkazů týkajících se přestupku nebo odkaz na ně:

c) Údaje o zařízení, které bylo použito ke zjištění přestupku[13]

Typ zařízení ke zjištění nepřiměřené rychlosti, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, nezastavení na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením a nepoužití bezpečnostních pásů[14]:

Specifikace zařízení:

Identifikační číslo zařízení:

Poslední kalibrace je platná do:

d) Výsledek použití zařízení:

[příklad pro nepřiměřenou rychlost; další přestupky, které se doplní:]

Maximální rychlost:

Naměřená rychlost:

Naměřená rychlost opravená o toleranci chyby:

---

12 Nehodící se škrtněte.

13 Neuvede se, pokud žádné zařízení nebylo použito.

14 Nehodící se škrtněte.

Formulář odpovědi

(vyplňte prosím velkým tiskacím písmem a vyznačte příslušnou možnost)

A. Totožnost řidiče:

– Příjmení a jméno:

– Místo a datum narození:

– Číslo řidičského průkazu:...vydán (datum):... v (místo):

– Adresa:

B. Seznam otázek:

(1) Je vozidlo tovární značky... a s registrační značkou...registrováno na vaše jméno? ano/ne

Pokud ne, držitelem osvědčení o registraci je:

(příjmení, jméno, adresa)

(1) Přiznáváte, že jste spáchal přestupek?
ano/ne

(2) Pokud to nepřiznáváte, vysvětlete prosím proč:

Zašlete prosím vyplněný formulář ***do 60 dnů od data tohoto oznámení*** tomuto orgánu:

na tuto adresu:

INFORMACE

Tento případ posoudí příslušný orgán ve státě, v němž byl přestupek spáchán.
Nebude-li tento případ stíhán, budete o tom informován do 60 dnů od obdržení formuláře odpovědi.

Bude-li tento případ stíhán, použije se tento postup:

[vyplní stát přestupku – jaký bude další postup, včetně údajů o možnosti a postupu odvolání proti rozhodnutí případ stíhat. Uvedené údaje v každém případě zahrnují: název a adresu orgánu odpovědného za stíhání případu; lhůtu na úhradu; název a adresu příslušného odvolacího orgánu; lhůtu na odvolání].

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. NÁZEV NÁVRHU:

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o přeshraničním vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu

2. RÁMEC ABM/ABB

Oblast politiky a související aktivity, kterých se návrh týká:

Pozemní doprava – bezpečnost silničního provozu

3. ROZPOČTOVÉ LINIE

3.1. Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc) (ex-linie B.A) včetně okruhů:

3.2. Doba trvání akce a finančního dopadu:

neomezená doba trvání

3.3. Rozpočtové charakteristiky (v případě potřeby doplňte řádky):

Rozpočtová linie	Druh výdajů		Nové	Příspěvek ESVO	Příspěvky od kandidátských zemí	Okruh ve finančním výhledu

4. SHRNUTÍ ZDROJŮ

4.1. Finanční zdroje

4.1.1. Shrnutí položek závazků (PZ) a položek plateb (PP)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh výdajů	oddíl č.		Rok 2012	2013	2014	2015	2016	2017 a násl.	Celkem
Provozní výdaje[15]									
Položky závazků (PZ)	8.1.	a							
Položky plateb (PP)		b							
Administrativní výdaje jako součást referenční částky[16]									
Technická a administrativní pomoc (NP)	8.2.4.	c							
CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA									
Položky závazků		a+c							
Položky plateb		b+c							
Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky[17]									
Lidské zdroje a související výdaje (NP)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Administrativní náklady, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů, nezahrnuté do referenční částky (NP)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Celkové orientační finanční náklady zásahu									
PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
PP CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Výdaje, které nespadají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

16 Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

17 Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

Spoluúčast

Pokud financování návrhu předpokládá spoluúčast členského státu či jiných subjektů (uveďte, o které se jedná), je třeba v níže uvedené tabulce vyplnit odhadovanou výši finanční spoluúčasti (pokud se předpokládá finanční spoluúčast jiných subjektů, lze doplnit další řádky):

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Spolufinancující subjekt		Rok 2012	2013	2014	2015	2016	2017 a násl.	Celkem
Není	f							
PZ CELKEM včetně spolufinancování	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Soulad s finančním plánem

X Návrh je v souladu se stávajícím finančním plánem.

☐ Návrh si vyžádá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.

☐ Návrh může vyžadovat použití ustanovení interinstitucionální dohody[18] (tj. nástroje pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

4.1.3. Finanční dopady na straně příjmů

X Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy

☐ Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

v milionech EUR (zaokrouhleno na 1 desetinné místo)

		Před akcí	Situace po akci					
Rozpočtová linie	Příjem	(Rok n-1)	Rok n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Příjmy v absolutním vyjádření							
	b) Změna v příjmech	*Δ*						

[18] Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

[19] V případě potřeby, např. potrvá-li akce déle než 6 let, je třeba doplnit další sloupce.

4.2. Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

Roční potřeba	Rok 2012	2013	2014	2015	2016	2017 a násl.
Celkový objem lidských zdrojů	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CHARAKTERISTIKY A CÍLE

5.1. Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

Komisi je nápomocen výbor, a to při plnění několika úkolů uvedených v této směrnici, zejména: při přijímání společných prováděcích pravidel ohledně elektronické sítě EU pro výměnu informací, úpravě přílohy, obsahující vzor pro oznámení o přestupku určené držiteli vozidla, s nímž byl spáchán dopravní přestupek.

5.2. Přidaná hodnota zásahu ze strany Společenství, provázanost návrhu s dalšími finančními nástroji a možná synergie

Za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu v celé Evropské unii a zajištění rovného zacházení s rezidentními a nerezidentními pachateli se návrh zaměřuje na vytvoření systému k usnadnění přeshraničního vymáhání sankcí za některé dopravní přestupky. Tento návrh se zabývá fázemi od zaznamenání přestupku do zaslání oznámení o přestupku držiteli osvědčení o registraci vozidla. Kdežto rámcové rozhodnutí 2005/214/SVV o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut[20]se použije, jakmile bylo přijato pravomocné rozhodnutí.

5.3. Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrhu v kontextu rámce ABM

Cíl: přispět ke snížení počtu úmrtí na silnicích v EU v roce 2010 a později o 50 %. Výsledky této směrnice budou monitorovány. Očekávaný výsledek: snížení počtu přestupků v silničním provozu, zejména těch, které spáchali nerezidenti, ale i těch, které spáchali rezidenti, jako obecný důsledek toho, že si řidiči uvědomí, že tyto přestupky nezůstávají bez postihu.

5.4. Způsob provádění (orientační)

☐ ***Centralizované řízení***

☐ přímo ze strany Komise

☐ nepřímo na základě pověření pro:

☐ výkonné agentury

[20] Ze dne 24. února 2005, Úř. vest. L 76, 22.3.2005, s. 16.

☐ subjekty, které Společenství zřídila, uvedené v článku 185 finančního nařízení

☐ vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou

X ***Sdílené nebo decentralizované řízení***

X spolu s členskými státy

☐ spolu se třetími zeměmi

☐ ***Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uveďte s kterými)***

Příslušné poznámky:

6. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

6.1. Monitorovací systém

Výbor budou řídit příslušní úředníci Komise, kteří mu budou předsedat. Vývoj a pokrok výboru bude proto neustále monitorován.

6.2. Hodnocení

6.2.1. Hodnocení předem (ex-ante)

Zpráva o posouzení dopadů ohledně předlohy směrnice byla vypracována a Výbor pro posouzení dopadů byl v souvislosti s ní konzultován.

6.2.2. Opatření přijatá po průběžném/následném hodnocení (ex post) (na základě podobných zkušeností z minulosti)

6.2.3. Podmínky a periodicita budoucího hodnocení

Výbor se bude scházet dvakrát ročně.

7. OPATŘENÍ PROTI PODVODŮM

Výbor budou řídit příslušní úředníci Komise, kteří mu budou předsedat. Vývoj a pokrok výboru bude proto neustále monitorován.

8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

8.1. Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti:

Nevztahuje se na tento návrh.

Položky závazků v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

(Je třeba uvést cílové okruhy, akce a výstupy)	**Druh výstupu**	**Prům. nákl.**	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a násl.		**CELKEM**	
			Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem
OPERATIVNÍ CÍL Č. 1[21] …																
Akce 1 …….....																
Výstup 1																
Výstup 2																
Akce 2 …….....																
Výstup 1																
Mezisoučet cíl 1																
OPERATIVNÍ CÍL Č..2 …																
Akce 1 …….....																

[21] Jak je popsáno v bodě 5.3.

Výstup 1																
Mezisoučet cíl 2																
OPERATIVNÍ CÍL Č. n																
Mezisoučet cíl n																
NÁKLADY CELKEM																

8.2. Administrativní výdaje

8.2.1. Počet a druh lidských zdrojů

Pracovní místa		Zaměstnanci využití k řízení akce ze stávajících a/nebo dodatečných zdrojů (**počet pracovních míst / plných pracovních úvazků**)					
		Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Zaměstnanci financovaní[23] podle čl. XX 01 02							
Ostatní zaměstnanci[24] financovaní podle čl. XX 01 04/05							
CELKEM		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Popis úkolů, které vyplývají z akce

Řízení výboru

Komisi je nápomocen výbor, a to při plnění několika úkolů uvedených v této směrnici, zejména: při přijímání společných prováděcích pravidel ohledně elektronické sítě EU pro výměnu informací, úpravě přílohy, obsahující vzor pro oznámení o přestupku určené držiteli vozidla, s nímž byl spáchán dopravní přestupek.

8.2.3. Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

☐ Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen.

☐ Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP/PNR na rok n

x	Pracovní místa, o něž je třeba požádat v příštím procesu RSP/PNR

☐ Pracovní místa, jež mají být obsazena převedením stávajících zdrojů v rámci řídícího útvaru (interní přeobsazování)

---

22 Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.
23 Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.
24 Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

☐ Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP/PNR dotyčného roku

8.2.4. Další administrativní výdaje zahrnuté v referenční částce (XX 01 04/05 – Výdaje na správu a řízení)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie (číslo a okruh)	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017 a násl.	CELKEM
1 Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)							
Výkonné agentury[25]							
Další technická a administrativní pomoc							
- interní (intra muros)							
- externí (extra muros)							
Technická a administrativní pomoc celkem							

8.2.5. Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady <u>nezahrnuté</u> v referenční částce

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh lidských zdrojů	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017 a násl.
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Zaměstnanci financovaní podle čl. XX 01 02 (pomocní pracovníci, přidělení národní odborníci, smluvní zaměstnanci, atd.) (upřesněte rozpočtovou linii)						
Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (nezahrnuté do referenční částky)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Měl by být uveden odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčných výkonných agentur.

Výpočet – ***Úředníci a dočasní zaměstnanci***

Případně by měl být uveden odkaz na bod 8.2.1

0,5 zaměstnance x 117 000 EUR 58 500 EUR (0,0585 milionu EUR) ročně

Výpočet – Zaměstnanci financovaní podle článku XX 01 02

Případně by měl být uveden odkaz na bod 8.2.1

Nevztahuje se na tento návrh.

8.2.6. Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017 a násl.	CELKEM
XX 01 02 11 01 – Služební cesty							
XX 01 02 11 02 – Schůze a konference							
XX 01 02 11 03 – Výbory[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Studie a konzultace							
XX 01 02 11 05 - Informační systémy							
2 Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)							
3 Ostatní výdaje administrativního charakteru (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)							
Administrativní výdaje celkem, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů (NEZAHRNUTÉ do referenční částky)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Výbor podle rozhodnutí Rady 2006/512/ES (postup projednávání ve výboru). Částka (0,0351 milionu EUR) se vypočítá: 650 EUR na odborníka x 27 členských států x 2 schůze za rok.

Potřeby lidských a administrativních zdrojů budou pokryty ze stávajících zdrojů nebo přídělů, které lze poskytnout řídícímu generálnímu ředitelství v rámci postupu pro roční příděly v důsledku omezení rozpočtu.

GŘ pro rozpočet bere na vědomí prohlášení, že „stávající informační systém EU bude používán a rozšířen za účelem výměny informací o přeshraničním vymáhání právních předpisů“, a vyvozuje z něj, že případná potřeba upravit stávající systém bude financována z rozpočtové linie, z níž byl financován vývoj systému.