KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 19.3.2008
KOM(2008) 151 v konečnom znení

2008/0062 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa zjednodušuje cezhraničné presadzovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky

(predložená Komisiou)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1) KONTEXT NÁVRHU

- **Dôvody a ciele návrhu**

Od roku 2001 je cieľom politiky bezpečnosti cestnej premávky znížiť počet smrteľných nehôd na cestách o polovicu do roku 2010. V roku 2001 zahynulo na cestách súčasných 27 členských štátov Európskej únie 54 000 osôb a odvtedy sa prijalo mnoho opatrení zameraných na dosiahnutie cieľa znížiť tento počet o polovicu. V roku 2007 sa v EÚ po prvýkrát od roku 2001 nezaznamenal žiaden pokrok v znížení miery úmrtnosti na cestách. Počet smrteľných nehôd sa v roku 2004 znížil o 6 %, v roku 2006 o 5 % a v roku 2007 o 0 %. V roku 2007 zomrelo na cestách 43 000 osôb, čo predstavuje zhruba rovnaký počet obetí ako v prípade piatich stredne veľkých osobných lietadiel, ktoré každý týždeň havarujú v EÚ. Od roku 2001 do roku 2007 sa znížil počet smrteľných nehôd na cestách o 20 %, zatiaľ čo na dosiahnutie cieľa zníženia týchto nehôd o polovicu by bolo doteraz potrebné znížiť ich o 37 %. Vzhľadom na to, že presadzovanie pravidiel sa preukázalo ako účinný nástroj na zníženie počtu smrteľných nehôd, Komisia prijala v rámci svojho pracovného programu na rok 2007 návrh smernice v tejto oblasti.

V súčasnosti zostávajú dopravné priestupky často nepotrestané, ak sa ich dopustil vodič vozidla zaevidovaného v inom členskom štáte, ako je štát, v ktorom k tomuto priestupku došlo. Tento problém nastáva najmä v prípadoch, ak priestupky automaticky zaznamenávajú kamery na cestách bez priameho kontaktu medzi vodičom a políciou. Prijatie presadzovania pravidiel verejnosťou je nesmierne dôležité z hľadiska neprestávajúceho úsilia znížiť počet obetí nehôd a skutočnosť, že vodiči, ktorí nemajú trvalý pobyt v danom členskom štáte, nie sú stíhaní, by mohla brániť tomuto prijatiu.

Podiel vodičov nemajúcich trvalý pobyt v príslušnom členskom štáte, ktorí sú účastníkmi cestnej premávky, je podľa odhadov 5 % v prípade tých krajín, v ktorých sú takéto informácie k dispozícii[1]. Podiel vodičov nemajúcich trvalý pobyt v príslušnom členskom štáte sa v súvislosti s priestupkami prekročenia rýchlosti pohybuje v rozpätí od 2,5 % do 30 %[2]. Tieto hodnoty naznačujú, že vodiči nemajúci trvalý pobyt v príslušnom členskom štáte sa dopúšťajú priestupkov za prekročenie rýchlosti v pomerne väčšej miere ako vodiči majúci trvalý pobyt v príslušnom členskom štáte[3].

---

[1] Zdroj: Eurostat. Podiel 5 % je vypočítaný na základe údajov vybranej skupiny štátov. To znamená, že z celkového počtu najazdených vozokilometrov sa približne 5 % pripisuje vozidlám zaevidovaným v inej krajine. Výsledný podiel je 5,5 % vo Francúzsku (30 miliárd najazdených vozokilometrov), 3,9 % v Nemecku, 4,1 % v Holandsku a 3,9 % v Spojenom kráľovstve.

[2] 2,5 % v Dánsku, 4 % vo Fínsku, 6 % v Holandsku, 8 % v Katalánsku (Španielsko), 14 % v Belgicku, 15 % vo Francúzsku a 30 % v Luxembursku.

[3] Vo Francúzsku ich podiel na objeme dopravy predstavuje 5,5 %, ale ich podiel na množstve priestupkov je 15 %. V Holandsku sú príslušné hodnoty 4,1 % v prípade podielu na objeme dopravy, ale 6 % v prípade podielu na množstve priestupkov (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Holandsko).

Medzi členskými štátmi sa uzatvorilo niekoľko dvojstranných dohôd, ale ukázalo sa, že sa budú ťažko implementovať. Okrem toho z neschopnosti uskutočniť cezhraničné presadzovanie pravidiel v celej EÚ vyplýva nielen beztrestnosť páchateľov dopravných priestupkov, ktorí nemajú trvalý pobyt v príslušnom členskom štáte a na ktorých sa nevzťahuje žiadna dvojstranná dohoda, ale aj diskriminácia páchateľov dopravných priestupkov, ktorí majú trvalý pobyt v príslušnom členskom štáte.

Cieľom tohto návrhu je zjednodušiť presadzovanie sankcií voči vodičom, ktorí sa dopúšťajú priestupku v inom členskom štáte ako v tom, v ktorom je zaevidované ich vozidlo. Účelom tohto systému je zabezpečiť presadzovanie pravidiel v prípade takýchto dopravných priestupkov bez ohľadu na to, kde v Európskej únii k tomuto priestupku došlo a v ktorom členskom štáte je vozidlo, ktorým bol priestupok spáchaný, zaevidované.

Priestupky, na ktoré sa vzťahuje tento návrh, sú: prekročenie rýchlosti, riadenie motorových vozidiel pod vplyvom alkoholu (ďalej len „jazda pod vplyvom alkoholu“), nepoužívanie bezpečnostného pásu a nezastavenie na červený svetelný signál na semafore. Tieto dopravné priestupky sú najčastejšími príčinami nehôd a úmrtí na cestách.

Tento návrh sa zameriava na vytvorenie elektronickej siete EÚ určenej na výmenu údajov s cieľom identifikovať majiteľa vozidla, čo by umožnilo orgánom členského štátu, v ktorom bol priestupok spáchaný, poslať oznámenie majiteľovi vozidla, s ktorým bol priestupok spáchaný.

Takýto systém má osobitný význam v prípade dopravných priestupkov zaznamenaných automatizovanými zariadeniami, keď sa nedá ihneď zistiť totožnosť páchateľa, ako napr. prekročenie rýchlosti alebo nezastavenie na červený svetelný signál na semafore. Je užitočný aj tým, že umožňuje následnú kontrolu priestupkov, pri ktorej môže byť overenie údajov o evidencii vozidla nevyhnutné v tých prípadoch, ak bolo vozidlo zastavené. Ide najmä o jazdu pod vplyvom alkoholu.

Návrh sa nezaoberá harmonizáciou pravidiel cestnej premávky, ani harmonizáciou sankcií v prípadoch dopravných priestupkov, pretože tieto otázky sa lepšie riešia na úrovni členských štátov. Obsahuje len ustanovenia čisto administratívneho charakteru zamerané na zavedenie účinného a efektívneho systému cezhraničného presadzovania pravidiel v prípadoch hlavných dopravných priestupkov. Nemá vplyv na vymedzenie týchto dopravných priestupkov členskými štátmi, či už sú administratívneho alebo trestnoprávneho charakteru. Nemá vplyv ani na právne predpisy členských štátov, pokiaľ ide o zodpovednosť za dotknuté priestupky.

Návrh sa uplatňuje bez toho, aby sa rozlišovalo medzi príslušnými priestupkami z hľadiska ich právnej kvalifikácie, ktorá môže byť buď trestného alebo administratívneho charakteru. Keďže jednotlivé členské štáty vnímajú tento charakter odlišne, návrh sa môže jednoducho uplatňovať bez ohľadu na túto kvalifikáciu.

Vzhľadom na všetky tieto obmedzenia sa v návrhu plne zohľadňuje zásada subsidiarity.

Navrhovaný systém je naďalej v súlade s tradičným spôsobom riešenia otázok cezhraničných priestupkov: stíha ich členský štát, v ktorom bol príslušný priestupok spáchaný. Jeho pridaná hodnota spočíva v zavedení mechanizmu, ktorý v súčasnosti neexistuje a vďaka ktorému môžu príslušné orgány identifikovať a stíhať zahraničných páchateľov.

Tento návrh nemá vplyv na uplatňovanie rámcového rozhodnutia Rady 2005/214/SVV o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie (tretí pilier). Navrhnutá smernica sa uplatňuje na fázy pred tým, ako sa uloží právoplatná sankcia, zatiaľ čo rámcové rozhodnutie sa začína uplatňovať od chvíle, keď páchateľ nezaplatí pokutu a príjme sa konečné rozhodnutie, ktorým je prinútený zaplatiť ju.

- **Všeobecný kontext**

Pokrok v znižovaní počtu obetí za obdobie od roku 2001 do roku 2007 postupne klesal. V roku 2007 sa nedosiahol žiaden pokrok; v EÚ sa zaznamenalo 0 % zníženie počtu smrteľných nehôd.

V dostupných údajoch sa uvádza, že hlavnými príčinami smrteľných nehôd sú prekročenie rýchlosti, jazda pod vplyvom alkoholu a nepoužívanie bezpečnostného pásu. V roku 1999 išlo o tie isté príčiny a situácia sa odvtedy nezmenila.

Podľa štúdie o posúdení vplyvu uskutočnenej v roku 2007, v ktorej sa uvádzajú odhady na rok 2004, bolo 30 % smrteľných nehôd na cestách zapríčinených prekročenou rýchlosťou, 25 % jazdou pod vplyvom alkoholu, 17 % nepoužívaním bezpečnostného pásu a okolo 4 % nezastavením na červený svetelný signál na semafore. Inými slovami zhruba 75% smrteľných nehôd na cestách bolo zapríčinených jedným (alebo viacerými) z týchto štyroch dopravných priestupkov.

Komisia prijala 21. októbra 2003 odporúčanie o presadzovaní pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky (2004/345/ES), v ktorom sa uvádzajú najlepšie postupy presadzovania pravidiel, čo sa týka týchto štyroch hlavných priestupkov. Vzhľadom na súčasnú tendenciu v súvislosti s počtom obetí na cestách sa zdá, že toto odporúčanie, ktoré nie je záväzným nástrojom, nie je dostatočné na dosiahnutie cieľa znížiť počet obetí na cestách o polovicu.

Ak sa neprijmú potrené opatrenia, je veľmi pravdepodobné, že sa tento cieľ nedosiahne.

- **Existujúce ustanovenia v oblasti návrhu**

Odporúčanie Komisie z 21. októbra 2003 o presadzovaní pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky sa zameriava na najlepšie postupy presadzovania pravidiel, čo sa týka prekročenia rýchlosti, jazdy pod vplyvom alkoholu a nepoužívania bezpečnostných pásov a menej podrobne sa zaoberá cezhraničným presadzovaním pravidiel. Tento návrh sa zameriava na cezhraničné otázky; nezaoberá sa postupmi presadzovania pravidiel ako takými. Hlavnou spoločnou črtou týchto dvoch aktov je, že sa obidva zaoberajú presadzovaním pravidiel v prípadoch takmer rovnakých dopravných priestupkov.

- **Súlad s ostatnými politikami a cieľmi Únie**

Navrhnuté opatrenie je zlučiteľné s politikami EÚ týkajúcimi sa ľudského zdravia a životného prostredia. Bude zároveň dopĺňať rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie, ktorým sa zavádza cezhraničný mechanizmus uznávania a uplatňovania konečných rozhodnutí o peňažných sankciách, najmä v prípadoch dopravných priestupkov.

2) KONZULTÁCIE SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Konzultačné metódy, hlavné cieľové sektory a všeobecný profil respondentov

Konzultácie so zainteresovanými stranami sa uskutočnili už v počiatočných fázach projektu. V rámci projektu SARTRE 3 (Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe – Postoj verejnosti k otázke rizík cestnej premávky v Európe) vyjadrilo v roku 2004 svoje názory na presadzovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky 24 000 občanov EÚ.

Dňa 20. júla 2006 sa konalo stretnutie so skupinou odborníkov vytvorenou na základe odporúčania Komisie z 21. októbra 2003 o presadzovaní pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, na ktorom sa diskutovalo o cieľoch a rozsahu pôsobnosti regulačného opatrenia na úrovni EÚ.

Okrem toho sa konali rôzne dvojstranné zasadnutia s mnohými zúčastnenými stranami, najmä členskými štátmi a orgánmi presadzovania práva.

Prostredníctvom internetovej stránky Komisie „Europa“ sa od 6. novembra 2006 do 19. januára 2007 uskutočnila verejná konzultácia v súlade s uplatniteľnými normami Komisie. Celkovo prišlo 54 komentárov od rozličných zainteresovaných strán. Všetky komentáre sa uverejnili na stránke venovanej bezpečnosti cestnej premávky portálu Komisie „Europa“.

Dňa 27. februára 2007 sa konalo zasadnutie zainteresovaných strán, na ktoré boli pozvaní všetci autori komentárov a zástupcovia všetkých členských štátov.

Komisia vypracovala dotazník určený útvarom dopravnej polície v Európe s cieľom zhromaždiť informácie o presadzovaní pravidiel cestnej premávky v Európe. Na dotazník odpovedalo dvadsaťjeden krajín a tieto odpovede poslúžili ako základ panelovej diskusie, v rámci ktorej mali útvary dopravnej polície príležitosť vyjadriť sa k opatreniu EÚ.

Zhrnutie odpovedí a spôsob ich zohľadnenia

Všetci účastníci sa zhodli na vymedzení problému a opatrení, ktoré by sa malo prijať na úrovni EÚ: zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky prostredníctvom prísnejšieho presadzovania pravidiel, čo sa týka ich podstaty ale aj procedurálneho hľadiska. Naďalej sa však nedohodli na tom, čo by malo tvoriť vhodný právny rámec. Odpovede boli zohľadnené.

Od 6. novembra 2006 do 19. januára 2007 sa prostredníctvom internetu uskutočnila verejná konzultácia. Komisia dostala 54 odpovedí. Výsledky sú k dispozícii na internetovej adrese: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Príslušné odborné oblasti

Bezpečnosť cestnej premávky a presadzovanie pravidiel cestnej premávky

Použitá metodika

Stretnutia s odborníkmi z členských štátov; konzultácie a stretnutia so zainteresovanými stranami; rozličné výskumné projekty; iné projekty a štúdie.

Hlavné organizácie/odborníci, s ktorými sa uskutočnili konzultácie

Úradníci poverení dopravnou politikou a úradníci orgánov presadzovania práva v členských štátoch, TISPOL (European Traffic Police Network – Sieť európskej dopravnej polície) a Európska rada pre bezpečnosť dopravy.

Zhrnutie prijatých a použitých odporúčaní

Existencia potenciálneho vážneho rizika s nezvratnými následkami sa neuvádzala.

Jednohlasne sa zhodli na tom, že pokiaľ neprijmú ďalšie opatrenia prostredníctvom prísnejšieho presadzovania pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, nebude možné znížiť neakceptovateľný počet obetí na cestách v súlade s cieľom podporovaným všetkými inštitúciami EÚ. Dohoda sa však nedosiahla v súvislosti s vhodným právnym nástrojom na dosiahnutie tohto cieľa.

Prostriedky použité na verejné sprístupnenie odborných stanovísk

Reakcie zainteresovaných strán týkajúce sa konzultačného dokumentu sa uverejnili na internetovej stránke Komisie:

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

- **Posúdenie vplyvu**

Posúdenie vplyvu obsahuje päť možností, z ktorých sa každá týka cezhraničného presadzovania pravidiel a zároveň aj osvedčených postupov presadzovania pravidiel, ktoré sa majú implementovať v členských štátoch.

Prvá možnosť spočíva v zachovaní súčasnej situácie bez zmeny.

V druhej možnosti sa navrhuje, aby boli páchatelia, ktorí nemajú trvalý pobyt v príslušnom členskom štáte, stíhaní pri ich návrate do krajiny, kde spáchali priestupok, na základe spolupráce s krajinou, kde majú trvalý pobyt. Táto možnosť zahŕňa neregulačné opatrenia, ktoré by sa mohli prijať bez toho, aby bolo potrebné zmeniť existujúce právne predpisy alebo zavádzať nové právne predpisy na úrovni EÚ. Na základe odporúčania Komisie o presadzovaní pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky (2004/345/ES) dochádza k podpore členských štátov v uplatňovaní najlepších postupov presadzovania pravidiel. V súvislosti s cezhraničným presadzovaním pravidiel došlo k zdokonaleniu vnútroštátnych pravidiel.

Tretia a štvrtá možnosť takisto zahŕňa neregulačné opatrenia určené na presadzovanie pravidiel, ktoré sú založené na existujúcom odporúčaní Komisie. Pokiaľ ide o cezhraničné presadzovanie pravidiel, možnosť 3 spočíva v zriadení siete výmeny elektronických údajov na úrovni EÚ s cieľom identifikovať majiteľa vozidla; možnosť 4 je založená na vzájomnom uznávaní dôkazov a poskytovaní príslušných údajov orgánom toho štátu, v ktorom je vozidlo zaevidované, na účely stíhania priestupkov a uplatňovania sankcií týmito orgánmi.

Piata možnosť je takisto založená na poskytovaní dôkazov štátu, v ktorom má páchateľ trvalý pobyt, na účely cezhraničného presadzovania pravidiel. Líši sa od možnosti 2, 3 a 4 tým, že zahŕňa regulačné opatrenia určené na uplatňovanie osvedčených postupov presadzovania pravidiel všetkými členskými štátmi. Táto možnosť zahŕňa aj opatrenia týkajúce sa normalizácie kontrolných zariadení.

Posledná možnosť prináša v porovnaní s ostatnými možnosťami zlepšenie situácie zo sociálneho, hospodárskeho a environmentálneho hľadiska (zo sociálneho hľadiska: zníženie miery úmrtnosti a zranení na cestách; z hospodárskeho hľadiska: významné finančné výhody vyplývajúce zo zníženia počtu nehôd tým, že sa zníži počet zranených a zmenšia sa aj materiálne škody, a z peňažných pokút; z environmentálneho hľadiska: znížením rýchlosti sa zároveň zníži miera znečistenia a spotreba paliva).

V aktuálnom štádiu rozvoja práva Spoločenstva je však možnosť 5 nepoužiteľná, pretože jej podstata je v rozpore so zásadou subsidiarity a z procedurálneho hľadiska sa prekrýva s rámcovým rozhodnutím Rady 2005/214/SVV o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie. Z tohto dôvodu je navrhnuté opatrenie založené na možnosti 3. Jeho cieľom je zavedenie systému na výmenu relevantných údajov medzi členskými štátmi s cieľom zjednodušiť mechanizmus na ukladanie sankcií za niektoré dopravné priestupky spáchané v určitom členskom štáte s vozidlom zaevidovaným v inom členskom štáte. V rozpore s možnosťou 4 sa vykonanie opatrenia následnej kontroly ponecháva na členskom štáte, v ktorom bol priestupok spáchaný. Pokrýva fázy od zaznamenania priestupku po zaslanie oznámenia o priestupku držiteľovi osvedčenia o evidencii vozidla. Návrh sa nezaoberá prípadmi, keď adresát odmietol zaplatiť peňažnú sankciu, ale bol konečným rozhodnutím prinútený zaplatiť ju, pretože v uvedenom rámcovom rozhodnutí Rady 2005/214/SVV sa ustanovuje vzájomné uznávanie a uplatňovanie takýchto konečných rozhodnutí.

Komisia vypracovala posúdenie vplyvu, ako je uvedené v pracovnom programe; správa o posúdení vplyvu je k dispozícii v dokumente SEK(2007)XXX.

3) PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

- **Zhrnutie navrhovaného opatrenia**

Návrhom sa zavádzajú technické mechanizmy a právne nástroje potrebné na zabezpečenie cezhraničného presadzovania pravidiel v prípadoch dopravných priestupkov, ktoré ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky.

Podľa navrhnutého procesu začne výmena informácií medzi členskými štátmi v momente, keď v určitom členskom štáte spácha priestupok vodič vozidla zaevidovaného v inom členskom štáte . Členský štát, v ktorom došlo k priestupku, pošle poznávaciu značku vozidla a iné relevantné informácie iným členským štátom alebo štátu, kde má páchateľ trvalý pobyt, ak sa to dá určiť, a vyžiada si informácie týkajúce sa majiteľa vozidla. Výmena informácií medzi členskými štátmi prebieha prostredníctvom elektronickej siete. Keď štát, kde došlo k priestupku, dostane požadované informácie, pošle majiteľovi vozidla oznámenie o priestupku, pričom použije formulár uvedený v prílohe.

Tento dokument obsahuje potrebné informácie týkajúce sa zaplatenia splatnej čiastky a informácie o možnostiach popretia a odvolania sa. V prípade nezaplatenia páchateľom sa môže použiť ako posledná možnosť rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie. Návrh sa vzťahuje na priestupky prekročenia rýchlosti, jazdy pod vplyvom alkoholu, nepoužitia bezpečnostných pásov a nezastavenia na červený svetelný signál na semafore.

Komisii bude pomáhať výbor pre presadzovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ktorý sa bude zaoberať vypracovávaním spoločných pravidiel týkajúcich sa výmeny informácií elektronickou cestou. Tento výbor bude mať na starosti aj eventuálne úpravy vzoru oznámenia o priestupku.

- **Právny základ**

Právnym základom na prijímanie opatrení na úrovni EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky je článok 71 ods. 1 Zmluvy o ES, v ktorom sa ustanovuje, že: „Rada v súlade s postupom uvedeným v článku 251 .... c) stanovuje opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy.“

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity sa uplatňuje, ak návrh nepatrí do výhradnej právomoci Spoločenstva.

Členské štáty nemôžu dostatočne splniť ciele návrhu z nasledujúcich dôvodov.

Zdá sa, že aj napriek odporúčaniu Komisie o najlepších postupoch presadzovania pravidiel (október 2003) sa členským štátom EÚ nepodarí dosiahnuť spoločný cieľ znížiť počet smrteľných nehôd na cestách o polovicu do roku 2010. V súčasnosti je riziko úmrtia na cestách v niektorých členských štátoch takmer päťnásobne vyššie ako v ostatných štátoch. Krajiny, ktoré používajú osvedčené postupy presadzovania pravidiel, majú väčšinou lepšie výsledky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ako krajiny, ktoré neuplatňujú tieto postupy.

Automatizované zariadenia sa ukázali ako dôležitý prvok pri zlepšovaní presadzovania pravidiel a je potrebné zjednodušiť ich využívanie. Pokiaľ ide o prekročenie rýchlosti, krajiny, ktoré vo veľkej miere využívajú automatizované merače rýchlosti, ako napr. Holandsko a Spojené kráľovstvo, majú obvykle nižší počet smrteľných nehôd na cestách (46 na milión obyvateľov v Holandsku a 56 na milión obyvateľov v Spojenom kráľovstve), zatiaľ čo krajiny, ktoré používajú takéto merače menej často alebo vôbec, napr. Poľsko a Česká republika, majú obvykle omnoho vyšší počet obetí (143 na milión obyvateľov v Poľsku a 126 na milión obyvateľov v Českej republike). (Čísla sú z roku 2005). Podobne je to aj v prípade jazdy pod vplyvom alkoholu – krajiny, ktoré vykonávajú veľa testov na meranie obsahu alkoholu v krvi, majú obvykle lepšie výsledky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky ako krajiny, ktoré vykonávajú menej testov.

Cieľom návrhu nie je ukladať požiadavky týkajúce sa metód presadzovania pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky ako také, keďže podľa zásady subsidiarity používanie postupov presadzovania pravidiel členskými štátmi na ich vlastnom území vyplýva v prvom rade z ich právomoci. Cieľom návrhu je umožniť cezhraničné presadzovanie pravidiel, čo sa doteraz členským štátom nepodarilo uskutočniť prostredníctvom jednostranných alebo viacstranných opatrení. Aj keď sú dostupné údaje neúplné, sú dôkazom toho, že veľké množstvo spáchaných priestupkov zostáva nepotrestaných, čo spochybňuje účinnosť a vierohodnosť automatizovaných kontrolných zariadení.

Pokiaľ sa nebudú používať automatizované merače rýchlosti a nezabezpečia sa efektívne postupy následnej kontroly, nebude možné cezhranične presadzovať pravidlá vo veľkom počte prípadov spáchaných priestupkov prekročenia rýchlosti. To isté platí aj pre cezhraničné presadzovanie pravidiel v prípadoch jazdy pod vplyvom alkoholu, pokiaľ sa nebudú uplatňovať náhodné dychové testy.

Ako sa už uviedlo v posúdení vplyvu, predpokladá sa, že implementácia navrhnutých ustanovení týkajúcich sa cezhraničného presadzovania pravidiel sa odzrkadlí aj na účinných postupoch, ktoré budú členské štáty používať na presadzovanie pravidiel na ich vlastnom území pri stíhaní čisto vnútroštátnych priestupkov.

Pokiaľ ide o cezhraničné presadzovanie pravidiel, existujúce dvojstranné a iné medzivládne iniciatívy členských štátov, nie sú optimálne účinné a majú za následok nedostatočné uplatňovanie vnútroštátnych právnych predpisov a administratívnu a finančnú neefektívnosť. Aj keď sa vďaka niektorým dohodám zlepšilo cezhraničné presadzovanie pravidiel medzi príslušnými krajinami (napríklad vďaka dohodám medzi Holandskom a Nemeckom a medzi Holandskom a Belgickom), ostatné dohody predstavujú len veľmi malú pridanú hodnotu. Vyplýva z toho nižšia ako optimálna úroveň bezpečnosti cestnej premávky vo všetkých členských štátoch a rozdielny prístup k páchateľom dopravných priestupkov, ktorí nemajú trvalý pobyt v príslušnom

členskom štáte a nie sú potrestaní, a k vnútroštátnym páchateľom dopravných priestupkov, ktorí potrestaní sú. Cieľom návrhu je zaviesť systém cezhraničného presadzovania pravidiel v celej EÚ, ktorým by sa vyriešili problémy vyplývajúce z existujúcich dohôd a vyhlo by sa ďalšiemu rozvoju mozaiky rôznych dvojstranných alebo iných medzivládnych dohôd, ktoré by boli náročné v zmysle časovej prípravy a koncentrácie zdrojov a boli by v podstate menej účinné.

Okrem toho sa bezpečnosť cestnej premávky môže vo všetkých členských štátoch naďalej zlepšovať; a to výraznou mierou v členských štátoch, kde sú momentálne zlé výsledky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ale aj v členských štátoch, ktoré už dosiahli dobré výsledky. Neprijatie navrhnutých opatrení by malo nepriaznivý vplyv na odhodlanie všetkých členských štátov znížiť do najvyššej možnej miery počet obetí na ich cestách.

Ak všetky členské štáty použijú účinné metódy presadzovania pravidiel, môže to významne prispieť k zníženiu počtu dopravných nehôd/ťažkých havárií na cestách o polovicu. V štúdii o posúdení vplyvu sa uvádza, že uplatňovaním takýchto metód by sa mohlo každoročne zachrániť viac ako 5 000 životov.

Ciele návrhu sa lepšie dosiahnu pomocou opatrení na úrovni Spoločenstva z nasledujúcich dôvodov.

Jedine nástroj EÚ môže zabezpečiť dôsledné a efektívne cezhraničné presadzovanie pravidiel v celej EÚ v prípadoch dopravných priestupkov, a to vďaka výmene relevantných informácií prostredníctvom elektronického systému.

Návrh sa nezaoberá harmonizáciou pravidiel cestnej premávky, ani harmonizáciou sankcií v prípadoch dopravných priestupkov, pretože tieto otázky sa lepšie riešia na úrovni členských štátov. Obsahuje len ustanovenia čisto administratívneho charakteru zamerané na zavedenie účinného a efektívneho systému cezhraničného presadzovania pravidiel v prípadoch hlavných dopravných priestupkov. Nemá vplyv na vymedzenie týchto dopravných priestupkov členskými štátmi, či už sú administratívneho alebo trestnoprávneho charakteru. Nemá vplyv ani na právne predpisy členských štátov, pokiaľ ide o zodpovednosť za dotknuté priestupky. Členské štáty majú rozličné právne predpisy, čo sa týka napríklad zodpovednosti v prípade priestupku prekročenia rýchlosti: vo viacerých členských štátoch je zodpovednou osobou držiteľ osvedčenia o evidencii vozidla, v iných členských štátoch je ňou vodič. Členské štáty by mali vynaložiť čo najväčšie úsilie, aby zabezpečili informovanosť vodičov z iných členských štátov, ktorí riadia vozidlo na ich území, o hlavných platných pravidlách cestnej premávky, ako napr. obmedzenie rýchlosti a maximálny obsah alkoholu v krvi.

V oznámení o priestupku, ktoré sa musí zaslať držiteľovi osvedčenia o evidencii vozidla, sa od tohto držiteľa v prípade, ak odmietne zaplatiť pokutu, vyžaduje, aby poskytol údaje o vodičovi, ktorý riadil príslušné vozidlo v čase, keď bol priestupok zaznamenaný. Ak z odpovede držiteľa osvedčenia o evidencii vozidla vyplynie, že priestupok bol spáchaný vodičom iným, ako je držiteľ, štát priestupku sám rozhodne, či bude tohto vodiča stíhať alebo nie.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z nasledujúcich dôvodov.

Forma smernice je najjednoduchšia možná forma na dosiahnutie cieľov návrhu.

Návrh sa zaoberá výlučne presadzovaním pravidiel v prípadoch dopravných priestupkov a nie harmonizáciou pravidiel cestnej premávky, trestných konaní alebo sankcií, pretože tieto záležitosti nie sú nevyhnutné na dosiahnutie požadovaných výsledkov. Návrh sa nezaoberá prípadmi, ak adresát odmietol zaplatiť peňažnú sankciu, ale bol konečným rozhodnutím prinútený zaplatiť ju, pretože v rámcovom rozhodnutí Rady 2005/214/SVV o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie sa ustanovuje vzájomné uznávanie a vykonávanie takýchto konečných rozhodnutí.

Ako sa uvádza v posúdení vplyvu, finančné a administratívne zaťaženie tohto návrhu je veľmi obmedzené. Okrem toho sa použije a rozšíri už existujúci informačný systém EÚ na účely výmeny informácií s cieľom cezhraničného presadzovania pravidiel, čo takisto umožní zníženie nákladov.

- **Výber nástrojov**

Navrhovaný nástroj: smernica.

Iné prostriedky by neboli primerané z nasledujúcich dôvodov.

Existujúce odporúčanie Komisie sa na dosiahnutie cieľa ukázalo ako nedostatočné. To isté platí aj o koregulácii a autoregulácii. Nariadenie by bolo zbytočne normatívne a nezodpovedalo by najvhodnejším spôsobom existujúcim orgánom vnútroštátneho práva.

4) VPLYV NA ROZPOČET

Návrh má vplyv na rozpočet v súvislosti so zavedením a činnosťou výboru povereného riadením smernice.

5) DODATOČNÉ INFORMÁCIE

- **Simulácia, pilotná fáza a prechodné obdobie**

Systém na výmenu informácií sa bude rozvíjať a testovať najneskôr dva roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice.

- **Zjednodušenie**

V návrhu sa ustanovuje zjednodušenie administratívnych postupov pre verejné orgány (EÚ alebo vnútroštátnych), napr. uľahčením výmeny informácií podľa jednotného protokolu.

S cieľom zabezpečiť účinné opatrenia následnej kontroly veľkého počtu dopravných priestupkov, ako napr. prekročenia rýchlosti, treba zaviesť zjednodušené postupy následnej kontroly týchto priestupkov súdržne so sankciami. Mnoho členských štátov v súčasnosti takéto postupy nezaviedlo, alebo ich uplatňujú iným spôsobom v súlade s existujúcimi dvojstrannými alebo viacstrannými dohodami. V prípade týchto členských štátov sa bude podporovať zavedenie takýchto postupov vzhľadom na očakávaný nárast používania automatizovaných meračov rýchlosti vyplývajúci z navrhnutých opatrení.

- **Tabuľka zhody**

Od členských štátov sa vyžaduje, aby oznámili Komisii znenie vnútroštátnych predpisov transponujúcich smernicu, ako aj tabuľku zhody, v ktorej sa porovnávajú uvedené ustanovenia s touto smernicou.

- **Európsky hospodársky priestor**

Navrhovaný akt sa týka záležitostí EHP, a preto by mal byť rozšírený o Európsky hospodársky priestor.

2008/0062 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa zjednodušuje cezhraničné presadzovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä jej článok 71 ods. 1 písm. c),

so zreteľom na návrh Komisie[4],

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[5],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[6],

po konzultácii s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy[7],

keďže:

(1) Európska únia realizuje politiku zameranú na zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky s cieľom znížiť počet smrteľných nehôd, zranení a materiálnych škôd. Súdržné uplatňovanie sankcií za dopravné priestupky, ktoré sú známe tým, že značne ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky, je dôležitý nástroj na dosiahnutie tohto cieľa.

(2) Sankcie vo forme peňažných pokút za určité dopravné priestupky sa však často neuplatňujú, ak ich spácha vodič vozidla, ktoré je zaevidované v inom členskom štáte, ako je štát, v ktorom k tomuto priestupku došlo, a to z dôvodu nedostatku vhodných mechanizmov.

---

4 Ú. v. EÚ C , , s. .
5 Ú. v. EÚ C , , s. .
6 Ú. v. EÚ C , , s. .
7 Ú. v. EÚ C , , s. .

(3) S cieľom zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky v celej Európskej únii a zabezpečiť rovnaký prístup k páchateľom príslušného členského štátu a k páchateľom, ktorí nemajú trvalý pobyt v príslušnom členskom štáte, by sa malo zjednodušiť presadzovanie pravidiel bez ohľadu na to, v ktorom členskom štáte je zaevidované vozidlo, s ktorým sa spáchal priestupok. Na tento účel je vhodné zaviesť systém cezhraničnej výmeny informácií.

(4) Takýto systém má osobitný význam v prípade dopravných priestupkov zaznamenaných automatizovanými zariadeniami, pričom sa nedá okamžite zistiť totožnosť páchateľa, ako napr. prekročenie rýchlosti alebo nezastavenie na červený svetelný signál na semafore. Je užitočný aj tým, že umožňuje následnú kontrolu priestupkov, pri ktorej môže byť overenie údajov o evidencii vozidla nevyhnutné v prípadoch, ak bolo vozidlo zastavené. Ide najmä o jazdu pod vplyvom alkoholu.

(5) Typy dopravných priestupkov, ktoré má tento systém pokrývať, by mali odzrkadľovať ich závažnosť, nakoľko ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky a mali by zahŕňať priestupky, ktoré sú vymedzené ako dopravné priestupky v právnych predpisoch v členských štátoch. V súlade s uvedeným je vhodné vytvoriť ustanovenia týkajúce sa prekročenia rýchlosti, jazdy pod vplyvom alkoholu, nepoužitia bezpečnostného pásu a nezastavenia na červený svetelný signál na semafore. Komisia bude aj naďalej sledovať vývoj v celej EÚ, pokiaľ ide o ďalšie dopravné priestupky so závažnými dôsledkami pre bezpečnosť cestnej premávky a v prípade potreby navrhne preskúmanie tejto smernice s cieľom zahrnúť ich do jej rozsahu pôsobnosti, pričom ide napr. o jazdu pod vplyvom drog, použitie mobilného telefónu pri riadení vozidla a riadenie nepoisteného vozidla.

(6) Mal by sa vzťahovať na fázy od zaznamenania priestupku po zaslanie oznámenia o priestupku, podľa štandardného vzoru, držiteľovi osvedčenia o evidencii príslušného vozidla, aby sa zabezpečila účinnosť systému presadzovania pravidiel. Po prijatí konečného rozhodnutia sa uplatní rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie[8].

(7) Okrem toho by sa cezhraničná výmena informácií mala rýchlo uskutočniť elektronickými prostriedkami. Na tento účel by sa mala zaviesť elektronická sieť EÚ.

(8) Keďže sú údaje týkajúce sa určenia totožnosti páchateľa priestupku osobné, členské štáty musia prijať opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie súladu so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov[9].

(9) Opatrenia potrebné na implementáciu tejto smernice by mali byť prijaté v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu[10].

---

8 Ú. v. EÚ L 76, 22.3.2005, s. 16.

9 Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

10 Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

(10) Komisii by sa mala zveriť najmä právomoc prijímať opatrenia, ktoré sa týkajú úpravy prílohy. Keďže majú uvedené opatrenia všeobecný rozsah pôsobnosti a sú navrhnuté s cieľom zmeniť a doplňať menej závažné prvky tejto smernice, musia byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou, stanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

(11) Keďže ciele plánovaného opatrenia, t.j. zjednodušenie cezhraničného vymáhania sankcií v prípade určitých dopravných priestupkov, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov ich rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity zakotvenou v článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje táto smernica rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1
Predmet a rozsah pôsobnosti

1. Touto smernicou sa stanovuje systém na zjednodušenie cezhraničného vymáhania sankcií v prípade týchto dopravných priestupkov:

a) prekročenie rýchlosti;

b) jazda pod vplyvom alkoholu;

c) nepoužitie bezpečnostného pásu;

d) nezastavenie na červený svetelný signál na semafore.

2. Táto smernica sa uplatňuje len v prípade, ak je sankcia, ktorá sa má uložiť za príslušný priestupok, peňažná pokuta ,alebo je jej súčasťou.

Článok 2
Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice platia tieto vymedzenia:

(a) „držiteľ" je držiteľ osvedčenia o evidencii príslušného vozidla;

(b) „štát priestupku“ je členský štát, kde bol priestupok spáchaný;

(c) „štát trvalého pobytu“ je členský štát, v ktorom je zaevidované vozidlo, s ktorým bol priestupok spáchaný;

(d) „príslušný orgán“ je orgán zodpovedný za vnútroštátnu databázu evidenčných dokladov vozidiel;

(e) „prekročenie rýchlosti“ je prekročenie obmedzení rýchlosti platných v štáte priestupku pre pozemné komunikácie alebo príslušný druh vozidla;

(f) „jazda pod vplyvom alkoholu“ je riadenie vozidla s množstvom alkoholu v krvi vyšším, ako je maximálne povolené množstvo platné v štáte priestupku;

(g) „nepoužitie bezpečnostného pásu“ je nedodržanie požiadavky pripútať sa bezpečnostným pásom alebo použiť detský zadržiavací systém v prípadoch, ak je použitie takéhoto zariadenia povinné v súlade so smernicou Rady 91/671/EHS[11] alebo vnútroštátnym právom v štáte priestupku;

(h) „nezastavenie na červený svetelný signál na semafore“ je priestupok nezastavenia na signál s červeným svetlom svetelného signalizačného zariadenia, ako sa vymedzuje v právnych predpisoch štátu priestupku.

KAPITOLA II

USTANOVENIA ZJEDNODUŠUJÚCE CEZHRANIČNÉ PRESADZOVANIE PRAVIDIEL

Článok 3

Postup určený na výmenu informácií medzi členskými štátmi

1. Ak sa v členskom štáte spáchal priestupok s vozidlom, ktoré je zaevidované v inom členskom štáte, a orgán zodpovedný za stíhanie priestupku v štáte priestupku v danom prípade neuložil sankciu a prípad ihneď uzavrel, príslušný orgán v tomto štáte zašle poznávaciu značku vozidla a informácie o mieste a čase priestupku príslušnému orgánu v inom členskom štáte alebo štáte trvalého pobytu, pokiaľ ho možno určiť. Bude tak postupovať za rovnakých okolností a podmienok, za ktorých by priestupok stíhal, ak by bol spáchaný s vozidlom zaevidovaným na jeho vlastnom území.

2. Príslušný orgán v štáte trvalého pobytu bezodkladne poskytne príslušnému orgánu v štáte priestupku tieto informácie:

a) značku a model vozidla, ktoré má príslušnú poznávaciu značku;

---

[11] Smernica Rady 91/671/EHS zo 16 decembra 1991 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa povinného použitia bezpečnostných pásov vo vozidlách s hmotnosťou menšou než 3,5 t (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 26), zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/20/ES (Ú. v. EÚ L 115, 9.5.2003, s. 63).

b) v prípadoch, ak je držiteľ osvedčenia o evidencii príslušného vozidla fyzickou osobou, meno, adresu, dátum a miesto narodenia;

c) v prípadoch, ak je držiteľ osvedčenia o evidencii príslušného vozidla právnickou osobou, názov a adresu.

3. Príslušné orgány druhého členského štátu neuchovávajú informácie zaslané štátom priestupku.

Článok 4
Využitie elektronickej siete

1. Členské štáty prijímajú všetky nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa výmena informácií uvedená v článku 3 vykonala elektronickými prostriedkami. Na tento účel členské štáty prijímajú všetky nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa elektronická sieť EÚ založená na spoločných pravidlách zriadila najneskôr 12 mesiacov odo dňa uvedeného v článku 9 ods. 1.

2. Komisia prijíma spoločné pravidlá, ktoré sa týkajú implementácie odseku 1, a to do dňa uvedeného v článku 9 ods. 1 v súlade s regulačným postupom stanoveným v článku 8 ods. 2.

Tieto spoločné pravidlá zahŕňajú najmä ustanovenia o:

a) formáte vymieňaných údajov;

b) technických postupoch určených na elektronickú výmenu údajov medzi členskými štátmi.

Článok 5
Oznámenie o priestupku

1. Orgán štátu priestupku zodpovedný za stíhanie priestupkov, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, po prijatí informácií uvedených v článku 3 ods. 2 zašle držiteľovi oznámenie o priestupku. Oznámenie sa vypracuje na základe vzoru uvedeného v prílohe.

2. Oznámenie o priestupku obsahuje opis relevantných údajov o príslušnom priestupku a výšku peňažnej pokuty, ktorú musí držiteľ zaplatiť, o možnostiach, ktoré má držiteľ k dispozícii na popretie dôvodov oznámenia o priestupku a na odvolanie sa proti rozhodnutiu o uložení peňažnej pokuty, a o postupe v prípade sporu alebo odvolania.

3. V oznámení o priestupku je držiteľ informovaný, že pokiaľ nezamýšľa zaplatiť peňažnú pokutu, musí vyplniť formulár na odpoveď.

4. Oznámenie o priestupku sa posiela držiteľovi v úradnom jazyku alebo v jednom z úradných jazykov štátu trvalého pobytu, podľa toho, ako to určí tento štát.

5. Komisia môže upraviť vzorové oznámenie o priestupku, aby zohľadnila technický vývoj. Tieto opatrenia, účelom ktorých je zmena a doplnenie nezávažných prvkov tejto smernice, sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 8 ods. 3.

Článok 6
Ústredné orgány

1. Každý členský štát určuje ústredný orgán, ktorý mu bude pomáhať pri uplatňovaní tejto smernice.

2. Každý členský štát oznamuje Komisii do šiestich mesiacov od nadobudnutia platnosti tejto smernice názvy a adresy ústredných orgánov určených podľa tohto článku.

3. Komisia oznamuje informácie uvedené v odseku 2 ostatným členským štátom.

Článok 7
Právo na prístup, opravu a vymazanie

1. Bez toho, aby bolo dotknuté právo osôb, ktorých sa údaje týkajú, stanovené vnútroštátnymi právnymi predpismi podľa článku 12 písm. a) smernice 95/46/ES, má každá osoba právo získať oznámenie o svojich osobných údajoch zaznamenaných v štáte trvalého pobytu, ktoré boli poskytnuté žiadajúcemu členskému štátu.

2. Bez toho, aby bolo dotknuté dodržiavanie formálnych požiadaviek týkajúcich sa odvolania a opravných prostriedkov príslušných členských štátov, má každá dotknutá osoba právo na bezodkladnú opravu nepresných osobných údajov alebo vymazanie akýchkoľvek údajov, ktoré boli zaznamenané neoprávnene.

3. Osoby, ktorých sa týkajú údaje, môžu uplatňovať práva uvedené v odseku 2 voči ústrednému orgánu svojho štátu trvalého pobytu.

KAPITOLA III

POSTUPY VÝBORU

Článok 8
Výbor

1. Komisii pomáha výbor pre presadzovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Lehota uvedená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES sa stanovuje na tri mesiace.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

KAPITOLA IV

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 9
Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do dvanástich mesiacov po jej nadobudnutí účinnosti. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou.

   Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 10

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 11

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*

PRÍLOHA
VZOR oznámenia o priestupku

uvedený v článku 5

[TITULNÁ STRANA]

[Meno, adresa a telefónne číslo odosielateľa] [Meno a adresa príjemcu]

OZNÁMENIE

o dopravnom priestupku spáchanom v ..... [názov členského štátu, kde bol priestupok spáchaný]

[uvedený text bude zobrazený na titulnej strane vo všetkých úradných jazykoch EÚ]

Strana 2

Dňa [dátum .....] bol dopravný priestupok spáchaný s vozidlom s poznávacou značkou ....., značky ....., model ..... zaznamenaný ..... [názov zodpovedného orgánu].

Ste zaregistrovaný ako držiteľ osvedčenia o evidencii vyššie uvedeného vozidla.

Relevantné údaje týkajúce sa priestupku sú opísané na strane 3.

Splatná výška peňažnej pokuty za tento priestupok predstavuje ..... EUR / národná mena.

Pokuta sa musí zaplatiť do .....

Ak nezaplatíte túto peňažnú pokutu, musíte vyplniť priložený formulár odpovede (strana 4) a poslať ho na uvedenú adresu.

Strana 3

Relevantné podrobné údaje týkajúce sa priestupku

a) Údaje týkajúce sa vozidla, s ktorým sa vodič dopustil priestupku:

Evidenčné číslo:

Krajina, v ktorej je vozidlo evidované:

Značka a model:

b) Údaje týkajúce sa priestupku

Miesto, dátum a čas priestupku:

Povaha a právna klasifikácia priestupku:

prekročenie rýchlosti, jazda pod vplyvom alkoholu, nepoužitie bezpečnostného pásu alebo detského zadržiavacieho systému, nezastavenie na červený svetelný signál na semafore[12]

Podrobný opis priestupku:

Odkaz na príslušné právne ustanovenie (-nia):

Opis dôkazu o spáchaní priestupku alebo odkaz na tento dôkaz:

c) Údaje týkajúce sa zariadenia, ktoré sa použilo pri zaznamenaní priestupku[13]

Druh zariadenia na zaznamenanie prekročenia rýchlosti, jazdy pod vplyvom alkoholu, nezastavenia na červený svetelný signál na semafore alebo nepoužitia bezpečnostného pásu[14]:

Špecifikácia zariadenia:

Identifikačné číslo zariadenia:

Dátum, keď vyprší ostatná kalibrácia:

d) Výsledok použitia zariadenia:

[príklad týkajúci sa prekročenia rýchlosti; iné priestupky treba pridať:]

Maximálna rýchlosť:

Nameraná rýchlosť:

Nameraná rýchlosť upravená o mieru tolerancie:

---

12 Nehodiace sa prečiarknuť.

13 Neuplatňuje sa, ak sa nepoužilo žiadne zariadenie.

14 Nehodiace sa prečiarknuť.

Formulár odpovede

(vyplňte veľkými tlačenými písmenami a vyberte vhodnú odpoveď)

A. Totožnosť vodiča:

- priezvisko a meno:

- miesto a dátum narodenia;

- číslo vodičského preukazu: .... vydaný (dátum): ... a v (miesto):

- adresa:

B. Zoznam otázok:

(1) Je vozidlo značky... s evidenčným číslom... evidované na Vaše meno? áno/nie

Ak nie, držiteľom osvedčenia o evidencii je:

(priezvisko, meno, adresa)

(1) Uznávate, že ste sa dopustili priestupku?
áno/nie

(2) Ak neuznávate, že ste sa dopustili priestupku, uveďte dôvody:

Vyplnený formulár pošlite ***do 60 dní od dátumu tohto oznámenia*** tomuto orgánu:

na túto adresu:

INFORMÁCIE

Tento prípad bude preskúmaný príslušným orgánom štátu, v ktorom bol priestupok spáchaný. Ak sa v tejto záležitosti neuskutoční stíhanie, budete o tom informovaný do 60 dní odo dňa prijatia formulára odpovede.

Ak sa v tejto záležitosti stíhanie uskutoční, uplatní sa tento postup:

[vyplní štát priestupku – aký bude ďalší postup s upresnením možnosti a postupu odvolania sa proti rozhodnutiu uskutočniť stíhanie v príslušnej záležitosti. Tieto upresnenia budú v každom prípade zahŕňať: názov a adresu orgánu zodpovedného za stíhanie priestupku; lehotu na uhradenie platby; názov a adresu príslušnej odvolacej inštancie; lehotu na podanie odvolania].

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. NÁZOV NÁVRHU:

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zjednodušuje cezhraničné presadzovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky

2. RÁMEC ABM/ABB

Príslušné oblasti politiky a súvisiace činnosti:

Pozemná doprava – bezpečnosť cestnej premávky

3. ROZPOČTOVÉ POLOŽKY

3.1. Rozpočtové položky [prevádzkové položky a súvisiace položky technickej a administratívnej pomoci (predtým položky B..A)] vrátane ich názvov:

3.2. Trvanie akcie a finančného vplyvu:

Neobmedzené trvanie

3.3. Rozpočtové charakteristiky:

Rozpočtová položka	Druh výdavkov		Nové	Príspevok EZVO	Príspevky kandidátskych krajín	Výdavková kapitola vo finančnom výhľade

4. ZHRNUTIE ZDROJOV

4.1. Finančné zdroje

4.1.1. Zhrnutie viazaných rozpočtových prostriedkov (VRP) a platobných rozpočtových prostriedkov (PRP)

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh výdavkov	Oddiel č.		Rok 2012	2013	2014	2015	2016	2017 a nasl.	Spolu
Prevádzkové výdavky[15]									
Viazané rozpočtové prostriedky (VRP)	8.1.	a							
Platobné rozpočtové prostriedky (PRP)		b							
Administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume[16]									
Technická a administratívna pomoc (NRP)	8.2.4.	c							
CELKOVÁ REFERENČNÁ SUMA									
Viazané rozpočtové prostriedky		a+c							
Platobné rozpočtové prostriedky		b+c							
Administratívne výdavky <u>nezahrnuté</u> v referenčnej sume[17]									
Ľudské zdroje a súvisiace výdavky (NRP)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Administratívne náklady nezahrnuté v referenčnej sume (NRP) okrem nákladov na ľudské zdroje a súvisiacich nákladov	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Celkové orientačné finančné náklady na akciu									
VRP vrátane nákladov na ľudské zdroje SPOLU		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
PRP vrátane nákladov na ľudské zdroje spolu		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Výdavky, ktoré nespadajú do kapitoly xx 01 príslušnej hlavy xx.

16 Výdavky, ktoré spadajú do článku xx 01 04 hlavy xx.

17 Výdavky, ktoré spadajú do kapitoly xx 01okrem výdavkov podľa článkov xx 01 04 alebo xx 01 05.

Údaje o spolufinancovaní

Ak návrh predpokladá spolufinancovanie zo strany členských štátov alebo iných subjektov (uveďte ktorých), odhadovanú výšku spolufinancovania je potrebné uviesť v nasledujúcej tabuľke (ak sa predpokladá spolufinancovanie zo strany viacerých subjektov, pridajte ďalšie riadky):

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Subjekt podieľajúci sa na spolufinancovaní		Rok 2012	2013	2014	2015	2016	2017 a nasl.	Spolu
č.	f							
VRP vrátane spolufinancovania SPOLU	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Zlučiteľnosť s finančným plánovaním

X Návrh je zlučiteľný s platným finančným plánovaním.

☐ Návrh si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušnej výdavkovej kapitoly vo finančnom výhľade.

☐ Návrh si môže vyžadovať uplatnenie ustanovení medziinštitucionálnej dohody[18] (t. j. nástroj flexibility alebo revíziu finančného výhľadu).

4.1.3. Finančný vplyv na príjmy

X Návrh nemá finančný vplyv na príjmy.

☐ Návrh má finančný vplyv na príjmy, a to s týmto účinkom:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 1 desatinné miesto)

		Pred akciou	Stav po akcii					
Rozpočtová položka	Príjmy	[Rok n-1]	Rok n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Príjmy v absolútnom vyjadrení							
	b) Zmena v príjmoch	Δ						

[18] Pozri body 19 a 24 medziinštitucionálnej dohody.

[19] V prípade potreby, t. j. ak akcia trvá dlhšie ako 6 rokov, pridajte ďalšie stĺpce.

4.2. Ľudské zdroje – pracovníci zamestnaní na plný pracovný čas (vrátane úradníkov, dočasných zamestnancov a externých pracovníkov) – pozri podrobné informácie v bode 8.2.1.

Ročné požiadavky	Rok 2012	2013	2014	2015	2016	2017 a nasl.
Počet ľudských zdrojov spolu	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CHARAKTERISTIKY A CIELE

5.1. Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte

Výbor pomáha Komisii pri plnení niekoľkých úloh uvedených v tejto smernici, najmä: pri prijímaní spoločných pravidiel týkajúcich sa elektronickej siete EÚ určenej na výmenu informácií, pri úprave prílohy obsahujúcej vzor oznámenia o priestupku určeného majiteľovi vozidla, s ktorým bol spáchaný dopravný priestupok.

5.2. Pridaná hodnota v prípade zapojenia Spoločenstva, zlučiteľnosť návrhu s inými finančnými nástrojmi a možná synergia

Na účel zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky v celej Európskej únii a zabezpečenia rovnakého prístupu k páchateľom s trvalým pobytom v príslušnom členskom štáte a k páchateľom, ktorí nemajú trvalý pobyt v príslušnom členskom štáte, sa návrh zameriava na vytvorenie systému na zjednodušenie cezhraničného vymáhania sankcií za niektoré dopravné priestupky. Zatiaľ čo sa tento návrh zaoberá fázami od zaznamenania priestupku po zaslanie oznámenia o priestupku držiteľovi osvedčenia o evidencii vozidla, rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie[20] sa uplatňuje ihneď po prijatí konečného rozhodnutia.

5.3. Ciele, očakávané výsledky a súvisiace ukazovatele návrhu v kontexte rámca ABM

Cieľ: prispieť k zníženiu počtu úmrtí na cestách v EÚ v roku 2010 a neskôr o 50 %. Výsledky tejto smernice sa budú monitorovať. Očakávaný výsledok: zníženie počtu priestupkov cestnej premávky, a to najmä tých, ktorých sa dopustili páchatelia nemajúci trvalý pobyt v príslušnom členskom štáte, ale aj tých, ktorých sa dopustili páchatelia príslušného členského štátu, pričom toto zníženie bude vo všeobecnosti vyplývať z toho, že si vodiči postupne uvedomia, že tieto priestupky nezostávajú nepotrestané.

[20] Z 24. februára 2005 (Ú. v. EÚ L 76, 22.3.2005, s. 16).

5.4. Spôsob implementácie (orientačný)

☐ ***Centralizované hospodárenie***

☐ priamo na úrovni Komisie

☐ nepriamo delegovaním právomocí na:

☐ výkonné agentúry

☐ subjekty zriadené Spoločenstvami podľa článku 185 nariadenia o rozpočtových pravidlách

☐ národné verejné subjekty/subjekty poverené poskytovaním služieb vo verejnom záujme

X ***Zdieľané alebo decentralizované hospodárenie***

X s členskými štátmi

☐ s tretími krajinami

☐ ***Spoločné hospodárenie s medzinárodnými organizáciami (bližšie uveďte)***

Poznámky:

6. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

6.1. Systém monitorovania

Výbor budú riadiť príslušní úradníci Komisie, ktorí mu budú predsedať. Vývoj a pokrok činnosti výboru sa preto budú nepretržite monitorovať.

6.2. Hodnotenie

6.2.1. Hodnotenie ex-ante

Bola vypracovaná správa o posúdení vplyvu týkajúca sa návrhu smernice a v súvislosti s ňou bol konzultovaný Výbor pre posúdenie vplyvu.

6.2.2. Opatrenia prijaté po strednodobom hodnotení/hodnotení ex-post (znalosti získané z podobných predchádzajúcich skúseností)

6.2.3. Podmienky a pravidelnosť budúcich hodnotení

Výbor sa bude schádzať dvakrát ročne.

7. OPATRENIA PROTI PODVODOM

Výbor budú riadiť príslušní úradníci Komisie, ktorí mu budú predsedať. Vývoj a pokrok činnosti výboru sa preto budú nepretržite monitorovať.

8. PODROBNÉ ÚDAJE O ZDROJOCH

8.1. Ciele návrhu z hľadiska ich finančných nákladov:

Neuplatňuje sa

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

(Uveďte názvy cieľov, akcií a výstupov)	**Druh výstupu**	**Priemerné náklady**	**Rok n**		**Rok n+1**		**Rok n+2**		**Rok n+3**		**Rok n+4**		**Rok n+5 a nasl.**		**SPOLU**	
			Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu
OPERATÍVNY CIEĽ č. 1[21] ……																
Akcia 1 ……																
- Výstup 1																
- Výstup 2																
Akcia 2 ……																
- Výstup 1																
Medzisúčet - Cieľ 1																
OPERATÍVNY CIEĽ č. 2 ……																

[21] Ako je uvedené v oddiele 5.3.

Akcia 1 ……																
- Výstup 1																
Medzisúčet - Cieľ 2																
OPERATÍVNY CIEĽ č. n ……																
Medzisúčet Cieľ n																
NÁKLADY SPOLU																

8.2. Administratívne výdavky

8.2.1. Počet a druh ľudských zdrojov

Druhy pracovných miest		Zamestnanci poverení riadením akcie za využitia existujúcich a/alebo dodatočných zdrojov (**počet pracovných miest/plných pracovných úväzkov**)					
		Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017
Úradníci alebo dočasní zamestnanci[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Zamestnanci financovaní[23] podľa článku XX 01 02							
Iní zamestnanci[24] financovaní podľa článku XX 01 04/05							
SPOLU		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Opis úloh vyplývajúcich z akcie

Riadenie výboru.

Výbor pomáha Komisii pri plnení niekoľkých úloh uvedených v tejto smernici, najmä: pri prijímaní spoločných pravidiel týkajúcich sa elektronickej siete EÚ určenej na výmenu informácií, pri úprave prílohy obsahujúcej vzor oznámenia o priestupku určeného majiteľovi vozidla, s ktorým bol spáchaný dopravný priestupok.

8.2.3. Pôvod ľudských zdrojov (štatutárny)

☐ Pracovné miesta pridelené v súčasnosti na riadenie programu, ktoré sa majú nahradiť alebo predĺžiť.

☐ Pracovné miesta predbežne pridelené v rámci plnenia RPS/PNR (ročnej politickej stratégie/predbežného návrhu rozpočtu) na rok n.

☒ Pracovné miesta požadované v ďalšom postupe RPS/PNR.

☐ Pracovné miesta preobsadzované zo zdrojov existujúcich v príslušnom riadiacom útvare (vnútorná reorganizácia).

☐ Pracovné miesta požadované na rok n, ale neplánované v rámci RPS/PNR daného roku.

---

22 Náklady, ktoré NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.
23 Náklady, ktoré NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.
24 Náklady, ktoré sú zahrnuté v referenčnej sume.

8.2.4. Ostatné administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume (XX 01 04/05 – Výdavky na administratívne riadenie)

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtová položka (číslo a názov)	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017 a nasl.	SPOLU
Technická a administratívna pomoc (vrátane súvisiacich nákladov na zamestnancov)							
Výkonné agentúry[25]							
Iná technická a administratívna pomoc							
- *intra muros*							
- *extra muros*							
Technická a administratívna pomoc spolu							

8.2.5. Finančné náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady <u>nezahrnuté</u> v referenčnej sume

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh ľudských zdrojov	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017 a nasl.
Úradníci a dočasní zamestnanci (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Zamestnanci financovaní podľa článku XX 01 02 (pomocní zamestnanci, vyslaní národní experti, zmluvní zamestnanci atď.) (uveďte rozpočtovú položku)						
Náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady (NEZAHRNUTÉ v referenčnej sume) spolu	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Uveďte odkaz na konkrétny legislatívny finančný výkaz pre príslušné výkonné agentúry.

Výpočet – ***Úradníci a dočasní zamestnanci***

0,5 zamestnanca x 117 000 EUR: 58500 EUR (0,0585 milióna EUR) ročne

Výpočet – ***Zamestnanci financovaní podľa článku XX 01 02***

Neuplatňuje sa.

8.2.6. Ostatné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017 a nasl.	SPOLU
XX 01 02 11 01 – Služobné cesty							
XX 01 02 11 02 – Zasadnutia a konferencie							
XX 01 02 11 03 – Výbory[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Štúdie a konzultácie							
XX 01 02 11 05 – Informačné systémy							
2 Ostatné výdavky na riadenie (XX 01 02 11) spolu							
3 Ostatné výdavky administratívnej povahy (spresnite uvedením odkazu na rozpočtovú položku)							
Administratívne náklady (NEZAHRNUTÉ v referenčnej sume) okrem nákladov na ľudské zdroje a súvisiacich nákladov spolu	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Výbor na základe rozhodnutia Rady 2006/512/ES (komitológia). Čiastka (0,0351 milióna EUR) je vypočítaná takto: 650 EUR na odborníka x 27 členských štátov x 2 zasadnutia ročne.

Finančné potreby týkajúce sa ľudských a administratívnych zdrojov budú pokryté z existujúcich zdrojov alebo pridelených prostriedkov, ktoré môžu byť s ohľadom na rozpočtové obmedzenia schválené pre riadiace GR v rámci ročného postupu prideľovania.

GR pre rozpočet berie na vedomie prehlásenie, že „existujúci informačný systém EÚ sa bude používať a rozširovať na účel výmeny informácií s cieľom cezhraničného presadzovania pravidiel“ a vyvodzuje z neho, že prípadná potreba upraviť existujúci systém sa bude financovať z tej rozpočtovej položky, z ktorej sa financoval predchádzajúci vývoj systému.