KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 19.3.2008
COM(2008) 151 konč.

2008/0062 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o lažjem čezmejnem pregonu na področju varnosti v cestnem prometu

(predložila Komisija)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1) OZADJE PREDLOGA

- **Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Namen politike varnosti EU v cestnem prometu od leta 2001 je prepoloviti število smrtnih žrtev prometnih nesreč do leta 2010. Leta 2001 je na evropskih cestah umrlo 54 000 oseb v 27 državah, ki so zdaj države članice Evropske unije, od takrat je bilo sprejetih veliko ukrepov, katerih namen je doseči 50-odstotno zmanjšanje. Leta 2007 se je prvič po letu 2001 zgodilo, da ni bilo nikakršnega napredka glede zmanjšanja smrtnih žrtev na cestah EU. Število smrtnih žrtev se je v letu 2004 zmanjšalo za 6 %, v letu 2006 za 5 %, v letu 2007 pa je ostalo nespremenjeno (0 %). V letu 2007 je bilo 43 000 smrtnih žrtev, torej toliko, kot če bi vsak teden v EU strmoglavilo pet srednje velikih potniških letal. V obdobju od 2001 do 2007 se je število smrtnih žrtev zmanjšalo za 20 %, da bi dosegli cilj prepolovitve števila smrtnih žrtev na cestah, pa bi se moralo zmanjšati za 37 %. Ker se je pregon izkazal kot zelo učinkovit način za zmanjšanje števila smrtnih žrtev, je Komisija kot del svojega delovnega programa za leto 2007 sprejela predlog direktive na tem področju.

Kadar je prometni prekršek storjen v eni državi članici z vozilom, ki je registrirano v drugi državi članici, ta zdaj pogosto ostane nekaznovan. Najtežje je zlasti pri prekrških, ki se odkrijejo s samodejnimi merilniki hitrosti in ni neposrednega stika med voznikom in policijo. Za uspešnost prizadevanj za zmanjšanje števila smrtnih žrtev je ključno, da je javnost naklonjena pregonom, zaradi nerezidenčnih voznikov, ki bi se sankcijam izmikali, pa bi se lahko ta naklonjenost zmanjšala.

V državah, za katere je ta podatek na voljo, znaša delež nerezidentov v cestnem prometu približno 5 %[1]. Med vozniki, ki prekoračijo dovoljeno hitrost, se delež nerezidenčnih voznikov giblje od 2,5 % do 30 %[2]. Po teh podatkih je med nerezidenčnimi vozniki večji delež storilcev prekrška prekoračitve dovoljene hitrosti kot med rezidenčnimi[3].

Države članice so podpisale več dvostranskih sporazumov, vendar se je pokazalo, da jih je težko izvajati. Ker se čezmejni pregon po EU ne izvaja, ostajajo nekaznovani prekrški nerezidenčnih voznikov, ki jih ne zajema noben dvostranski sporazum, posledica pa je tudi diskriminacija rezidenčnih storilcev prometnih prekrškov.

---

1 Vir: Eurostat. Ocena 5 % temelji na podatkih iz izbrane skupine držav. To pomeni, da približno 5 % prevoženih kilometrov v neki državi opravijo vozila, ki so registrirana v drugi državi. Ta delež znaša 5,5 % v Franciji (30 milijard prevoženih kilometrov), 3,9 % v Nemčiji, 4,1 % na Nizozemskem in 3,9 % v Združenem kraljestvu.

2 2,5 % na Danskem, 4 % na Finskem, 6 % na Nizozemskem, 8 % v Kataloniji (Španija), 14 % v Belgiji, 15 % v Franciji in 30 % v Luksemburgu.

3 V Franciji je njihov delež v prometu 5,5 %, med storilci prekrškov pa 15 %. Ustrezne vrednosti na Nizozemskem so 4,1 % voznikov in 6 % storilcev prekrškov (Centraal Justitieel Incasso Bureau, the Netherlands).

Cilj tega predloga je olajšati kaznovanje voznikov za prekrške, storjene zunaj države članice, v kateri je vozilo registrirano. Namen tega sistema je zagotoviti, da se pregon za takšne prekrške izvaja ne glede na to, kje v Evropski uniji je bil prekršek storjen in kje je bilo registrirano vozilo, s katerim je bil storjen prekršek.

Prekrški, ki jih zajema predlog, so prekoračitev hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola, neuporaba varnostnega pasu in vožnja skozi rdečo luč. Ti prometni prekrški povzročijo največ nesreč in smrtnih žrtev na cesti.

Cilj predloga je vzpostaviti omrežje EU za elektronsko izmenjavo podatkov, s katerim bi bilo mogoče ugotoviti imetnika vozila, da bi lahko organi države članice, v kateri je bil storjen prekršek, imetniku vozila, udeleženega pri prekršku, poslali obvestilo.

Takšen sistem bi bil pomemben zlasti pri prometnih prekrških, odkritih s samodejnimi napravami, pri katerih identitete storilca prekrška ni mogoče ugotoviti takoj, to sta npr. prekoračitev hitrosti ali vožnja skozi rdečo luč. Koristen je tudi v primerih, ko je bilo vozilo zaustavljeno, da se omogoči obravnavanje prekrškov, pri katerih bi bilo treba preveriti podatke o registraciji. To velja zlasti za vožnjo pod vplivom alkohola.

Namen predloga ni usklajevanje cestno prometnih predpisov niti kazni za prometne prekrške, saj je to bolje prepustiti v presojo državam članicam. Vsebuje samo določbe povsem upravne narave, s katerimi se vzpostavlja učinkovit in uspešen sistem čezmejnega pregona za glavne prometne prekrške. Ne posega v odločitev držav članic glede kvalifikacije teh prometnih prekrškov, ki so lahko upravne ali kazenske narave. Prav tako ne posega v zakone držav članic glede odgovornosti za zadevne prekrške.

Besedilo se uporablja ne glede na razlike v pravni kvalifikaciji zadevnih prekrškov kot kazenskih ali upravnih, ki je v posameznih državah članicah različna; lahko se uporablja neodvisno od takšne kvalifikacije.

Glede na vse te omejitve predlog v celoti upošteva načelo subsidiarnosti.

Predlagani sistem ne posega v tradicionalni način obravnavanja čezmejnih prekrškov: te še vedno preganjajo države članice, v katerih je bil prekršek storjen. Njegova dodana vrednost je v uvedbi mehanizma, ki zdaj še ne obstaja, s katerim lahko zadevni organi ugotovijo in preganjajo tuje storilce prekrškov.

Predlog ne posega v uporabo Okvirnega sklepa Sveta 2005/214/PNZ o uporabi načela vzajemnega priznavanja denarnih kazni (tretji steber). Predlagana direktiva se uporablja v obdobju pred izrekom dokončne sankcije, medtem ko se okvirni sklep začne uporabljati po tem, ko kršitelj ne plača kazni in se nato sprejme dokončna odločba, ki ga zavezuje k plačilu.

- **Splošno ozadje**

Napredek pri zmanjševanju števila smrtnih žrtev se je v obdobju od 2001 do 2007 zmanjševal. V letu 2007 napredka sploh ni bilo več; odstotek zmanjšanja smrtnih žrtev v EU je bil 0 %.

Razpoložljivi podatki kažejo, da so glavni vzroki nesreč s smrtnim izidom prekoračitev dovoljene hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola in neuporaba varnostnih pasov. To je veljalo že v letu 1999 in se od tedaj ni spremenilo.

Glede na študijo ocene učinka, dokončano v letu 2007, ki daje ocene za leto 2004, je bilo 30 % smrtnih žrtev na cesti posledica prehitre vožnje, 25 % vožnje pod vplivom alkohola, 17 % neuporabe varnostnih pasov, približno 4 % pa vožnje skozi rdečo luč. Drugače povedano, 75 % vseh smrtnih žrtev na cesti je bilo posledica enega (ali več) od teh štirih prometnih prekrškov.

Komisija je 21. oktobra 2003 sprejela Priporočilo o pregonu na področju varnosti v cestnem prometu (2004/345/ES), ki vsebuje najboljše prakse glede pregona za tri najpomembnejše prekrške. Glede na trend števila smrtnih žrtev na cesti do danes se zdi, da to priporočilo, ki ni zavezujoči instrument, ne zadostuje za dosego cilja prepolovitve števila smrtnih žrtev na cesti.

Tega cilja brez nadaljnjega ukrepanja zelo verjetno ne bo mogoče doseči.

- **Obstoječe določbe na področju, na katero se nanaša predlog**

Priporočilo Komisije z dne 21. oktobra 2003 o pregonu na področju varnosti v cestnem prometu za prekoračitev dovoljene hitrosti, vožnjo pod vplivom alkohola in neuporabo varnostnih pasov obravnava predvsem najboljše prakse pregona, manj podrobno pa čezmejni pregon. Ta predlog obravnava predvsem čezmejna vprašana; ne obravnava pa samih praks pregona. Glavna podobnost med obema aktoma je, da oba obravnavata pregon za pretežno iste prometne prekrške.

- **Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije**

Predlagani ukrep je v skladu s politikami EU o zdravju ljudi in okolju. Dopolnil bo tudi Okvirni sklep Sveta 2005/214/PNZ o uporabi načela vzajemnega priznavanja denarnih kazni, ki vzpostavlja mehanizem čezmejnega priznavanja in izvrševanja dokončnih odločb glede denarnih kazni, med drugim tudi za prometne prekrške.

2) POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

- **Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi**

Posvetovalne metode, glavni ciljni sektorji in splošni profil vprašancev

Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi poteka že od zgodnjih faz projekta naprej. V letu 2004 je 24 000 državljanov EU v okviru projekta SARTRE 3 (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe* – Odnos družbe do nevarnosti v evropskem cestnem prometu) lahko predstavilo svoja mnenja o pregonu na področju varnosti v cestnem prometu.

Dne 20. julija 2006 je potekal sestanek s strokovno skupino, ustanovljeno na podlagi Priporočila Komisije z dne 21. oktobra 2003 o pregonu na področju varnosti v cestnem prometu, na katerem se je razpravljalo o ciljih in področju uporabe regulativnih ukrepov na ravni EU.

Potekalo je tudi več dvostranskih srečanj z mnogimi zainteresiranimi stranmi, zlasti državami članicami in izvršnimi organi.

Od 6. novembra 2006 do 19. januarja 2007 je v skladu z veljavnimi standardi Komisije prek spletišča „Europa“ potekalo javno posvetovanje. Prispelo je skupaj 54 mnenj različnih zainteresiranih strani. Vsa mnenja so objavljena na spletni strani o varnosti v cestnem prometu na portalu Komisije „Europa“.

Srečanje z zainteresiranimi stranmi je potekalo 27. februarja 2007, nanj pa so bili povabljeni vsi, ki so prispevali svoja mnenja, in vse države članice.

Komisija je sestavila vprašalnik, namenjen evropskim organom prometne policije, da bi pridobila informacije o pregonu v cestnem prometu Evrope. Enaindvajset držav je odgovorilo na vprašalnik, odgovori pa so bili uporabljeni kot izhodišče za okroglo mizo, na katero so bili povabljeni organi prometne policije, da bi izrazili svoje mnenje glede ukrepov EU.

Povzetek odgovorov in njihovo upoštevanje

Vsi udeleženci so se strinjali z opredelitvijo problema in predvidenimi ukrepi EU: povečanjem varnosti v cestnem prometu z izboljšanjem pregona, in sicer tako glede vsebine kot tudi postopka. Soglasja pa ni bilo pri vprašanju glede ustreznega pravnega okvira. Odgovori so bili upoštevani.

Javno posvetovanje je potekalo po internetu od 6. novembra 2006 do 19. januarja 2007. Komisija je prejela 54 odgovorov. Rezultati so na voljo na: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Zbiranje in uporaba izvedenskih mnenj**

Zadevna znanstvena ali strokovna področja

Varnost v cestnem prometu in pregon na področju varnosti v cestnem prometu

Uporabljena metodologija

Sestanki s strokovnjaki iz držav članic; posvetovanje in sestanki z zainteresiranimi stranmi; različni raziskovalni projekti; druga projekti in študije.

Glavne organizacije/strokovnjaki, vključeni v posvetovanja

Uradniki s področja prometne politike in uslužbenci organov pregona v cestnem prometu držav članic, TISPOL (evropska mreža prometnih policij) in evropski svet za varnost v prometu.

Povzetek prejetih in uporabljenih mnenj

Opozoril na možne nevarnosti z nepopravljivimi posledicami ni bilo.

Vsi so soglašali, da brez nadaljnjih ukrepov za izboljšanje pregona na področju varnosti v cestnem prometu ne bo mogoče zmanjšati nesprejemljivega števila smrtnih žrtev na cesti, kar je cilj, ki ga podpirajo vse ustanove EU. Soglasja ni bilo pri vprašanju glede ustreznih pravnih sredstev za uresničitev tega cilja.

Način javne objave mnenj strokovnjakov

Odzivi zainteresiranih strani na posvetovalni dokument so bili objavljeni na spletni strani Komisije:

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

- **Ocena učinka**

Ocena učinka obravnava pet možnosti, ki vse upoštevajo tako čezmejni pregon kot tudi najboljše prakse pregona, ki bi se uporabljale v državah članicah.

Po prvi možnosti se obstoječe stanje ne bi spremenilo.

Po drugi možnosti se nerezidenčni storilci prekrškov preganjajo ob vrnitvi v državo, v kateri so storili prekršek, in sicer na podlagi sodelovanja z državo registracije. Ta možnost obsega neregulativne ukrepe, ki bi jih bilo mogoče sprejeti brez sprememb obstoječih zakonov ali uvedbe nove zakonodaje na ravni EU. Priporočilo Komisije o pregonu na področju varnosti v cestnem prometu (2004/345/ES) države članice spodbuja k uporabi najboljših praks pregona. Izboljšajo se nacionalni predpisi glede čezmejnega pregona.

Tretja in četrta možnost vključujeta tudi neregulativne ukrepe za pregon, ki temeljijo na priporočilu Komisije. Tretja možnost glede čezmejnega pregona predvideva vzpostavitev omrežja EU za elektronsko izmenjavo podatkov, s katerim bi se ugotavljala identiteta imetnika vozila; četrta možnost temelji na vzajemnem priznavanju dokazov in pošiljanju ustreznih podatkov organom države, v kateri je vozilo registrirano, kar bi tem organom omogočilo pregon za prekrške in izvajanje sankcij.

Tudi peta možnost temelji na pošiljanju dokazov državi registracije z namenom čezmejnega pregona. Od druge, tretje in četrte možnosti se razlikuje po tem, da vključuje regulativne ukrepe za uporabo dobrih praks pregona s strani vseh držav članic. Ta možnost vključuje tudi ukrepe za standardizacijo naprav, ki se uporabljajo pri pregonu.

Zadnja možnost prinaša več socialnih, ekonomskih in okoljskih prednosti, kot ostale možnosti (socialne: zmanjšanje števila smrtnih žrtev in poškodovanih oseb na cesti; ekonomske: precejšnje finančne koristi zaradi zmanjšanja števila nesreč in s tem poškodb ljudi in materialne škode, pa tudi zaradi denarnih kazni; okoljske: zaradi zmanjšanja števila prekoračitev dovoljene hitrosti se zmanjša onesnaževanje in poraba goriva).

Vendar na sedanji stopnji priprave zakonodaje Skupnosti peta možnost ni izvedljiva, in sicer z vidika vsebine, ker je v nasprotju z načelom subsidiarnosti, ter proceduralnega vidika, ker se prekriva z Okvirnim sklepom Sveta 2005/214/PNZ o uporabi načela vzajemnega priznavanja denarnih kazni. Predlagani ukrep zato temelji na tretji možnosti. Njegov cilj je vzpostavitev sistema izmenjave ustreznih informacij med državami članicami, ki bi olajšal kaznovanje za nekatere prometne prekrške, storjene v eni državi članici z vozilom, ki je registrirano v drugi državi članici. V nasprotju s četrto možnostjo v tem primeru država članica, v kateri v je bil storjen prekršek, sama naprej obravnava prekršek. Ukrep zajema obdobje od ugotovitve prekrška do pošiljanja obvestila o prekršku imetniku potrdila o registraciji vozila. Ne zajema primerov, ko naslovnik zavrne plačilo in je nato z dokončno odločbo obsojen nanj, saj navedeni Okvirni sklep Sveta 2005/214/PNZ določa vzajemno priznavanje in izvrševanje takšnih dokončnih odločb.

Komisija je opravila oceno učinka, kakor je določeno v delovnem programu; poročilo o oceni učinka je na voljo v SEC(2007) XXX.

3) PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

- **Povzetek predlaganih ukrepov**

Predlog uvaja tehnične mehanizme in pravne instrumente, ki so potrebni za izvajanje čezmejnega pregona za cestno prometne prekrške, ki ogrožajo varnost v cestnem prometu.

Po predlaganem postopku se izmenjava informacij med državami članicami začne, ko je prekršek v eni državi članici storjen z vozilom, ki je registrirano v drugi državi članici. Država članica, v kateri je bil storjen prekršek, pošlje registrsko številko vozila in ostale ustrezne informacije drugim državam članicam ali državi registracije, če je to mogoče ugotoviti, in zaprosi za informacije o imetniku vozila. Izmenjava informacij med državami članicami poteka prek elektronskega omrežja. Ko država članica, v kateri je bil storjen prekršek, prejme zahtevane informacije, pošlje imetniku vozila obvestilo o prekršku in pri tem uporabi standardni obrazec, naveden v Prilogi.

Ta dokument vsebuje vse potrebne informacije za plačilo zahtevanega zneska in pouk o pravnih sredstvih. Kot skrajna možnost v primeru, da storilec prekrška ne plača kazni, se lahko uporabi Okvirni sklep Sveta 2005/214/PNZ o uporabi načela vzajemnega priznavanja denarnih kazni. Predlog zajema naslednje prekrške: prekoračitev dovoljene hitrosti, vožnjo pod vplivom alkohola, neuporabo varnostnega pasu in vožnjo skozi rdečo luč.

Poleg tega bo Komisiji pomagal odbor za pregon na področju varnosti v cestnem prometu, ki se bo ukvarjal z razvojem skupnih pravil za izmenjavo informacij z elektronskimi sredstvi. Ta odbor bo vključen tudi v morebitne spremembe obrazca obvestila o prekršku.

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga za sprejemanje ukrepov na ravni EU na področju varnosti v cestnem prometu je člen 71(1) Pogodbe ES, ki določa, da Svet v skladu s postopkom iz člena 251 določi […] (c): „ukrepe za izboljšanje varnosti prevoza."

- **Načelo subsidiarnosti**

Načelo subsidiarnosti se uporablja, ker predlog ne spada v izključno pristojnost Skupnosti.

Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predloga iz naslednjih razlogov.

Kljub priporočilu Komisije o najboljših praksah pregona (oktober 2003) države članice EU, kot kaže, ne bodo uspele doseči skupnega cilja prepolovitve števila smrtnih žrtev na cestah do leta 2010. V nekaterih državah članicah je možnost nesreče na cesti s smrtnim izidom danes skoraj petkrat večja kot v drugih. V državah z dobrimi praksami pregona je varnost v cestnem prometu na splošno boljša kot v državah, ki jih ne uporabljajo.

Pokazalo se je, da samodejne naprave pomembno prispevajo k izboljšanju pregona, zato je pomembno podpreti njihovo uporabo. V zvezi s prekoračitvami hitrosti podatki kažejo, da imajo v državah, kjer uporabljajo veliko samodejnih naprav za nadzor hitrosti, na primer na Nizozemskem in v Združenem kraljestvu, manjše število smrtnih žrtev na cesti (46 oziroma 56 na milijon prebivalcev), v državah z majhnim številom takšnih naprav, npr. na Poljskem in Češkem, pa imajo na splošno precej večje število smrtnih žrtev (143 oziroma 126 na milijon prebivalcev). (Podatki so za leto 2005). V zvezi z nadzorom vinjenost podatki kažejo, da je v državah, kjer pogosto preverjajo vinjenost za volanom, varnost v cestnem prometu na splošno boljša kot v državah, kjer je teh preverjanj manj.

Ker po načelu subsidiarnosti uporaba ukrepov pregona na lastnem ozemlju spada predvsem med pristojnosti držav članic, predlog ne predvideva posebnih zahtev glede načinov pregona na področju varnosti v cestnem prometu. Cilj predloga je predvsem omogočiti čezmejni pregon, česar države članice doslej niso mogle doseči z enostranskimi in dvostranskimi dejavnostmi. Glede na razpoložljive, vendar nepopolne podatke je storjenih precej prekrškov, ki niso kaznovani, kar ogroža učinkovitost in verodostojnost samodejnega pregona.

Brez uporabe naprav za samodejno odkrivanje prekoračitev dovoljene hitrosti in učinkovitih postopkov obravnave prekrškov ne bo mogoč ustrezen čezmejni pregon za takšne zelo pogoste prekrške. Enako velja za čezmejni pregon za prekršek vožnje pod vplivom alkohola, ki ni mogoč brez naključnih testiranj izdihanega zraka.

Glede na ugotovitve presoje učinka je mogoče pričakovati, da bodo države članice zaradi izvajanja predlaganih določb o čezmejnem pregonu začele na svojem ozemlju uporabljati tudi učinkovite ukrepe za pregon prekrškov, ki jih opredeljujejo samo njihovi nacionalni zakoni.

Sedanje dvostranske in medvladne pobude držav članic v zvezi s čezmejnim pregonom niso dovolj uspešne, ne zagotavljajo zadostne uporabe nacionalnih zakonov in so upravno in finančno neučinkovite. Nekateri takšni sporazumi sicer povečujejo uspešnost čezmejnega pregona v zadevnih državah (to velja predvsem za sporazume med Nizozemsko in Nemčijo ter Nizozemsko in Belgijo), drugi pa imajo zelo malo učinka. Zato varnost na cestah v vseh državah članicah ni tolikšna, kot bi lahko bila, nerezidenčni storilci prekrškov, ki ostajajo nekaznovani, pa so zato obravnavani drugače, kot domači storilci prekrškov. Cilj predloga je vzpostavitev sistema čezmejnega pregona po vsej EU, ki razrešuje težave obstoječih sporazumov in odpravlja potrebo po krpanju različnih dvostranskih in drugih medvladnih sporazumov, kar bi jemalo veliko časa in sredstev, navsezadnje pa ne bi bilo tako učinkovito.

Varnost na cestah je mogoče v vseh državah članicah še izboljšati; to velja predvsem za tiste države članice, v katerih varnost v cestnem prometu ni zadostna, pa tudi za države članice, ki so bile že doslej uspešne. Sprejetje predlaganih ukrepov je v interesu vseh držav članic, saj bistveno povečujejo možnosti zmanjšanja števila smrtnih žrtev na njihovih cestah.

Učinkovite metode pregona bi lahko, če bi jih uporabljale vse države članice, zelo prispevale k cilju prepolovitve števila hudih prometnih nesreč. Glede na študijo o oceni učinka bi se bilo mogoče s takšnimi metodami vsako leto izogniti do 5 000 smrtnim žrtvam.

Ukrep Skupnosti bo lažje dosegel cilje predloga iz naslednjih razlogov.

Samo instrument na ravni EU bi prek izmenjave ustreznih informacij z elektronskim sistemom omogočil dosleden in učinkovit čezmejni pregon za prometne prekrške po vsej EU.

Namen predloga ni usklajevanje cestno prometnih predpisov niti kazni za prometne prekrške, saj je to vprašanje bolje prepustiti v presojo državam članicam. Vsebuje samo določbe, ki so povsem upravne narave, s katerimi se vzpostavlja učinkovit sistem čezmejnega pregona za glavne prometne prekrške. Ne posega v odločitev držav članic glede kvalifikacije teh prometnih prekrškov, ki so lahko upravne ali kazenske narave. Prav tako ne posega v zakone držav članic glede odgovornosti za zadevne prekrške. Zakoni posameznih držav članicah se pogosto razlikujejo, na primer glede določb o odgovornosti za prekršek prekoračitve hitrosti: v mnogih državah članicah je odgovoren imetnik potrdila o registraciji vozila, v drugih državah članicah pa voznik. Države članice bi si morale čim bolj prizadevati zagotoviti, da bi bili vozniki iz ostalih držav članic, ki vozijo po njihovem ozemlju, seznanjeni z glavnimi veljavnimi cestno prometnimi predpisi, na primer glede najvišje dovoljene hitrosti in koncentracije alkohola v krvi.

Obvestilo o prekršku, ki ga je treba poslati imetniku potrdila o registraciji vozila, od imetnika zahteva, da v primeru, če ni pripravljen plačati kazni, navede, kdo je bil voznik njegovega vozila v trenutku, ko je bil ugotovljen prekršek. Če po navedbah imetnika potrdila o registraciji prekrška ni storil on, ampak drug voznik njegovega vozila, o morebitnem nadaljnjem pregonu voznika odloča država članica, v kateri je bil storjen prekršek.

- **Načelo sorazmernosti**

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti zaradi naslednjih razlogov.

Direktiva je najpreprostejša možna oblika pravnega akta za uresničitev ciljev predloga.

Namen predloga je samo pregon za cestno prometne prekrške in ne usklajevanje cestno prometnih predpisov, kazenskih postopkov ali sankcij, ker to ni potrebno za doseganje zastavljenih ciljev. Predlog ne zajema primerov, ko naslovnik zavrne plačilo denarne kazni in je nato z dokončno odločbo obsojen nanj, ker že Okvirni sklep Sveta 2005/214/PNZ o uporabi načela vzajemnega priznavanja denarnih kazni določa vzajemno priznavanje in izvršbo takšnih dokončnih odločb.

Kot je razvidno iz ocene učinka, so finančna in upravna bremena tega predloga zelo omejena. Za izmenjavo informacij pri čezmejnem pregonu se bo uporabljal in dodatno razširil že obstoječi informacijski sistem EU. To bo še bolj zmanjšalo stroške.

- **Izbira instrumentov**

Predlagani instrument: direktiva.

Druga sredstva ne bi bila primerna iz naslednjih razlogov.

Kot se je pokazalo, že sprejeto priporočilo Komisije ne zadostuje za uresničitev cilja. Prav toliko ali še bolj to velja za koregulacijo ali samoregulacijo. Uredba bi bila nepotrebno omejevalna in se ne bi nujno ujemala z obstoječimi nacionalnimi zakonodajami.

4) PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ima proračunske posledice zaradi vzpostavitve in vodenje odbora, pristojnega za direktivo.

5) DODATNE INFORMACIJE

- **Simulacija, pilotna faza in prehodno obdobje**

Rok za razvoj in preskus sistema za izmenjavo informacij je dve leti po začetku veljavnosti direktive.

- **Poenostavitev**

Predlog zagotavlja poenostavitev upravnih postopkov za javne organe (EU ali nacionalne), npr. s poenostavitvijo izmenjave informacij z enotnim protokolom.

Zaradi učinkovitega obravnavanja zelo velikega števila prekrškov, kot je prekoračitev dovoljene hitrosti, je treba uvesti poenostavljen postopek za dosledni pregon teh prekrškov z nalaganjem kazni. V mnogih državah članicah takšnih postopkov ni ali pa se ti postopki razlikujejo v skladu z obstoječimi dvostranskimi ali večstranskimi sporazumi. Pričakovano povečanje uporabe samodejnih naprav za odkrivanje prekoračitev hitrosti zaradi predlaganih ukrepov bo te država članice spodbudilo tudi k uvedbi takšnih postopkov.

- **Korelacijska tabela**

Države članice morajo Komisiji sporočiti besedilo nacionalnih določb za prenos te direktive in korelacijsko tabelo med navedenimi določbami in to direktivo.

- **Evropski gospodarski prostor**

Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

2008/0062 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o lažjem čezmejnem pregonu na področju varnosti v cestnem prometu

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71(1)(c) te Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije[4],

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[5],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[6],

po posvetovanju z evropskim nadzornikom za varstvo podatkov,

v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe[7],

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Evropska unija izvaja politiko povečanja varnosti v cestnem prometu z namenom zmanjšanja števila žrtev, poškodb in materialne škode. Dosledno izvrševanje sankcij za cestno prometne prekrške, za katere je znano, da zelo ogrožajo varnost na cesti, je pomemben instrument za doseganje tega cilja.

(2) Zaradi pomanjkanja ustreznih mehanizmov pa sankcije v obliki denarne kazni za nekatere prometne prekrške, ki so bili storjeni v eni državi članici z vozilom, ki je registrirano v drugi državi članici, pogosto niso izvršene.

(3) Zaradi povečanja varnosti v cestnem prometu po vsej Evropski uniji in zaradi zagotavljanja enake obravnave rezidenčnih in nerezidenčnih storilcev prekrškov bi bilo treba olajšati pregon tako, da ta ne bi bil odvisen od tega, v kateri državi članici je registrirano vozilo, s katerim je bil storjen prekršek. V ta namen bi bilo treba vzpostaviti sistem čezmejne izmenjave informacij.

---

4 UL C , , str. .
5 UL C , , str. .
6 UL C , , str. .
7 UL C , , str. .

(4) Takšen sistem bi bil pomemben zlasti pri prometnih prekrških, odkritih s samodejnimi napravami, pri katerih identitete storilca prekrška ni mogoče ugotoviti takoj, to sta npr. prekoračitev hitrosti ali vožnja skozi rdečo luč. Koristen bi bil tudi v primerih, ko je bilo vozilo zaustavljeno, da se omogoči obravnavanje prekrškov, pri katerih bi bilo treba preveriti podatke o registraciji. To velja zlasti za vožnjo pod vplivom alkohola.

(5) Ta sistem bi moral zajemati vrste prometnih prekrškov, s katerimi se resno ogroža varnost v cestnem prometu, in tiste, ki so opredeljeni kot prometni prekrški v zakonodajah vseh državah članicah. V skladu s tem bi bilo ustrezno sprejeti določbe za prekoračitev dovoljene hitrosti, vožnjo pod vplivom alkohola, neuporabo varnostnega pasu in vožnjo skozi rdečo luč. Komisija bo spremljala razvoj po EU v zvezi z drugimi cestno prometnimi prekrški z resnimi posledicami za varnost v cestnem prometu in lahko po potrebi predlaga spremembe direktive, da bi jih vključila v njeno področje uporabe, recimo vožnjo pod vplivom mamil, uporabo mobilnega telefona med vožnjo in vožnjo brez obveznega avtomobilskega zavarovanja.

(6) Zaradi zagotavljanja učinkovitosti sistema pregona bi ta moral zajemati obdobje od ugotovitve prekrška do pošiljanja obvestila o prekršku, izdelanega v skladu s standardnim obrazcem, imetniku potrdila o registraciji zadevnega vozila. Po sprejetju dokončne odločbe se uporablja Okvirni sklep Sveta 2005/214/PNZ o uporabi načela vzajemnega priznavanja denarnih kazni[8].

(7) Čezmejna izmenjava informacij bi morala potekati hitro z elektronskimi sredstvi. V ta namen bi bilo treba vzpostaviti elektronsko omrežje EU.

(8) Ker so podatki v zvezi z identifikacijo storilca prekrška osebni, bi morale države članice sprejeti potrebne ukrepe za zagotovitev skladnosti z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 95/46/ES z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov[9].

(9) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil[10].

(10) Komisiji bi bilo zlasti treba podeliti pooblastila za sprejetje ukrepov v zvezi s prilagoditvijo Priloge. Ker je področje uporabe navedenih ukrepov splošno in so namenjeni spremembi nebistvenih elementov te direktive, bi jih bilo treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

(11) Ker države članice same ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predvidenih ukrepov, torej lažjega čezmejnega izvrševanja sankcij za nekatere cestno prometne prekrške, ampak jih je mogoče zaradi obsega in učinkov bolje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega okvira, ki je potreben za dosego teh ciljev –

---

[8] UL L 76, 22.3.2005, str. 16.

[9] UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

[10] UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

STA SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1
Vsebina in področje uporabe

1. Ta direktiva vzpostavlja sistem za lažje čezmejno izvrševanje sankcij za naslednje cestno prometne prekrške:

(a) prekoračitev dovoljene hitrosti;

(b) vožnjo pod vplivom alkohola;

(c) neuporabo varnostnega pasu;

(d) vožnjo skozi rdečo luč.

2. Ta direktiva se uporablja samo, če je sankcija, predvidena za zadevni prekršek, denarna kazen ali če sankcija to kazen vključuje.

Člen 2
Opredelitev pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(a) „imetnik“ pomeni imetnika potrdila o registraciji zadevnega vozila;

(b) „država prekrška“ pomeni državo članico, v kateri je bil storjen prekršek;

(c) „država registracije“ pomeni državo članico, v kateri je registrirano vozilo, s katerim je bil storjen prekršek;

(d) „pristojni organ“ pomeni organ, ki je pristojen za nacionalno zbirko podatkov o dokumentih za registracijo vozil;

(e) „prekoračitev dovoljene hitrosti“ pomeni prekoračitev omejitve za hitrost, ki velja v državi prekrška za zadevno cesto in vozilo;

(f) „vožnja pod vplivom alkohola“ pomeni vožnjo s koncentracijo alkohola v krvi, ki presega najvišjo koncentracijo, ki je dovoljena v državi prekrška;

(g) „neuporaba varnostnega pasu“ pomeni neizpolnitev zahteve po uporabi varnostnega pasu ali zadrževalnega sistema za otroke, kadar je takšna uporaba obvezna v skladu z Direktivo Sveta 91/671/EGS[11] ali nacionalnim zakonom v državi prekrška.

(h) „vožnja skozi rdečo luč“ pomeni prekršek vožnje skozi rdečo luč na semaforju, kakor je opredeljen z zakonom države prekrška.

POGLAVJE II

DOLOČBE ZA LAŽJI ČEZMEJNI PREGON

Člen 3
Postopek za izmenjavo informacij med državami članicami

1. Kadar je bil prekršek storjen v državi članici z vozilom, ki je registrirano v drugi državi članici, organ, ki je pristojen za pregon v državi prekrška, pa prekrška ne kaznuje in primera ne zaključi takoj, pošlje pristojni organ navedene države registrsko številko vozila in podatke o kraju in datumu storjenega prekrška pristojnim organom druge države članice ali državi registracije, če je to mogoče ugotoviti. Tako ravna v enakih razmerah in pod istimi pogoji, pod katerimi bi preganjalo tudi prekršek, ki bi bil storjen z vozilom, registriranim na njegovem ozemlju.

2. Pristojni organi države registracije takoj sporočijo pristojnim organom države prekrška naslednje informacije:

(a) znamko in model vozila z zadevno registrsko številko;

(b) kadar je imetnik potrdila o registraciji zadevnega vozila fizična oseba: njegovo ime, naslov, datum in kraj rojstva;

(c) kadar je imetnik potrdila o registraciji zadevnega vozila pravna oseba: njen naziv in naslov.

3. Informacij, ki jih je poslala država prekrška, pristojni organi drugih držav članic ne shranijo.

Člen 4
Uporaba elektronskega omrežja

1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da izmenjava informacij, kakor je opisana v členu 3, poteka z elektronskimi sredstvi. V ta namen države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se elektronsko omrežje EU na podlagi skupnih pravil vzpostavi najpozneje v 12 mesecih po datumu iz člena 9(1).

---

[11] Direktiva Sveta 91/671/EGS z dne 16. decembra 1991 o približevanju zakonodaje držav članic o obvezni uporabi varnostnih pasov v vozilih z manj kakor 3,5 tone (UL L 373, 31.12.1991, str. 26), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2003/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 115, 9.5.2003, str. 63).

2. Skupna pravila glede izvajanja odstavka 1 sprejme Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 8(2) do datuma, navedenega v členu 9(1).

Ta skupna pravila vključujejo zlasti določbe o naslednjem:

(a) obliko podatkov za izmenjavo;

(b) tehničnih postopkih za elektronsko izmenjavo podatkov med državami članicami.

Člen 5
Obvestilo o prekršku

1. Po prejemu informacij iz člena 3(2) pošljejo organi države prekrška, pristojni za pregon prekrškov, ki jih zajema ta direktiva, obvestilo o prekršku imetniku. Obvestilo je izdelano v skladu z obrazcem iz Priloge.

2. Obvestilo o prekršku vsebuje opis bistvenih podrobnosti zadevnega prekrška, znesek denarne kazni, ki jo mora imetnik plačati, podatke o možnostih imetnika, da izpodbija razloge za obvestilo o prekršku in se pritoži zoper odločbo o plačilu denarne kazni, ter postopek, po katerem se je treba ravnati v primeru ugovora ali pritožbe.

3. Obvestilo o prekršku imetnika pouči, da mora izpolniti obrazec za odgovor, če ne namerava plačati kazni.

4. Obvestilo o prekršku se imetniku pošlje v uradnem jeziku ali jezikih države registracije, kot je določen v tej državi.

5. Komisija lahko zaradi upoštevanja tehničnega razvoja spremeni obrazec obvestila o prekršku. Ukrepi za spremembo nebistvenih določb te direktive se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 8(3).

Člen 6
Osrednji organi

1. Vse države članice imenujejo osrednji organ, ki pomaga pri uresničevanju te direktive.

2. Vse države članice v šestih mesecih po začetku veljavnosti te direktive sporočijo Komisiji nazive in naslove osrednjih organov, imenovanih v skladu s tem členom.

3. Komisija pošlje informacije, opisane v odstavku 2, drugim državam članicam.

Člen 7
Pravica do dostopa, popravka in črtanja

1. Brez poseganja v pravico posameznikov, na katere se osebni podatki nanašajo, ki jih imajo na podlagi nacionalne zakonodaje v skladu s členom 12(a) Direktive 95/46/ES, imajo vse osebe pravico, da so obveščene o osebnih podatkih, zabeleženih v državi registracije, ki so bili sporočeni državi članici, ki jih je zahtevala.

2. Brez poseganja v spoštovanje zahtev postopkov za pritožbo in popravek, ki veljajo v zadevni državi članici, imajo vse zadevne osebe pravico, da takoj dosežejo popravek netočnih osebnih podatkov ali črtanje podatkov, zabeleženih nezakonito.

3. Posamezniki, na katere se osebni podatki nanašajo, lahko pravice iz odstavka 2 uresničujejo pri osrednjem organu države registracije.

POGLAVJE III

POSTOPEK ODBORA

Člen 8
Odbor

1. Komisiji pomaga Odbor za pregon na področju varnosti v cestnem prometu.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

POGLAVJE IV

KONČNE DOLOČBE

Člen 9
Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje dvanajst mesecev po začetku njene veljavnosti. Komisiji takoj sporočijo besedilo navedenih predpisov in korelacijsko tabelo med navedenimi predpisi in to direktivo.

   Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 10

Ta direktiva začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 11

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*

PRILOGA
OBRAZEC obvestila o prekršku

iz člena 5

[NASLOVNA STRAN]

[Ime, naslov in telefonska številka pošiljatelja] [Ime in naslov naslovnika]

OBVESTILO

o prometnem prekršku, storjenem v ..... [ime države članice, v kateri je bil storjen prekršek]

[zgornje besedilo na naslovni strani je v vseh uradnih jezikih EU]

Dne [datum .....] je .....[naziv pristojnega organa] ugotovil prometni prekršek, ki je bil storjen z vozilom z registrsko številko ....., znamke ....., modela .....

Registrirani ste kot imetnik potrdila o registraciji navedenega vozila.

Bistvene podrobnosti prekrška so opisane na strani 3.

Denarna kazen za ta prekršek znaša ..... EUR / nacionalna valuta.

Rok za plačilo je .....

Če ne plačate te denarne kazni, morate izpolniti priloženi obrazec za odgovor (stran 4) in ga poslati na navedeni naslov.

Stran 3

Bistvene podrobnosti o prekršku

(a) Podatki o vozilu, s katerim je bil storjen prekršek:

Registrska številka:

Država registracije:

Znamka in model:

(b) Podatki o prekršku:

Kraj, datum in čas, ko je bil storjen:

Vrsta in pravna klasifikacija prekrška:

prekoračitev dovoljene hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola, neuporaba varnostnega pasu ali zadrževalnega sistema za otroke, vožnja skozi rdečo luč[12].

Podrobni opis prekrška:

Sklic na ustrezni predpis:

Opis dokaza o prekršku ali sklic nanj:

(c) Podatki o napravi, s katero je bil ugotovljen prekršek[13]:

Vrsta naprave za ugotavljanje prekoračitve dovoljene hitrosti, vožnje pod vplivom alkohola, vožnje skozi rdečo luč ali neuporabe varnostnega pasu[14]:

Podatki o napravi:

Identifikacijska številka naprave:

Rok za naslednjo overitev:

(d) Rezultat uporabe naprave:

[primer za prekoračitev hitrosti; ustrezno navesti druge prekrške:]

Največja dovoljena hitrost:

Izmerjena hitrost:

Izmerjena hitrost, zmanjšana za varnostno razliko:

---

12 Neustrezno črtati.

13 Se ne izpolni, če ni bila uporabljena nobena naprava.

14 Neustrezno črtati.

Obrazec za odgovor

(izpolnite z velikimi tiskanimi črkami in ustrezno označite)

A. Podatki o vozniku:

– Priimek in ime:

– Kraj in datum rojstva:

– Številka vozniškega dovoljenja: ... izdanega (datum): ... v (kraj):

– Naslov:

B. Vprašanja:

(1) Ali je vozilo znamke … z registrsko številko … registrirano na vaše ime? da/ne

Če ni, navedite imetnika potrdila o registraciji:

(priimek, ime, naslov)

(2) Ali se strinjate, da ste storili prometni prekršek?
da/ne

(3) Če se ne strinjate, navedite razloge zakaj:

Izpolnjeni obrazec ***v 60 dneh po datumu tega obvestila*** pošljite na naslednji organ:

na naslednji naslov:

OBVESTILO

Ta primer bo obravnaval pristojni organ države, v kateri je bil storjen prekršek.
Če primer ne bo preganjan, boste o tem obveščeni v 60 dneh po prejemu obrazca za odgovor.

Če bo primer preganjan, bo uporabljen naslednji postopek:

[izpolni država prekrška – kakšen bo potek postopka, vključno s podrobnostmi o možnostih in postopku pritožbe zoper odločitev o pregonu tega primera. Te podrobnosti v vsakem primeru vključujejo naslednje: naziv in naslov organa, pristojnega za pregon tega primera; rok za plačilo; naziv in naslov zadevnega pritožbenega organa; pritožbeni rok].

ZAKONODAJNI FINANČNI IZKAZ

1. NASLOV PREDLOGA:

Predlog Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o lažjem čezmejnem pregonu na področju varnosti v cestnem prometu

2. OKVIR ABM/ABB

Zadevno(-a) področje(-a) in povezana(-e) dejavnost(-i):

Kopenski promet – varnost v cestnem prometu

3. PRORAČUNSKE VRSTICE

3.1. Proračunske vrstice (vrstice za poslovanje in z njimi povezane vrstice za tehnično in upravno pomoč (nekdanje vrstice BA)) z navedbo imena postavke:

3.2. Trajanje ukrepa in finančnega vpliva:

neomejeno trajanje

3.3. Značilnosti proračuna:

Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov		Novo	Prispevek Efte	Prispevki držav prosilk	Razdelek v finančni perspektivi

4. POVZETEK SREDSTEV

4.1. Finančna sredstva

4.1.1. Povzetek odobritev za prevzem obveznosti (OPO) in odobritev plačil (OP)

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta odhodkov	Oddelek		Leto 2012	2013	2014	2015	2016	2017 in pozneje	Skupaj
Odhodki iz poslovanja[15]									
Odobritve za prevzem obveznosti (OPO)	8.1.	a							
Odobritve plačil (OP)		b							
Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek krije[16]									
Tehnična in upravna pomoč (NS)	8.2.4.	c							
REFERENČNI ZNESEK SKUPAJ									
Odobritve za prevzem obveznosti		a+c							
Odobritve plačil		b+c							
Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije[17]									
Človeški viri in z njimi povezani odhodki (NS)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Upravni stroški, ki jih referenčni znesek ne krije, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (NS)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

15 Odhodki, ki ne spadajo v poglavje xx 01 zadevnega naslova xx.

16 Odhodki iz člena xx 01 04 naslova xx.

17 Odhodki iz poglavja xx 01, razen odhodkov iz člena xx 01 04 ali xx 01 05.

Predvideni stroški financiranja ukrepa skupaj

OPO, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
OP, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

Podrobnosti o sofinanciranju

Če so države članice ali drugi organi (treba jih je navesti) vključeni v sofinanciranje, se v spodnjo razpredelnico vpiše predvidena raven tega sofinanciranja (lahko se dodajo vrstice, če ukrep sofinancirajo različni organi):

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Organ, ki sofinancira ukrep		Leto 2012	2013	2014	2015	2016	2017 in pozn eje	Skupaj
NE	f							
OP, vključno s sofinanciranjem, SKUPAJ	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Skladnost s finančnim načrtovanjem

X Predlog je skladen s sedanjim finančnim načrtovanjem.

☐ Predlog bo zahteval ponovno načrtovanje ustreznega razdelka v finančni perspektivi.

☐ Predlog lahko zahteva uporabo določb Medinstitucionalnega sporazuma[18] (tj. instrumenta prilagodljivosti ali spremembe finančne perspektive).

4.1.3. Finančni vpliv na prihodke

X Predlog nima finančnih posledic za prihodke.

☐ Predlog ima finančni vpliv – učinek na prihodke je naslednji:

[18] Glej točki 19 in 24 Medinstitucionalnega sporazuma.

v mio EUR (na eno decimalno mesto natančno)

		Pred ukrepom	Stanje po ukrepu					
Proračunska vrstica	Prihodki	[Leto n–1]	[Leto n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Prihodki, izraženi absolutno							
	b) Sprememba v prihodkih	*Δ*						

4.2. EPDČ za človeške vire (vključno z uradniki, začasnim in zunanjim osebjem) – glej podrobnosti v točki 8.2.1.

Letne potrebe	Leto 2012	2013	2014	2015	2016	2017 in pozneje
Število potrebnih človeških virov SKUPAJ	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. ZNAČILNOSTI IN CILJI

5.1. Potreba, ki jo je treba kratkoročno ali dolgoročno kriti

Komisiji pri več nalogah, navedenih v direktivi, pomaga Odbor, in sicer pri naslednjih: sprejemanju skupnih pravil za omrežje EU za elektronsko izmenjavo podatkov, spremembah Priloge, ki vsebuje obrazec obvestila o prekršku, namenjenega imetniku vozila, s katerim je bil storjen prometni prekršek.

5.2. Dodana vrednost zaradi vključitve Skupnosti, skladnost predloga z drugimi finančnimi instrumenti in možne sinergije

Cilj predloga je vzpostaviti sistem za lažje čezmejno izvrševanje sankcij za nekatere cestno prometne prekrške in tako povečati varnost v cestnem prometu po vsej Evropski uniji ter zagotoviti enako obravnavanje rezidenčnih in nerezidenčnih storilcev prekrškov. Ta predlog zajema obdobje od ugotovitve prekrška do pošiljanja obvestila o prekršku imetniku potrdila o registraciji vozila, medtem ko se po sprejetju dokončne odločbe uporablja Okvirni sklep Sveta 2005/214/PNZ o uporabi načela vzajemnega priznavanja denarnih kazni[20].

[19] Po potrebi, tj. če ukrep traja več kot 6 let, se dodajo stolpci.

[20] Z dne 24. februarja 2005 (UL L 76, 22.3.2005, str. 16).

5.3. Cilji in pričakovani rezultati predloga ter z njimi povezani kazalniki v okviru ABM

Cilj: prispevati k zmanjšanju števila smrtnih žrtev na cestah v EU za 50 % do leta 2010 in pozneje. Spremljali se bodo učinki direktive. Pričakovani učinki: Zmanjšanje števila prekrškov v cestnem prometu, zlasti tistih, ki jih storijo nerezidenčni storilci, pa tudi tistih, ki jih storijo rezidenčni storilci, saj po splošnem pričakovanju voznikov takšni prekrški ne bodo ostali nekaznovani.

5.4. Metoda izvedbe (okvirno)

☐ ***Centralizirano upravljanje***

- ☐ neposredno Komisija
- ☐ posredno s prenosom na:
  - ☐ izvajalske agencije
  - ☐ organe, ki so jih ustanovile Skupnosti, kakor je navedeno v členu 185 finančne uredbe
  - ☐ nacionalne javne organe/organe, ki opravljajo javne storitve

X ***Deljeno ali decentralizirano upravljanje***

- **X** z državami članicami
- ☐ s tretjimi državami

☐ ***Skupno upravljanje z mednarodnimi organizacijami (treba jih je navesti)***

Opombe:

6. NADZOR IN VREDNOTENJE

6.1. Sistem nadzora

Odbor upravljajo in mu predsedujejo pristojni uradniki Komisije. Delovanje in rezultati odbora bodo tako stalno spremljani.

6.2. Vrednotenje

6.2.1. Predhodno vrednotenje:

Pripravljeno je bilo poročilo o oceni učinka osnutka direktive in o njem opravljeno posvetovanje z odborom za oceno učinka.

6.2.2. Ukrepi, sprejeti po vmesnem/naknadnem vrednotenju (na podlagi podobnih preteklih izkušenj):

6.2.3. Oblika in pogostnost prihodnjega vrednotenja:

Odbor se bo sestajal dvakrat na leto.

7. UKREPI PROTI GOLJUFIJAM

Odbor upravljajo in mu predsedujejo pristojni uradniki Komisije. Delovanje in rezultati odbora bodo tako stalno spremljani.

8. PODROBNOSTI O SREDSTVIH

8.1. Cilji predloga z vidika stroškov financiranja:

Se ne uporablja

odobritve za prevzem obveznosti v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

(Navedba ciljev, ukrepov in realizacij) Vrsta realizacije	**Vrsta realizacije**	**Povprečni stroški**	**Leto n**		**Leto n+1**		**Leto n+2**		**Leto n+3**		**Leto n+4**		**Leto n+5 in pozneje**		**SKUPAJ**	
			število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj
OPERATIVNI CILJ št. 1[21] ……																
Ukrep 1….																
– Realizacija 1																
– Realizacija 2																
Ukrep 2….																
– Realizacija 1																
Seštevek cilj 1																
OPERATIVNI CILJ št. 2[1]…																

[21] Kakor je opisano v oddelku 5.3.

Ukrep 1….																
– Realizacija 1																
Seštevek cilj 2																
OPERATIVNI CILJ št. n[1].																
Seštevek cilj n																
STROŠKI SKUPAJ																

8.2. Upravni odhodki

8.2.1. Človeški viri – število in vrsta delovnih mest

Vrsta delovnega mesta		Osebje, potrebno za upravljanje ukrepa – obstoječi in/ali dodatni človeški viri (**število delovnih mest/EPDČ**)					
		Leto 2012	Leto 2013	Leto 2014	Leto 2015	Leto 2016	Leto 2017
Uradniki ali začasno osebje[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Osebje[23], financirano iz člena XX 01 02							
Drugo osebje[24], financirano iz člena XX 01 04/05							
SKUPAJ		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Opis nalog, ki izhajajo iz ukrepa

Upravljanje odbora

Komisiji pri več nalogah, navedenih v direktivi, pomaga Odbor, in sicer pri naslednjih: sprejemanju skupnih pravil za omrežje EU za elektronsko izmenjavo podatkov, spremembah Priloge, ki vsebuje obrazec obvestila o prekršku, namenjenega imetniku vozila, s katerim je bil storjen prometni prekršek.

8.2.3. Človeški viri – viri delovnih mest (po sistemizaciji)

☐ Delovna mesta, trenutno dodeljena za upravljanje programa, ki se nadomesti ali podaljša

☐ Delovna mesta, ki so bila predhodno dodeljena pri izvajanju LSP/PPP za leto n

☒ Delovna mesta, potrebna v naslednjem postopku LSP/PPP

☐ Delovna mesta, ki bodo zapolnjena s prerazporeditvijo obstoječih človeških virov znotraj službe (notranja prerazporeditev)

☐ Delovna mesta, potrebna za leto n, ki niso predvidena pri izvajanju LSP/PPP za zadevno leto

[22] Teh stroškov referenčni znesek NE krije.
[23] Teh stroškov referenčni znesek NE krije.
[24] Te stroške referenčni znesek krije.

8.2.4. Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek krije (XX 01 04/05 – Odhodki za upravno poslovodenje)

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Proračunska vrstica (številka in ime postavke)	Leto 2012	Leto 2013	Leto 2014	Leto 2015	Leto 2016	Leto 2017 in pozneje	SKUPAJ
1 Tehnična in upravna pomoč (vključno s povezanimi stroški za osebje)							
Izvajalske agencije[25]							
Druga tehnična in upravna pomoč							
– notranja							
– zunanja							
Tehnična in upravna pomoč SKUPAJ							

8.2.5. Stroški financiranja človeških virov in z njimi povezani stroški, ki jih referenčni znesek <u>ne</u> krije

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta človeških virov	Leto 2012	Leto 2013	Leto 2014	Leto 2015	Leto 2016	Leto 2017 in pozneje
Uradniki in začasno osebje (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Osebje, financirano iz člena XX 01 02 (pomožno osebje, napoteni nacionalni izvedenci, pogodbeno osebje itd.) (navesti proračunsko vrstico)						
Stroški za človeške vire in z njimi povezani stroški (ki jih referenčni znesek NE krije) SKUPAJ	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] S sklicevanjem na posebni zakonodajni finančni izkaz za zadevno(-e) izvajalsko(-e) agencijo(-e).

Izračun – ***Uradniki in začasni uslužbenci***

0,5 uslužbenec x 117 000 EUR : 58 500 EUR (0,0585 milijonov EUR) na leto

Izračun – ***Osebje, financirano iz člena XX 01 02***

Se ne uporablja

8.2.6. Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto 2012	Leto 2013	Leto 2014	Leto 2015	Leto 2016	Leto 2017 in pozneje	SKUPAJ
XX 01 02 11 01 – Misije							
XX 01 02 11 02 – Sestanki in konference							
XX 01 02 11 03 – Odbori[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Študije in konzultacije							
XX 01 02 11 05 – Informacijski sistemi							
2 Drugi odhodki za poslovodenje skupaj (XX 01 02 11)							
3 Drugi odhodki upravne narave (opredeliti, vključno s sklicem na proračunsko vrstico)							
Upravni odhodki, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (ki jih referenčni znesek NE krije), SKUPAJ	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Odbor na podlagi Sklepa Sveta 2006/512/ES (komitologija). Znesek (0,0351 milijonov EUR) se izračuna po formuli: 650 EUR na strokovnjaka x 27 držav članic x 2 sestanka na leto.

Potrebe po človeških in upravnih virih je treba kriti iz obstoječih sredstev ali sredstev, ki se lahko pristojnemu GD odobrijo v okviru postopka letne dodelitve sredstev glede na proračunske omejitve.

GD za proračun je seznanjen z izjavo, da se bo „za izmenjavo informacij pri čezmejnem pregonu […] uporabljal in dodatno razširil že obstoječi informacijski sistem EU“ in iz nje sklepa, da bo morebitna potreba po spremembi obstoječega sistema financirana iz proračunske vrstice, iz katere je bil financiran prvotni razvoj sistema.