KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 19.3.2008
SEK(2008) 350

WEWNĘTRZNY DOKUMENT ROBOCZY KOMISJI

uzupełniający

wniosek dotyczący

DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

{KOM(2008) 151 wersja ostateczna}
{SEK(2008) 351}

Streszczenie

1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Konsultacje z zainteresowanymi stronami były prowadzone już od wczesnych etapów projektu. W ramach współfinansowanego przez Komisję Europejską projektu SARTRE 3 (*Społeczne postawy wobec zagrożeń w ruchu drogowym w Europie*) w 2004 r. zbadano poglądy 24 tysięcy obywateli UE na temat egzekwowania prawa w zakresie bezpieczeństwa drogowego.

W dniu 20 lipca 2006 r. odbyło się spotkanie z grupą ekspertów powołaną przez Komisję na podstawie zalecenia z dnia 21 października 2003 r.[1], podczas którego omówiono cele i zakres działań regulacyjnych podejmowanych na poziomie UE.

W dniach od 6 listopada 2006 r. do 19 stycznia 2007 r. przeprowadzono otwarte konsultacje za pośrednictwem witryny internetowej „Europa". Komisja otrzymała 54 odpowiedzi. Wyniki są dostępne na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm. W dniu 27 lutego 2007 r. odbyło się spotkanie zainteresowanych stron, do udziału w którym zostali zaproszeni wszyscy autorzy komentarzy i wszystkie państwa członkowskie.

Komisja przygotowała kwestionariusz skierowany do europejskich policyjnych służb ruchu drogowego, którego celem było zgromadzenie informacji na temat egzekwowania prawa dotyczącego ruchu drogowego w Europie. Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przesłało 21 państw. Posłużyły one jako podstawa do dyskusji panelowej, do udziału w której zaproszono także policyjne służby ruchu drogowego, aby mogły się one wypowiedzieć na temat planowanego działania UE[2].

Przeprowadzono konsultacje z rządami i organami władzy publicznej (głównie odpowiedzialnymi za transport, sprawy wewnętrzne, policję i wymiar sprawiedliwości), ze spółkami i stowarzyszeniami branżowymi reprezentującymi sektor transportu, z operatorami infrastruktury drogowej, organizacjami naukowymi i badawczymi, stowarzyszeniami użytkowników oraz z osobami fizycznymi.

Zdecydowana większość ekspertów i zainteresowanych stron zgadza się, że w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego niezbędne jest konsekwentne - zarówno pod względem merytorycznym jak i proceduralnym - ściganie przestępstw i wykroczeń drogowych. W kwestii przestępstw i naruszeń, które powinny być przedmiotem działań na poziomie UE, zgłoszone komentarze potwierdziły, że wniosek powinien objąć przestępstwa i wykroczenia, o których wiadomo, że są główną przyczyną śmiertelnych wypadków drogowych, tzn. nadmierną prędkość, prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, niezapięte pasy bezpieczeństwa. Zakres ten można stopniowo rozszerzać o inne przestępstwa i wykroczenia. Niemal wszyscy respondenci zgodzili się, że działania UE mające na celu egzekwowanie prawa powinny obejmować wszystkie drogi w UE, a nie tylko transeuropejską

---

[1] Zalecenie 2004/345/WE z dnia 21 października 2003 r. w sprawie egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz.U. L 111 z 17.4.2004, s. 75 i sprostowanie do tego zalecenia opublikowane w Dz.U. L 120 z 24.4.2004, s. 65).

[2] Badanie TISPOL dotyczące praktyk w zakresie egzekwowania prawa w Europie - 25 października 2007 r.

sieć drogową. 70 % komentatorów wyraziło poparcie dla działania UE w zakresie transgranicznego egzekwowania prawa i dla towarzyszącej temu działaniu wymiany najlepszych praktyk pomiędzy państwami członkowskimi, która będzie miała bardziej usystematyzowaną formę i będzie organizowana przez Komisję Europejską.

Rada ds. Ocen Skutków

W dniu 8 maja 2007 r. Rada ds. Ocen Skutków działająca w ramach Komisji Europejskiej wydała opinię w sprawie wstępnej wersji niniejszego sprawozdania na temat oceny skutków. W opinii tej Rada stwierdziła, że sprawozdanie podaje ilościowe szacunki dotyczące wybranych kosztów i korzyści związanych z każdym wariantem, wskazując jednocześnie założenia, które leżą u podstaw tych szacunków, oraz odpowiednie przedziały niepewności.

Rada podała następujące zalecenia:

- w sprawozdaniu na temat oceny skutków należy wyraźnie rozróżnić dwie odmienne kwestie będące jego przedmiotem: lepsze transgraniczne egzekwowanie prawa oraz harmonizację norm dotyczących egzekwowania prawa;

- sprawozdanie na temat oceny skutków powinno zawierać więcej informacji na temat przewidywanych norm egzekwowania prawa;

- należy bardziej szczegółowo objaśnić poszczególne warianty polityki;

- w sprawozdaniu na temat oceny skutków należy zawrzeć więcej uwag na temat jego zakresu;

Obecna wersja sprawozdania na temat oceny skutków została odpowiednio zmieniona, aby uwzględnić powyższe zalecenia.

2. Opis problemu

W białej księdze[3] z 2001 r. poświęconej europejskiej polityce transportowej Komisja zaproponowała, aby Unia Europejska postawiła sobie za cel zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2010 r. Cel ten wskazano również w europejskim programie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, przyjętym w 2003 r.[4] i zatwierdzonym następnie przez Radę[5] oraz Parlament Europejski[6].

Kluczowym elementem tej strategii jest zachęcanie użytkowników dróg do bardziej odpowiedzialnego zachowania polegającego na stosowaniu się do podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. W celu zapewnienia przestrzegania prawa konieczne jest ściganie i karanie przestępstw oraz wykroczeń. Kontrole należy przeprowadzać regularnie, a sankcje powinny być skuteczne i muszą być stosowane wobec wszystkich sprawców, a nie tylko wobec osób zamieszkałych w danym kraju. Dotyczy to w szczególności przestrzegania ograniczeń prędkości i dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi kierowcy oraz zapinania

---

3 Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje, KOM(2001) 370 z 12.9.2001.

4 Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego - zmniejszyć o połowę liczbę ofiar wypadków drogowych do roku 2010: wspólna odpowiedzialność, KOM(2003) 311 z 2.6.2003.

5 Konkluzje Rady ds. Transportu z dnia 5 czerwca 2003 r., dokument 9686/03 (komunikat prasowy 146), s. 22.

6 Rezolucja z dnia 12 lutego 2003 r. (Dz.U. C 43E z 19.2.2004, s. 250).

pasów bezpieczeństwa, czyli trzech najczęstszych przyczyn śmiertelnych wypadków drogowych. Inne przestępstwa i wykroczenia drogowe zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego mogą być skutecznie ścigane zarówno na poziomie krajowym jak i wspólnotowym. Zewnętrzne badanie dotyczące analizy skutków potwierdza, że nadmierna prędkość, prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu i niestosowanie pasów bezpieczeństwa mają duży związek ze śmiertelnymi wypadkami drogowymi. Czynniki te zwiększają liczbę wypadków i powodują, że mają one poważniejsze skutki. Szacuje się, że w krajach UE-25 nadmierna prędkość przyczyniła się do śmierci 12 400 osób, tzn. 30 % wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, a prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu było przyczyną śmierci 10 800 osób, tzn. 25 % wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Nieużywanie pasów bezpieczeństwa pogarsza skutki wypadków. Szacuje się, że niestosowanie pasów bezpieczeństwa miało związek ze śmiercią 7 300 osób, tzn. 17 % śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Trzy opisane powyżej czynniki są w sumie odpowiedzialne za ponad połowę wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.

Od czasu przyjęcia zalecenia Komisji upłynęły już ponad trzy lata. W chwili obecnej należy dokonać trzech następujących spostrzeżeń:

– Przegląd śródokresowy europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego z dnia 22 lutego 2006 r.[7] wykazał, że jeśli obecne tendencje się utrzymają, postępy osiągnięte do 2005 r. nie wystarczą do osiągnięcia wyznaczonego celu, tj. zmniejszenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych. Spadek śmiertelności wyniósłby wówczas tylko 40 %. Co więcej, utrzymujący się do sierpnia 2006 r. pozytywny trend odwrócił się we wrześniu 2006 r. W latach 2005-2006 śmiertelność wskutek wypadków drogowych wzrosła w niemal wszystkich państwach członkowskich o 2 %-30 %[8]. Ten niekorzystny trend potwierdzają słabe osiągnięcia większości państw członkowskich w zmniejszaniu liczby ofiar śmiertelnych, obserwowane do października 2007 r.

– Państwa członkowskie znacznie różnią się pomiędzy sobą metodami egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego. Różnice występują także w stanie bezpieczeństwa na drogach w poszczególnych państwach członkowskich. W niektórych z państwach członkowskich ryzyko poniesienia śmierci na drodze jest niemal pięciokrotnie wyższe niż w innych.

– W przypadku przestępstw i wykroczeń drogowych popełnionych przez osoby niezamieszkałe w danym kraju często nie stosuje się żadnych sankcji albo sankcje te nie są wykonywane.

Obecna sytuacja w państwach członkowskich

Państwa członkowskie różnią się metodami egzekwowania prawa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W latach 2001-2003 kontrole *prędkości* w Portugalii objęły tylko 9 % kierowców, podczas gdy w Niderlandach skontrolowano 46 % kierowców. Kontrole *stanu trzeźwości kierowców* objęły tylko 4 % kierowców we Włoszech, natomiast w Finlandii skontrolowano 38 % kierowców. Na obecnym etapie nie są jeszcze dostępne dane statystyczne dotyczące kontroli *stosowania pasów bezpieczeństwa*. W strefach miejskich pasy

---

[7] Komisja Europejska - Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego: przegląd śródokresowy, KOM(2006) 74 z 22.2.2006.

[8] CARE (wspólnotowa baza danych o wypadkach samochodowych), 6 listopada 2007 r.

bezpieczeństwa zapina od 36 % do 91 % kierowców. Opisane powyżej różnice powodują bardzo odmienne postrzeganie kontroli drogowych przez kierowców. Zgodnie z wynikami badania *SARTRE 3*[9], kontroli prędkości spodziewa się jedna trzecia kierowców w Zjednoczonym Królestwie i tylko 3 % kierowców w Szwecji. Kontroli dotyczących prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu spodziewa się 27 % kierowców na Słowenii i niespełna 1 % kierowców w Irlandii.

W krajach, dla których dane takie są dostępne, osoby niezamieszkałe w danym kraju stanowią około 5 % wszystkich użytkowników ruchu drogowego[10]. Odsetek kierowców zagranicznych wśród kierowców przekraczających dozwoloną prędkość wynosi od 2,5 % do 30 %[11]. Powyższe dane wskazują, że kierowcy niezamieszkali w danym kraju stosunkowo częściej dopuszczają się wykroczeń polegających na przekraczaniu dozwolonej prędkości niż kierowcy krajowi[12].

Państwa członkowskie wprowadzają stopniowo automatyczne systemy egzekwujące przestrzeganie prawa. Niemal wszystkie państwa członkowskie używają kamer stacjonarnych oraz mobilnych w celu egzekwowania ograniczeń prędkości. Stopniowo wprowadzane są również kamery rejestrujące średnią prędkość pojazdów. Coraz więcej państw stosuje także automatyczne systemy egzekwujące nakaz zatrzymania się na czerwonym świetle. W niektórych państwach niezapinanie pasów bezpieczeństwa jest rejestrowane przez automatyczne systemy jednocześnie z innymi naruszeniami, takimi jak przejechanie przez skrzyżowanie na czerwonym świetle czy przekroczenie dozwolonej prędkości[13].

Państwa członkowskie stosują różne techniki do celów egzekwowania prawa oraz różne procedury homologacji. Brak standaryzacji urządzeń oraz istnienie niezharmonizowanych procedur homologacji utrudniają wzajemne uznawanie działań organów ścigania i współpracę pomiędzy państwami członkowskimi.

Sankcje za naruszenie przepisów drogowych mogą mieć charakter karny lub administracyjny, w zależności od państwa członkowskiego. W niektórych krajach sankcje mogą być częściowo karne, a częściowo administracyjne, w zależności od wagi naruszenia.

---

9 Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) et al. : European Drivers and Road Risk (*Postawy kierowców europejskich wobec zagrożeń w ruchu drogowym*), SARTRE 3 (czerwiec 2004 r.).

10 Źródło: Eurostat. Wartość 5 % uzyskano na podstawie danych pochodzących z wybranej grupy państw. Oznacza to, że pojazdy zarejestrowane za granicą wykonują około 5 % wszystkich pojazdokilometrów na drogach danego państwa. Zgodnie z nieuśrednionymi danymi odsetek ten wynosi we Francji 5,5 % (30 miliardów pojazdokilometrów), w Niemczech 3,9 %, w Niderlandach 4,1 % a w Zjednoczonym Królestwie 3,9 %.

11 2,5 % w Danii, 4 % w Finlandii, 6 % w Niderlandach, 8 % w Katalonii (Hiszpania), 14 % w Belgii, 15 % we Francji i 30 % w Luksemburgu.

12 We Francji odsetek kierowców zagranicznych w ruchu drogowym wynosi 5,5 %, ale są oni sprawcami 15 % wykroczeń. Odpowiednie dane liczbowe dla Niderlandów to 4,1 % udział w ruchu drogowym i 6 % udział w wykroczeniach (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Niderlandy).

13 Badanie TISPOL dotyczące praktyk w zakresie egzekwowania prawa w Europie - 25 października 2007 r.

W zaleceniu z października 2003 r. Komisja wezwała państwa członkowskie do przesłania jej informacji na temat wdrażania tego zalecenia w terminie do końca września 2007 r. Jak dotąd informacje takie otrzymano tylko od sześciu państw członkowskich, dlatego też Komisja nie dysponuje wieloma informacjami na temat związku pomiędzy stosowaniem dobrych praktyk w zakresie egzekwowania prawa a stanem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Cele

Ogólnym celem niniejszego wniosku jest poprawa bezpieczeństwa na drogach we Wspólnocie, co przyczyni się do rozwoju efektywnego, zrównoważonego i niezawodnego systemu transportu, oraz wprowadzenie jednakowego traktowania sprawców zamieszkałych w danym kraju i sprawców z zagranicy.

Szczegółowy cel działania wspólnotowego to poprawa zachowania użytkowników dróg dzięki lepszemu przestrzeganiu przepisów ruchu drogowego zarówno przez osoby zamieszkałe w danym kraju, jak i przez osoby zagraniczne.

Proponowane działanie jest zgodne z polityką UE w dziedzinie zdrowia ludzkiego, ponieważ przyczynia się do zwalczania szkodliwych skutków spożywania alkoholu.

Lepsze egzekwowanie prawa przyczyni się również, dzięki zmniejszeniu prędkości pojazdów, do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Obecnie sektor transportu wytwarza coraz więcej gazów cieplarnianych.

4. Warianty

W ocenie skutków rozważono pięć wariantów, z których każdy obejmuje zarówno transgraniczne egzekwowanie prawa jak i dobre praktyki w zakresie egzekwowania prawa, które mają zostać wdrożone w państwach członkowskich.

Wariant pierwszy polega na utrzymaniu status quo.

W drugim wariancie prawo jest egzekwowane wobec zamieszkałych w innym państwie sprawców w chwili ich powrotu do państwa, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie drogowe, we współpracy z państwem miejsca ich zamieszkania. Wariant ten wiąże się ze środkami nieregulacyjnymi, które mogłyby zostać przyjęte bez konieczności zmieniania istniejącego prawodawstwa i bez wprowadzania nowego prawodawstwa na poziomie UE. W zaleceniu w sprawie środków wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (2004/345/WE) Komisja zachęca państwa członkowskie do stosowania dobrych praktyk w zakresie środków wykonawczych. W kontekście transgranicznego egzekwowania prawa udoskonalone zostały krajowe przepisy.

Warianty trzeci i czwarty obejmują również środki nieregulacyjne dotyczące metod egzekwowania prawa, dla których podstawę stanowi wcześniejsze zalecenie Komisji. Jeśli chodzi o transgraniczne egzekwowanie prawa, wariant trzeci polega na stworzeniu elektronicznej sieci wymiany danych umożliwiającej identyfikację właściciela pojazdu; wariant czwarty opiera się na wzajemnym uznawaniu dowodów i przekazywaniu właściwych danych władzom państwa, w którym dany pojazd jest zarejestrowany, w celu ścigania przestępstw i wykroczeń oraz wykonywania kar przez te władze.

Piąty wariant opiera się również na przekazywaniu dowodów państwu zamieszkania do celów transgranicznego egzekwowania prawa. Różni się on od wariantów 2, 3 i 4 tym, że obejmuje środki regulacyjne mające na celu stosowanie przez wszystkie państwa członkowskie dobrych praktyk w zakresie egzekwowania prawa. Wariant ten obejmuje również środki dotyczące standaryzacji urządzeń stosowanych do egzekwowania prawa.

Ostatni wariant wiąże się z większymi korzyściami społecznymi, gospodarczymi i środowiskowymi niż inne warianty (korzyści społeczne: zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i rannych wskutek wypadków drogowych; korzyści gospodarcze: znaczne korzyści finansowe płynące ze zmniejszenia liczby wypadków, wynikających stąd mniejszych szkód osobowych i materialnych, a także wpływów z kar pieniężnych; korzyści dla środowiska: ograniczenie prędkości pojazdów, a tym samym zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zużycia paliwa).

5. Analiza skutków

Wpływ na bezpieczeństwo drogowe

Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spowodowanych nadmierną prędkością, prowadzeniem pojazdu pod wpływem alkoholu lub niestosowaniem pasów bezpieczeństwa wynosi obecnie 25 tysięcy. Można ją zmniejszyć dzięki rozpowszechnieniu dobrych praktyk w zakresie jakości i intensywności egzekwowania prawa. W wypadkach powodowanych przez kierowców niezamieszkałych w danym kraju ginie obecnie 400 osób. Liczbę ofiar można zmniejszyć przy pomocy skutecznego transgranicznego systemu egzekwowania prawa.

W przypadku wariantów przewidujących mechanizmy skutecznego transgranicznego egzekwowanie prawa (tj. opcje 3 i 4) szacowana skuteczność w zmniejszaniu śmiertelności wypadków drogowych wynosi od 200 do 250 ofiar śmiertelnych mniej w ciągu roku na terytorium Unii Europejskiej. Wariant 5, który ustala dodatkowo metody rozpowszechniania praktyk w zakresie egzekwowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym, może doprowadzić do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych o 5 tysięcy w skali roku.

W kategoriach społeczno-ekonomicznych osiągnięte w ten sposób korzyści odpowiadają – przy ostrożnych szacunkach - kwocie 5 mld euro rocznie.

Koszty a automatyzacja

Koszty te ponoszą organy władzy publicznej oraz organy ścigania. Obejmują one nakłady inwestycyjne na systemy wymiany danych oraz urządzenia stosowane do egzekwowania prawa, dzięki którym wszystkie państwa członkowskie powinny dysponować zbliżonym zapleczem technicznym do celów egzekwowania prawa. Maksymalna wysokość tych kosztów jest szacowana na kwotę 140 milionów euro. Wysokość inwestycji poszczególnych państw członkowskich zależy od obecnie stosowanych przez nie norm w zakresie egzekwowania prawa. Roczny budżet operacyjny na cele egzekwowania prawa szacuje się na kwotę ok. 23 milionów euro dla całej Unii Europejskiej.

Badania wskazują, że koszty operacyjne związane z automatycznymi systemami służącymi do egzekwowania prawa są znacznie niższe niż w przypadku tradycyjnych metod. Można się w związku z tym spodziewać znacznie mniejszego zużycia zasobów administracyjnych.

Wpływ na zdrowie i środowisko

Lepsze egzekwowanie prawa przyczyniłoby się do zwalczania szkodliwych skutków spożywania alkoholu oraz stanowiłoby wkład w politykę w zakresie zdrowia publicznego. W komunikacie na temat strategii UE w zakresie wspierania państw członkowskich w ograniczaniu szkodliwych skutków spożywania alkoholu[14] z 2006 r. Komisja stwierdziła, że wypadki drogowe związane ze spożyciem alkoholu są jedną z pięciu najpilniejszych kwestii.

Nadmierna prędkość wpływa na środowisko naturalne przede wszystkim ze względu na powstawanie zanieczyszczeń. Optymalny poziom emisji spalin (ditlenek węgla (CO2), węglowodory, tlenek azotu, cząstki stałe) obserwuje się przy stałej prędkości 40-90 km/h w przypadku pojazdów osobowych[15] i przy stałej prędkości 50-70 km/h w przypadku ciężarówek i autobusów[16].

Nadmierna prędkość powoduje również wytwarzanie się ozonu, ponieważ pojazdy silnikowe emitują duże ilości węglowodorów i tlenku azotu, które są odpowiedzialne za formowanie się ozonu w atmosferze.

Kolejny efekt to większe zużycie paliw, ponieważ nadmierna prędkość w normalnym ruchu drogowym powoduje zwiększone spalanie. Zgodnie z badaniami zużycie paliwa jest o ok. 23 % niższe przy stałej prędkości 90-110 km/h[17].

W kwestii wpływu prędkości na hałas należy podkreślić, że najważniejsze źródło hałasu stanowi interakcja pomiędzy oponą a nawierzchnią drogi. Hałas zwiększa się wraz z prędkością: każdorazowe podwojenie prędkości powoduje wzrost natężenia dźwięku o ok. 12 dB(A).

6. Porównanie wariantów – proponowane działanie UE

Wyniki porównania wskazują, że działania mające na celu poprawę praktyk i metod stosowanych we wszystkich państwach członkowskich w celu egzekwowania prawa mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych. Wskazują one również, że środki mające na celu skuteczniejsze transgraniczne egzekwowanie prawa prowadzą do zmniejszenia liczby wypadków drogowych oraz wskaźnika ich śmiertelności, a także do równego traktowania wszystkich kierowców, niezależnie od ich kraju zamieszkania. Mimo że środki dotyczące transgranicznego egzekwowania prawa będą dotyczyć głównie kierowców zagranicznych, należy podkreślić, że ich skutki nie ograniczają się wyłącznie do tej grupy i będą zmieniać zachowanie wszystkich kierowców.

---

14 Zob. komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - KOM(2006) 625: *Strategia UE w zakresie wspierania państw członkowskich w ograniczaniu szkodliwych skutków spożywania alkoholu*.

15 Speed management (*Zarządzanie prędkością*), OECE-CEMT, 2007.

16 ITS Handbook 2005-2006 (*Poradnik dotyczący inteligentnych systemów transportowych na lata 2005-2006*), Highway Industry Development Organisation, 2005.

17 Speed management (*Zarządzanie prędkością*), OECE-CEMT, 2007.

W przypadku wariantów 3 i 4 szacowane koszty są stosunkowo niskie, ponieważ obejmują one tylko środki regulacyjne w zakresie transgranicznego egzekwowania prawa, podczas gdy koszty w przypadku wariantu 5 obejmują oprócz tego środki regulacyjne w zakresie praktyk egzekwowania prawa we wszystkich państwach członkowskich.

Porównując poszczególne warianty pod kątem ich wpływu na zdrowie i środowisko można stwierdzić, że wszystkie z nich prowadzą do ograniczenia prędkości i mniejszego spożycia alkoholu. Lepsze wyniki dają warianty obejmujące działania mające na celu poprawę praktyk i metod stosowanych przez państwa członkowskie w celu egzekwowania prawa.

Ocena wariantów pokazuje, że zarówno utrzymanie status quo jak i podjęcie samych środków nieregulacyjnych nie wystarczy do rozwiązania obecnych problemów dotyczących egzekwowania prawa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego Wyniki oceny skutków oraz konsultacji społecznych wskazują, że konieczne są działania dwutorowe, obejmujące zarówno transgraniczne egzekwowanie prawa jak i skuteczne praktyki egzekwowania prawa w państwach członkowskich.

Decyzja ramowa Rady w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania kar o charakterze pieniężnym[18] może przyczynić się do polepszenia obecnej sytuacji na poziomie UE. Instrument ten, wchodzący w zakres współpracy policyjnej i sądowej w sprawach karnych i opierający się na postanowieniach Traktatu o Unii Europejskiej, dotyczy wzajemnego uznawania prawomocnych orzeczeń nakazujących zapłatę kary pieniężnej. Decyzja ramowa umożliwia właściwemu organowi przekazanie orzeczenia o karze pieniężnej wymierzonej osobie fizycznej lub prawnej państwu członkowskiemu, w którym osoba ta posiada mienie, uzyskuje dochody lub zwykle zamieszkuje (bądź posiada zarejestrowaną siedzibę), w celu wykonania tego orzeczenia. Decyzja ramowa obejmuje szeroki zakres przestępstw i wykroczeń, w tym naruszenia przepisów ruchu drogowego. Instrument ten znajduje jednak zastosowanie wyłącznie do orzeczeń prawomocnych i w związku z tym nie obejmuje swoim zakresem wcześniejszych etapów, od udokumentowania przestępstwa lub naruszenia do wydania prawomocnego orzeczenia. Aby umożliwić skuteczną współpracę w zakresie przestępstw i wykroczeń drogowych, niezbędne są szczegółowe środki regulacyjne mające zastosowanie do tych wcześniejszych etapów.

Uwzględniając ocenę wariantów dotyczących udoskonalonych praktyk państw członkowskich w zakresie egzekwowania prawa, wniosek powinien obejmować odpowiednie mechanizmy administracyjne i techniczne odnoszące się do opisanych powyżej etapów oraz środki pozwalające ulepszyć praktyki w zakresie egzekwowania prawa, bazujące na zaleceniu z 2003 r.

[18] Między innymi decyzja ramowa Rady 2005/214/WSiSW z dnia 24 lutego 2005 r.