KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

V Bruseli, 19.3.2008
SEK(2008) 350

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

Sprievodný dokument

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa zjednodušuje cezhraničné presadzovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

{KOM(2008) 151 v konečnom znení}
{SEK(2008) 351}

Zhrnutie

1 Konzultácie so zainteresovanými stranami

Konzultácie so zúčastnenými 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*), spolufinancovaného Európskou komisiou, vyjadrilo v roku 2004 svoje názory na presadzovanie pravidiel bezpečnosti cestnej premávky 24 000 občanov EÚ.

Dňa 20. júla 2006 sa uskutočnilo stretnutie so skupinou odborníkov, ktorú zriadila Komisia na základe odporúčania z 21. októbra 2003[1], a bolo zamerané na diskusiu o cieľoch a rozsahu pôsobnosti regulačných opatrení na úrovni EÚ.

Verejná konzultácia na internete sa uskutočnila od 6. novembra 2006 do 19. januára 2007 prostredníctvom webovej lokality „Europa“. Komisia prijala 54 odpovedí. Výsledky konzultácie sú dostupné na internetovej adrese: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm. Stretnutie zúčastnených strán sa konalo 27. februára 2007 a boli naň pozvaní všetci autori pripomienok 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, ktorý sa použil na panelovú diskusiu, v rámci ktorej mali útvary dopravnej polície príležitosť vyjadriť svoje názory na opatrenia EÚ[2], odpovedalo 21 krajín.

Uskutočnili sa konzultácie s predstaviteľmi vlád a verejných orgánov (najmä v oblasti dopravy a vnútorných záležitostí, ako aj v policajnom a súdnom rezorte), spoločností a priemyselných zväzov v oblasti dopravy, s prevádzkovateľmi cestnej infraštruktúry, s výskumnými a vzdelávacími organizáciami, združeniami spotrebiteľov a s jednotlivcami.

Prevažná väčšina odborníkov a zúčastnených strán sa zhodla na potrebe súdržného presadzovania pravidiel v prípadoch dopravných priestupkov v hmotných aj v procesných záležitostiach s cieľom zvýšiť mieru bezpečnosti cestnej premávky. Pokiaľ ide o priestupky, ktoré sa majú riešiť na úrovni EÚ, na základe príspevkov sa preukázalo, že návrh by mal zahŕňať také priestupky, ktoré sa považujú za hlavné príčiny úmrtnosti v rámci cestnej premávky, t. j. hlavne prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti, jazda pod vplyvom alkoholu a nepoužívanie bezpečnostných pásov. Tento rozsah pôsobnosti sa môže postupne rozšíriť aj na ďalšie priestupky. Takmer všetci respondenti sa zhodli na tom, že opatrenia EÚ v oblasti presadzovania by nemali byť obmedzené na transeurópsku cestnú sieť, ale mali by sa vzťahovať na všetky cesty v EÚ. V 70 % prípadov sa podporilo prijímanie opatrení EÚ zameraných na cezhraničné presadzovanie pravidiel spoločne s lepšie štruktúrovanou výmenou najlepších postupov medzi členskými štátmi, organizovanou Európskou komisiou.

---

[1] Odporúčanie 2004/345/ES z 21. októbra 2003 o presadzovaní pravidiel v oblasti bezpečnosti na cestách (Ú. v. EÚ L 111, 17.4.2004, s. 75 a korigendum v Ú. v. EÚ L 120, 24.4.2004, s. 65).

[2] Prieskum o postupoch presadzovania v Európe, agentúra TISPOL, 25. októbra 2007.

Výbor na posúdenie vplyvu

Výbor Európskej komisie na posúdenie vplyvu predložil 8. mája 2007 svoje stanovisko k predbežnej verzii tejto správy o posúdení vplyvu. Výbor v tomto stanovisku uviedol, že správa ponúka kvantifikované posúdenie niektorých nákladov a prínosov súvisiacich s každou z možností, a zároveň jasne poukázal na použité predpoklady a súvisiace časové intervaly neistoty.

Výbor uviedol tieto odporúčania:

- v správe o posúdení vplyvu by sa mal urobiť jednoznačný rozdiel medzi dvomi riešenými otázkami, ktorými sú: zdokonalené cezhraničné presadzovanie pravidiel a harmonizované normy v oblasti presadzovania,

- správa o posúdení vplyvu by mala obsahovať viac informácií o plánovaných normách v oblasti presadzovania,

- malo by sa zabezpečiť ďalšie objasnenie politických možností,

- v správe o posúdení vplyvu by sa mala ďalej riešiť otázka rozsahu pôsobnosti.

Súčasná verzia správy o posúdení vplyvu bola zodpovedajúcim spôsobom prepracovaná a zohľadnili sa v nej uvedené odporúčania.

2 Vymedzenie problému

Komisia vo svojej bielej knihe[3] o európskej dopravnej politike v roku 2001 navrhla, aby si Európska únia stanovila za cieľ zníženie počtu úmrtí v rámci cestnej premávky o polovicu do roku 2010. Tento cieľ sa následne potvrdil aj v Európskom akčnom programe bezpečnosti cestnej premávky prijatom v roku 2003[4] a schválili ho aj Rada[5] a Európsky parlament[6].

Kľúčovým prvkom tejto stratégie je podporovať účastníkov cestnej premávky pri zlepšovaní spôsobu ich jazdy dodržiavaním základných pravidiel cestnej premávky. S cieľom dosiahnuť dodržiavanie súladu s právnymi predpismi je potrebné zabezpečiť presadzovanie a kontroly uplatňovania pravidiel pri priestupkoch. Kontroly by mali byť systematické, sankcie účinné a mali by sa uplatňovať na všetky osoby, ktoré porušujú pravidlá, a nielen na občanov príslušného členského štátu (ďalej len „rezidentov“). To sa týka predovšetkým dodržiavania príslušnej povolenej rýchlosti a maximálneho obsahu alkoholu v krvi, ako aj používania bezpečnostných pásov. Tieto priestupky predstavujú tri hlavné príčiny úmrtí v rámci cestnej premávky. Na vnútroštátnej úrovni ako aj na úrovni EÚ by sa mohli efektívne presadzovať aj pravidlá pri ostatných dopravných priestupkoch, ktoré takisto ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky. V externej štúdii o posúdení vplyvu sa potvrdzuje, že prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti, jazda pod vplyvom alkoholu a nepoužívanie bezpečnostných pásov zohrávajú pri úmrtnosti v rámci cestnej premávky rozhodujúcu úlohu, a to z hľadiska počtu nehôd, ako aj ich závažnosti. Podľa odhadov sa uvádza, že prekročenie maximálnej povolenej

---

[3] Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnutí - KOM(2001) 370, 12.9.2001.

[4] Európsky akčný program bezpečnosti cestnej premávky - do roku 2010 znížiť počet obetí dopravných nehôd v Európskej únii o polovicu: spoločná zodpovednosť - KOM(2003) 311, 2.6.2003.

[5] Závery zasadnutia Rady pre dopravu z 5. júna 2003, dokument 9686/03 (Press 146), s. 22.

[6] Vyhlásenie z 12. februára 2003 (Ú. v. EÚ C 43E, 19.2.2004, s. 250).

rýchlosti bolo príčinou 12 400 prípadov úmrtí na cestách v EÚ-25, čo predstavuje takmer 30 % z celkového množstva prípadov úmrtí na cestách, a jazda pod vplyvom alkoholu zapríčinila 10 800 prípadov úmrtí, čo predstavuje 25 % z celkového množstva prípadov. Nepoužívanie bezpečnostných pásov ovplyvňuje mieru závažnosti následkov dopravných nehôd. Odhaduje sa, že to má za následok 7 300 prípadov úmrtí na cestách, čo predstavuje 17 % celkového počtu úmrtí na cestách. Spoločne sú tieto tri príčiny zodpovedné za viac ako polovicu všetkých prípadov úmrtí na cestách.

V súčasnosti uplynuli od prijatia rozhodnutia Komisie už viac ako tri roky a je potrebné poukázať na tri základné fakty:

– V strednodobom preskúmaní Európskeho akčného programu bezpečnosti cestnej premávky z 22. februára 2006[7] sa preukázalo, že pokrok dosiahnutý do roku 2005 nebude postačovať na naplnenie cieľa týkajúceho sa 50-percentného zníženia prípadov úmrtí v prípade, ak bude pokračovať súčasný vývoj. V takomto prípade by sa dosiahlo zníženie len o 40 %. Okrem toho bolo do augusta 2006 možné pozorovať priaznivý vývoj, od septembra 2006 sa ale situácia zmenila. V období rokov 2005 až 2006 sa počet prípadov úmrtí na cestách zvýšil v takmer všetkých členských štátoch z 2 % na 30 %[8]. Tento vývoj sa potvrdil na základe údajov o nevýraznom znížení miery úmrtnosti do októbra 2007 vo väčšine členských štátov.

– Presadzovanie pravidiel bezpečnosti cestnej premávky a úroveň bezpečnosti sa v jednotlivých členských štátoch značne líši. Riziko úmrtia na cestách je v niektorých členských štátoch päťnásobne vyššie ako v ostatných štátoch.

– Dopravné priestupky, ktorých sa dopúšťajú vodiči, ktorí nemajú trvalý pobyt v príslušnom členskom štáte (ďalej len „nerezidenti“), sa častokrát nepostihujú sankciami, resp. nedochádza k ich vykonaniu.

Súčasná situácia v členských štátoch

Presadzovanie pravidiel sa v jednotlivých členských štátoch líši. Kvôli *prekročeniu maximálnej povolenej rýchlosti* prešlo v období rokov 2001 až 2003 kontrolou 9 % vodičov v Portugalsku, zatiaľ čo v Holandsku predstavoval tento podiel 46 %. V prípade *jazdy pod vplyvom alkoholu* to boli len 4 % vodičov v Taliansku v porovnaní s 38 % vo Fínsku. V tejto fáze nie sú k dispozícii informácie o percentuálnych podieloch v súvislosti s *používaním bezpečnostného pásu*. Tieto podiely sa v mestských oblastiach pohybujú v rozpätí od 36 % až do 91 %. To do značnej miery ovplyvňuje predstavy vodičov. Podľa projektu *SARTRE 3*[9] si viac ako jedna tretina všetkých vodičov v Spojenom kráľovstve myslí, že budú musieť prejsť kontrolou merania rýchlosti, zatiaľ čo vo Švédsku sú tohto názoru len 3 % vodičov. V súvislosti s jazdou pod vplyvom alkoholu očakáva kontrolu 27 % vodičov v Slovinsku v porovnaní s menej ako 1 % vodičov v Írsku.

---

7 Európska komisia - Európsky akčný program bezpečnosti na cestách: strednodobé preskúmanie - KOM(2006) 74, 22.2.2006.

8 CARE (databáza informácií EÚ o nehodách na cestách), 6. november 2007.

9 Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) et al. : European Drivers and Road Risk (Európski vodiči a riziká na cestách), SARTRE 3 (jún 2004).

Podiel nerezidentov, ktorí sú účastníkmi cestnej premávky, je podľa odhadov 5 % v prípade tých krajín, v ktorých sú takéto informácie k dispozícii[10]. Podiel vodičov-nerezidentov sa v súvislosti s priestupkami prekročenia rýchlosti pohybuje v rozpätí od 2,5 % do 30 %[11]. Tieto hodnoty naznačujú, že vodiči-nerezidenti sa dopúšťajú priestupkov za prekročenie rýchlosti v pomerne väčšej miere ako vodiči-rezidenti[12].

Členské štáty postupne zavádzajú automatické kontrolné zariadenia. Pokiaľ ide o kontrolu rýchlosti, takmer všetky členské štáty používajú upevnené aj mobilné kamery. Postupne sa zavádzajú aj kamery na meranie priemernej rýchlosti. Automatické kontroly sa takisto používajú v súvislosti s dodržiavaním zastavenia na červenú v čoraz väčšom počte štátov. V niektorých štátoch sa spoločne s používaním bezpečnostných pásov uplatňujú aj automatické kontroly v prípade ostatných priestupkov, akými sú napríklad nezastavenie na červenú alebo prekročenie rýchlosti[13].

Technológie kontroly aj postupy schvaľovania jednotlivých typov technológií sa v členských štátoch líšia. Existencia neštandardizovaných zariadení a neharmonizovaných metód schvaľovania komplikuje vzájomné uznávanie opatrení na presadzovanie pravidiel, ako aj spoluprácu medzi členskými štátmi.

Sankcie uložené za dopravné priestupky môžu mať buď trestný alebo správny charakter, o ktorom rozhodujú členské štáty. V niektorých krajinách sú sankcie sčasti trestného a sčasti správneho charakteru, pričom tu rozhoduje miera závažnosti porušenia predpisov.

V odporúčaní Komisie z októbra 2003 sa od členských štátov požaduje, aby Komisii poskytli informácie o implementácii odporúčania pred koncom septembra 2007. Doteraz tak urobilo iba šesť členských štátov. Z tohto dôvodu je momentálne k dispozícii len málo informácii týkajúcich sa väzby medzi uplatňovaním osvedčených postupov presadzovania pravidiel a vývojom dosiahnutým v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

3 Ciele

Návrh je vo všeobecnosti zameraný na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v rámci Spoločenstva, čím by sa posilnilo efektívne, udržateľné a spoľahlivé fungovanie systému dopravy, ako aj na ukončenie existujúceho rozdielneho prístupu k vodičom-rezidentom a nerezidentom, ktorí sa dopúšťajú dopravných priestupkov.

Konkrétnym cieľom opatrenia Spoločenstva je podporovať účastníkov cestnej premávky pri zlepšovaní spôsobu ich jazdy tým, že budú dodržiavať základné pravidlá cestnej premávky, a to v prípade rezidentov aj nerezidentov.

---

[10] 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 zaregistrovaným 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.

[11] 2,5 % v Dánsku, 4 % vo Fínsku, 6 % v Holandsku, 8 % v Katalánsku (Španielsko), 14 % v Belgicku, 15 % vo Francúzsku a 30 % v Luxembursku.

[12] 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).

[13] Prieskum o postupoch presadzovania pravidiel v Európe, agentúra TISPOL, 25. októbra 2007.

Navrhované opatrenie je v súlade s politikou EÚ v oblasti zdravia ľudí, keďže sa ním podporuje boj proti škodlivým účinkom súvisiacim s užívaním alkoholu.

Pri zvýšenej úrovni presadzovania pravidiel sa vďaka znižovaniu rýchlosti podporí aj znižovanie emisií skleníkových plynov, objem ktorých v odvetví dopravy neustále narastá.

4 Možnosti

V posúdení vplyvu sa zvažuje päť možností, z ktorých sa každá vzťahuje na cezhraničné presadzovanie pravidiel a uplatňovanie osvedčených postupov presadzovania v členských štátoch.

Prvá možnosť spočíva v zachovaní súčasnej situácie bez zmeny.

V prípade druhej možnosti sa vodiči-nerezidenti, ktorí sa dopustia dopravného priestupku, trestne stíhajú pri návrate do krajiny, v ktorej sa priestupku dopustili, a to na základe spolupráce s krajinou trvalého bydliska. Táto možnosť zahŕňa neregulačné opatrenia, ktoré by sa mohli prijať bez toho, aby bolo potrebné zmeniť existujúce právne predpisy alebo zavádzať nové na úrovni EÚ. Na základe odporúčania Komisie o cezhraničnom presadzovaní pravidiel bezpečnosti cestnej premávky (2004/345/ES) dochádza k podpore členských štátov pri uplatňovaní osvedčených postupov presadzovania pravidiel. V súvislosti s cezhraničným presadzovaním pravidiel došlo k zdokonaleniu vnútroštátnych pravidiel.

Tretia a štvrtá možnosť takisto zahŕňa neregulačné opatrenia týkajúce sa metód presadzovania pravidiel, pričom sa vychádza zo súčasného odporúčania Komisie. Pokiaľ ide o cezhraničné presadzovanie pravidiel, možnosť 3 zahŕňa zriadenie siete EÚ na výmenu elektronických údajov určenej na identifikáciu majiteľa vozidla; možnosť 4 je založená na vzájomnom uznávaní dôkazov a na poskytovaní príslušných údajov orgánom toho štátu, v ktorom je vozidlo zaregistrované, a to na účely stíhania priestupkov a vykonávania sankcií zo strany orgánov.

Piata možnosť je takisto založená na poskytovaní dôkazov orgánom štátu trvalého bydliska na účely cezhraničného presadzovania pravidiel. Táto možnosť sa líši od možností 2, 3 a 4 v tom, že zahŕňa aj regulačné opatrenia zamerané na uplatňovanie osvedčených postupov presadzovania pravidiel vo všetkých členských štátoch. Jej súčasťou sú takisto opatrenia na normalizáciu kontrolných zariadení.

Posledná možnosť prináša v porovnaní s ostatnými možnosťami zlepšenie situácie zo sociálneho, hospodárskeho a environmentálneho hľadiska (sociálne hľadisko: nižší počet úmrtí a zranení na cestách; hospodárske hľadisko: značné finančné prínosy vďaka menšiemu počtu nehôd (a následne nižšia miera osobných a materiálnych škôd) a peňažným pokutám; environmentálne hľadisko: vďaka zníženiu rýchlosti sa dosiahne nižšia miera znečistenia a menšia spotreba palív).

5 Analýza vplyvu

Vplyv na bezpečnosť cestnej premávky

Súčasný počet prípadov úmrtí na cestách dosahuje z dôvodu prekročenia maximálnej povolenej rýchlosti, jazdy pod vplyvom alkoholu a/alebo nepoužívania bezpečnostných pásov 25 000, pričom by ho bolo možné znížiť spoločným uplatňovaním osvedčených postupov kvality a intenzity presadzovania pravidiel. Súčasný počet prípadov úmrtí na cestách zavinených vodičmi-nerezidentmi dosahuje 400, pričom by ho bolo možné znížiť uplatňovaním účinného systému cezhraničného presadzovania pravidiel.

Účinnosť znižovania počtu úmrtí na cestách v Európskej únii sa odhaduje na 200 až 250 úmrtí za rok, a to v prípade možností, ktoré zahŕňajú fungovanie mechanizmu účinného cezhraničného presadzovania pravidiel (možnosti 3 a 4). V prípade možnosti 5, ktorá navyše zahŕňa metódy spoločného presadzovania pravidiel bezpečnosti cestnej premávky, by sa mohlo dosiahnuť zníženie o 5 000 prípadov úmrtí na cestách za rok.

Zo sociálno-hospodárskeho hľadiska predstavuje tento údaj na základe opatrných výpočtov prínos vo výške 5 miliárd EUR ročne.

Náklady a automatizácia

Náklady znášajú verejné orgány a orgány presadzovania práva. Zahŕňajú investície do systémov výmeny údajov a do kontrolných zariadení a ich výška môže podľa odhadov dosahovať až 140 miliónov EUR s cieľom zdokonaliť úroveň presadzovania pravidiel vo všetkých členských štátoch na prijateľnú. Miera investícií každého členského štátu závisí od jeho súčasných noriem v oblasti presadzovania pravidiel. Ročná výška rozpočtu vyhradeného na zabezpečovanie kontrol a presadzovania pravidiel sa v prípade EÚ odhaduje približne na 23 miliónov EUR.

V štúdiách sa poukázalo na fakt, že náklady na prevádzku automatizovaných kontrolných zariadení sú nižšie ako v prípade tradičných spôsobov kontroly a presadzovania pravidiel. To môže viesť k výraznému zníženiu využívania administratívnych zdrojov.

Vplyv na zdravie a životné prostredie

Zdokonalené presadzovanie pravidiel by posilnilo boj proti škodlivým účinkom súvisiacim s požívaním alkoholu, ako aj politiku v oblasti zdravia ľudí. Komisia vo svojom oznámení o stratégii EÚ na podporu členských štátov pri znižovaní rozsahu škôd súvisiacich s požívaním alkoholu[14] z roku 2006 identifikovala nehody na cestách spôsobené nadmernou konzumáciou alkoholu ako jednu z piatich prioritných oblastí.

[14] Pozri oznámenie Komisie Rade, Európskemu parlamentu, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – KOM(2006) 625: *Stratégia EÚ na podporu členských štátov pri znižovaní rozsahu škôd súvisiacich s požívaním alkoholu.*

Vplyv rýchlosti jazdy na životné prostredie súvisí v prvom rade s emisiami znečisťujúcich látok. Množstvo emisií výfukových plynov [oxid uhličitý (CO_2), uhľovodík, oxid dusnatý, častice] je nižšie pri konštantnej rýchlosti 40 až 90 km/h v prípade osobných vozidiel[15] a 50 až 70 km/h v prípade nákladných vozidiel a autobusov[16].

Prekračovanie rýchlosti vedie takisto k zvyšovaniu množstva ozónu, keďže motorové vozidlá produkujú vysoký podiel uhľovodíka a oxidu dusnatého, ktoré spôsobujú vytváranie ozónu v atmosfére.

Rýchlosť jazdy má napokon vplyv na spotrebu palív, keďže prekračovanie rýchlosti vedie pri bežnej premávke k zvýšeniu ich spotreby. V štúdiách sa poukazuje na to, že spotreba palív je približne o 23 % nižšia pri konštantnej rýchlosti 90 až 110 km/h[17].

Pokiaľ ide o vplyv rýchlosti na hluk, vzájomný kontakt pneumatík s povrchom cesty predstavuje hlavný zdroj hluku. Pri zvyšovaní rýchlosti hluk narastá, a to o 12 dB(A) pri každom zdvojnásobení rýchlosti.

6 Porovnanie možností – navrhované opatrenia EÚ

Výsledky ukázali, že opatrenia zamerané na zdokonaľovanie postupov a metód presadzovania pravidiel a uplatňované vo všetkých členských štátoch majú výrazný vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a znižovanie miery úmrtnosti na cestách. Takisto sa upozorňuje na opatrenia zamerané na efektívnejšie cezhraničné presadzovanie pravidiel, ktoré vedú k znižovaniu počtu prípadov úmrtí a nehôd na cestách a k rovnakému prístupu k všetkým vodičom-rezidentom i nerezidentom. Aj keď budú mať opatrenia určené na cezhraničné presadzovanie pravidiel vplyv hlavne na vodičov-nerezidentov, je potrebné zdôrazniť, že nebude obmedzený len na túto kategóriu, ale jeho cieľom bude zmena spôsobu jazdy všetkých vodičov.

Odhadované náklady na realizáciu možností 3 a 4 zahŕňajúcich iba regulačné opatrenia určené na cezhraničné presadzovanie pravidiel sú pomerne nízke v porovnaní s možnosťou 5, ktorá navyše obsahuje regulačné opatrenia zamerané na postupy presadzovania pravidiel vo všetkých členských štátoch.

Z hľadiska zdravia a životného prostredia vedú všetky možnosti k znižovaniu rýchlosti a nižšej spotrebe alkoholu. Možnosti zahŕňajúce opatrenia zamerané na zdokonaľovanie postupov a metód presadzovania pravidiel v členských štátoch preukazujú lepšie výsledky.

Na základe posúdenia možností sa dospelo k tomu, že zachovanie súčasnej situácie a prijímanie neregulačných opatrení by nemuselo viesť k riešeniu existujúcich problémov v oblasti presadzovania pravidiel bezpečnosti cestnej premávky. Výsledky posúdenia vplyvu a verejnej konzultácie poukazujú na potrebu prijímania opatrení v súvislosti s otázkou cezhraničného presadzovania pravidiel, ako aj efektívnych postupov presadzovania pravidiel v členských štátoch.

---

15 Riadenie rýchlosti, OECE-CEMT, 2007.

16 Príručka ITS, 2005 – 2006, Organizácia na rozvoj cestnej výstavby, 2005.

17 Riadenie rýchlosti, OECE-CEMT, 2007.

Na úrovni EÚ by do určitej miery mohlo prispieť k zlepšeniu súčasnej situácie rámcové rozhodnutie Rady o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie[18]. V tomto nástroji prijatom v oblasti policajnej a justičnej spolupráce v trestných veciach sa vychádzajúc zo Zmluvy o Európskej únii rieši otázka vzájomného uznávania konečných rozhodnutí, v ktorých sa požaduje úhrada peňažnej pokuty. Na jeho základe sa umožňuje príslušnému orgánu poslať peňažnú pokutu uloženú fyzickej alebo právnickej osobe na účely jej vykonania do toho členského štátu, v ktorom osoba vlastní majetok, dostáva v ňom príjem alebo v ňom má za bežných okolností trvalé bydlisko (alebo je v ňom zaevidovaná). Do jeho rozsahu patrí široká škála priestupkov vrátane porušení pravidiel cestnej premávky. Tento nástroj sa však týka len konečných rozhodnutí, a nie jednotlivých fáz od nahlásenia priestupku až po prijatie konečného rozhodnutia. V týchto fázach je potrebné používať osobitné regulačné prostriedky s cieľom dosiahnuť v praxi efektívnu spoluprácu medzi orgánmi presadzovania práva v oblasti dopravných priestupkov.

Pokiaľ ide o posúdenie možností týkajúcich sa zdokonaľovania metód presadzovania v členských štátoch, návrh by mal zahŕňať vhodné administratívne a technické mechanizmy potrebné pre jednotlivé fázy, ako aj opatrenia zamerané na zdokonaľovanie postupov presadzovania vychádzajúc z odporúčania z roku 2003.

[18] Rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV z 24. februára 2005 atď.