



Rada
Evropské unie

Brusel 1. března 2023
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2023/0052(COD)

7018/23
ADD 1

TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	1. března 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2023) 127 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kteřou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2023) 127 final.

Příloha: SWD(2023) 127 final



V Bruselu dne 1.3.2023
SWD(2023) 127 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE
SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady,

**kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o
dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu**

{COM(2023) 126 final} - {SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final}

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu
A. Potřeba opatření
V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?
<p>Při posouzení dopadů bylo zjištěno, že směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (dále jen „směrnice o přeshraniční výměně informací“) měla pozitivní dopad na odstranění anonymity pachatelů, kteří se dopustili dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu v zahraničí, neboť výrazně zvýšila počet vyšetřovaných přeshraničních případů. Ukázala se však rovněž omezení směrnice, neboť její odrazující účinek nepostačoval k odstranění beztrestnosti pachatelů z důvodu její omezené oblasti působnosti, nedostatečného přeshraničního vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu a přeshraničního vymáhání sankcí za tyto delikty, což vedlo k nízkému podílu zaplacených pokut ze strany zahraničních pachatelů (ročně není v přeshraničních případech vymoženo více než 6 milionů pokut) a nedostatečné ochraně základních práv zahraničních osob.</p>
Čeho by mělo být dosaženo?
<p>Obecným cílem iniciativy je zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Toho by mělo být dosaženo změnou chování zahraničních řidičů vyvolanou snížením beztrestnosti, které v současné době zahraniční řidiči stále požívají. Beztrestnost by se snížila lepším přeshraničním vyšetřováním deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu (tj. zvýšením pravděpodobnosti, že bude určena totožnost zahraničních pachatelů a že bude vymáhána pokuta). Zároveň by zahraniční osoby obdržely informační dopisy / oznámení o uložení pokuty v jazyce, kterému rozumí, v přiměřené lhůtě a ve formě umožňující snadné ověření pravosti.</p>
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?
<p>Při neexistenci opatření na úrovni EU by se přeshraniční vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu muselo opírat o stávající dvoustranné a mnohostranné dohody. Tento různorodý soubor dohod mezi členskými státy nemůže zajistit rovné zacházení s občany EU a vzhledem k nedostatkům v oblasti působnosti by byl méně účinný při odstraňování beztrestnosti zahraničních pachatelů. Opatření na úrovni EU by proto byla účinnější než nekoordinovaná opatření na úrovni členských států.</p>
B. Řešení
Prostřednictvím kterých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, proč?
<p>Zachovaná politická opatření byla seskupena do tří možností politiky, tj. možnosti č. 1, možnosti č. 2 a možnosti č. 3, z nichž dvě (možnosti č. 2 a č. 3) mají varianty (možnosti č. 2A a č. 3A). Možnost politiky č. 1 je základem pro všechny ostatní možnosti politiky; zahrnuje 11 ze 16 politických opatření, která se týkají většiny technických otázek a ochrany základních práv. Možnost politiky č. 2 zahrnuje všechna opatření možnosti politiky č. 1 a kromě toho zavedení zvláštních následných postupů pro přeshraniční vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které umožňují výměnu více informací mezi vnitrostátními orgány než pouze údajů o registraci vozidel. Možnost politiky č. 2A, která je upřednostňovanou možností, vychází z možnosti politiky č. 2 a zahrnuje povinnost držitelů/vlastníků vozidel spolupracovat s donucovacími orgány při určování totožnosti osoby odpovědné za dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Možnost politiky č. 3 vychází z možnosti politiky č. 2A a navíc zavádí přizpůsobený mechanismus následných opatření – <i>lex specialis</i> – pro vzájemné uznávání</p>

pokut uložených za dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu, na které se vztahuje směrnice o přeshraniční výměně informací. Možnost politiky č. 3A je pokročilejší verzí možnosti politiky č. 3, neboť omezuje důvody pro neuznání a nevymáhání pokut uložených jinými členskými státy.

Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?

Mezi zúčastněnými stranami existuje široká podpora, pokud jde o rozšíření oblasti působnosti směrnice o přeshraniční výměně informací na další dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Názory orgánů veřejné moci na to, jak zvýšit účinnost směrnice, se liší. Všechny jsou pro přijetí opatření zaměřených na zlepšení přeshraničního vyšetřování deliktů. Některé z nich jsou však kritické vůči konkrétním (tj. méně těžkopádným) pravidlům pro přeshraniční vymáhání pokut, jiné by taková konkrétní pravidla upřednostňovaly, zejména pokud jde o vzájemné uznávání pokut za dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu spáchané v zahraničí. Organizace účastníků silničního provozu vnímají velmi kladně všechna opatření, která by pomohla zlepšit ochranu základních práv zahraničních osob.

C. Dopady upřednostňované možnosti

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?

Upřednostňovaná možnost je považována za účinnou při dosahování zamýšlených cílů politiky, má vysoké čisté přínosy, je vnitřně soudržná, přiměřená z hlediska pravidel a postupů členských států a celkově nejlepší z hlediska politické a právní proveditelnosti. Odhaduje se, že během posuzovaného období 2025–2050 ve srovnání se základním scénářem umožní záchranu 384 životů a zamezí 21 789 zraněním, což ve finančním vyjádření činí přibližně 2,8 miliardy EUR ušetřených externích nákladů na nehody.

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Dodatečné náklady na vymáhání pro orgány členských států se v porovnání se základním scénářem odhadují na 136,8 milionu EUR, vyjádřeno jako současná hodnota za posuzované období 2025–2050. Tato hodnota zahrnuje jednorázové náklady na přizpůsobení ve výši 4,6 milionu EUR pro správní orgány členských států (např. na přizpůsobení informačních systémů).

Jaké budou dopady na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?

Očekává se, že dopady na malé a střední podniky budou pozitivní, avšak nepřímé a omezené. Návrh by měl vést ke snížení nákladů spojených s obtížemi při uplatňování předpisů pro účastníky silničního provozu v důsledku lepší ochrany základních práv. Kromě toho se předpokládá snížení administrativních nákladů leasingových společností a půjčoven o přibližně 7 milionů EUR oproti základnímu scénáři, vyjádřeno jako současná hodnota za posuzované období 2025–2050.

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?

Usuzuje se, že upřednostňovaná možnost povede k dodatečným nákladům na vymáhání, které vzniknou v důsledku účinnějšího vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Tyto náklady se odhadují na 132,2 milionu EUR ve srovnání se základním scénářem, vyjádřeno jako současná hodnota za posuzované období 2025–2050.

Očekávají se jiné významné dopady?

Žádné jiné významné dopady se neočekávají.

Proporcionality

Upřednostňovaná možnost politiky nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů a řešení zjištěných problémů.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Členské státy by zaslaly Komisi první zprávu o uplatňování směrnice o přeshraniční výměně informací do čtyř let ode dne vstupu směrnice v platnost. Komise by uplatňování směrnice posoudila nejpozději 18 měsíců po obdržení prvních zpráv od všech členských států.