



Βρυξέλλες, 1 Μαρτίου 2023
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2023/0052(COD)

7018/23
ADD 1

TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	1 Μαρτίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2023) 127 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2023) 127 final.

σνημμ.: SWD(2023) 127 final

Βρυξέλλες, 1.3.2023
SWD(2023) 127 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

[...]

που συνοδεύει το έγγραφο

**Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής
ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια**

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

Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης

Εκτίμηση επιπτώσεων μιας πρότασης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί αποτελεί πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;

Η εκτίμηση επιπτώσεων διαπίστωσε ότι η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (στο εξής: οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών) είχε θετικές επιπτώσεις στην άρση της ανωνυμίας των παραβατών οι οποίοι διέπραξαν τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια στο εξωτερικό, αυξάνοντας εντυπωσιακά τον αριθμό των διερευνώμενων διασυνοριακών υποθέσεων. Ωστόσο, η οδηγία έχει επίσης αποδείξει τους περιορισμούς της, καθώς το αποτρεπτικό της αποτέλεσμα δεν ήταν επαρκές για την άρση της ατιμωρησίας των παραβατών λόγω του περιορισμένου πεδίου εφαρμογής της, της έλλειψης διασυνοριακής διερεύνησης των τροχαίων παραβάσεων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια και της διασυνοριακής επιβολής κυρώσεων για τις εν λόγω παραβάσεις, με αποτέλεσμα το ποσοστό των καταβαλλόμενων χρηματικών ποινών από τους παραβάτες που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι (περισσότερες από 6 εκατομμύρια ποινές σε διασυνοριακές υποθέσεις δεν εκτελούνται ετησίως) να είναι χαμηλό και η προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων των μη μόνιμων κατοίκων να είναι ανεπαρκής.

Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Ο γενικός στόχος της πρωτοβουλίας είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ο στόχος αυτός θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω αλλαγής στη συμπεριφορά των μη μόνιμων κατοίκων οδηγών, αφορμή για την οποία θα αποτελέσει η μείωση της ατιμωρησίας που απολαμβάνουν σήμερα οι μη μόνιμοι κάτοικοι οδηγοί. Η ατιμωρησία θα μειωθεί με την καλύτερη διασυνοριακή διερεύνηση των παραβάσεων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια (δηλαδή με την αύξηση της πιθανότητας να εντοπιστούν οι μη μόνιμοι κάτοικοι παραβάτες και να επιβληθεί η χρηματική ποινή). Ταυτόχρονα, οι μη μόνιμοι κάτοικοι θα λαμβάνουν ενημερωτικές επιστολές/ειδοποιήσεις επιβολής προστίμου σε γλώσσα που κατανοούν, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και σε τέτοια μορφή ώστε να ελέγχεται εύκολα η γνησιότητά τους.

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);

Ελλείψει δράσης της ΕΕ, η διασυνοριακή επιβολή των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια θα πρέπει να βασίζεται στις υφιστάμενες διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες. Αυτό το συνονθύλευμα συμφωνιών μεταξύ των κρατών μελών δεν μπορεί να διασφαλίσει την ίση μεταχείριση των πολιτών της ΕΕ και, δεδομένων των κενών στην κάλυψη, θα είναι λιγότερο αποτελεσματικό στην άρση της ατιμωρησίας των παραβατών που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι. Συνεπώς, η δράση της ΕΕ θα ήταν πιο αποτελεσματική από την ασυντόνιστη δράση σε επίπεδο κρατών μελών.

B. Λύσεις

Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Εάν όχι, γιατί;

Τα μέτρα πολιτικής που επιλέχθηκαν έχουν ομαδοποιηθεί σε τρεις επιλογές πολιτικής, ΕΠ1, ΕΠ2 και ΕΠ3, δύο από τις οποίες (ΕΠ2 και ΕΠ3) έχουν παραλλαγές (ΕΠ2Α και ΕΠ3Α, αντίστοιχα). Η ΕΠ1 αποτελεί τη βάση για όλες τις άλλες επιλογές πολιτικής· περιλαμβάνει 11 από τα 16 μέτρα πολιτικής που καλύπτουν τα περισσότερα τεχνικά ζητήματα και την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων. Η ΕΠ2 καλύπτει όλα τα μέτρα της ΕΠ1 και επιπλέον, τη θέσπιση ειδικών διαδικασιών παρακολούθησης για τη διασυνοριακή διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικά με την οδική ασφάλεια, η οποία επιτρέπει την

ανταλλαγή περισσότερων πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών από ότι απλώς δεδομένα σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων (ΑΚΟ). Η ΕΠ2Α, η οποία είναι η προτιμώμενη επιλογή, βασίζεται στην ΕΠ2 και περιλαμβάνει την υποχρέωση των κατόχων/ιδιοκτητών οχημάτων να συνεργάζονται με τις αρχές επιβολής της νομοθεσίας για τον εντοπισμό του προσώπου που ευθύνεται για τις σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις. Η ΕΠ3 βασίζεται στην ΕΠ2Α και επιπλέον θεσπίζει έναν προσαρμοσμένο μηχανισμό παρακολούθησης —ένα *lex specialis*— για την αμοιβαία αναγνώριση των χρηματικών ποινών που επιβάλλονται για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια και καλύπτονται από την οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Τέλος, η ΕΠ3Α είναι μια πιο προηγμένη έκδοση της ΕΠ3, καθώς μειώνει τους λόγους μη αναγνώρισης και μη εκτέλεσης των χρηματικών ποινών που έχουν εκδοθεί από άλλα κράτη μέλη.

Ποιες απόψεις διατύπωσαν τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη; Ποιο μέρος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Υπάρχει ευρεία υποστήριξη μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών σε άλλες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια. Οι απόψεις των δημόσιων αρχών διαφέρουν ως προς τον τρόπο αύξησης της αποτελεσματικότητας της οδηγίας. Όλες τους τάσσονται υπέρ των μέτρων που αποσκοπούν στη βελτίωση της διασυνοριακής διερεύνησης των παραβάσεων. Ωστόσο, ορισμένες από αυτές είναι επικριτικές απέναντι σε συγκεκριμένους (δηλ. λιγότερο επαχθείς) κανόνες για τη διασυνοριακή επιβολή χρηματικών ποινών, ενώ άλλες θα ευνοούσαν τέτοιους συγκεκριμένους κανόνες, δηλαδή όσον αφορά την αμοιβαία αναγνώριση των χρηματικών ποινών για τροχαίες παραβάσεις σχετικά με την οδική ασφάλεια που διαπράττονται στο εξωτερικό. Οι οργανώσεις χρηστών του οδικού δικτύου είναι πολύ θετικές σε όλα τα μέτρα που θα συμβάλουν στη βελτίωση της προστασίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων των μη μόνιμων κατοίκων.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (αν υπάρχουν, ειδιάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Η προτιμώμενη επιλογή θεωρείται αποτελεσματική ως προς την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων πολιτικής, παρουσιάζει υψηλά καθαρά οφέλη, διαθέτει εσωτερική συνοχή, είναι αναλογική όσον αφορά τους κανόνες και τις διαδικασίες των κρατών μελών και είναι, συνολικά, η καλύτερη από άποψη πολιτικής και νομικής σκοπιμότητας. Κατά την περίοδο εκτίμησης 2025-2050, εκτιμάται ότι θα σωθούν 384 ζωές και θα αποφευχθούν 21 789 τραυματισμοί, όσον αφορά τη βασική επιλογή, που σε χρηματικούς όρους ανέρχεται σε περίπου 2,8 δισ. EUR, εκφρασμένα ως μείωση του εξωτερικού κόστους των ατυχημάτων.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει, ειδιάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Το πρόσθετο κόστος επιβολής για τις αρχές των κρατών μελών εκτιμάται σε 136,8 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένο ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050. Αυτό περιλαμβάνει εφάπαξ δαπάνες προσαρμογής ύψους 4,6 εκατ. EUR για τις διοικήσεις των κρατών μελών (π.χ. για την προσαρμογή των συστημάτων ΤΠ).

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;

Οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ αναμένεται να είναι θετικές αλλά έμμεσες και περιορισμένες. Η πρόταση αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση του κόστους ταλαιπωρίας των χρηστών του οδικού δικτύου λόγω της καλύτερης προστασίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων. Επιπλέον, προβλέπεται μείωση των διοικητικών δαπανών για τις εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης και ενοικίασης αυτοκινήτων κατά περίπου 7 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένη ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050.

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις;
Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής εκτιμάται ότι θα οδηγήσει σε πρόσθετο κόστος επιβολής λόγω της αποτελεσματικότερης διερεύνησης των τροχαίων παραβάσεων σχετικά με την οδική ασφάλεια. Το κόστος αυτό εκτιμάται σε 132,2 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένο σε παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050.
Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;
Δεν αναμένονται άλλες σημαντικές επιπτώσεις.
Αναλογικότητα
Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων και την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουν εντοπιστεί.
Δ. Παρακολούθηση
Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;
Τα κράτη μέλη θα αποστείλουν την πρώτη τους έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών έως τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει την εφαρμογή της οδηγίας το αργότερο 18 μήνες μετά την παραλαβή των πρώτων εκθέσεων από όλα τα κράτη μέλη.