



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 1 marca 2023 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0052(COD)

7018/23
ADD 1

TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 1 marca 2023 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: SWD(2023) 127 final

Dotyczy: **DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI - SPRAWOZDANIE ZE STRESZCZENIA OCENY SKUTKÓW - towarzyszący dokumentowi: Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego**

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2023) 127 final.

Zał.: SWD(2023) 127 final

Bruksela, dnia 1.3.2023 r.
SWD(2023) 127 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI
STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW

[...]

Towarzyszący dokumentowi:

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniającej dyrektywę (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej
wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu
ruchu drogowego

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

Streszczenie oceny skutków

Ocena skutków wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego

A. Zasadność działań

Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?

W ocenie skutków stwierdzono, że dyrektywa (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego („dyrektywa w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów”) miała pozytywny wpływ na zlikwidowanie anonimowości sprawców, którzy popełnili za granicą przestępstwo lub wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, ogromnie zwiększając liczbę objętych dochodzeniem spraw transgranicznych. Dyrektywa ta wiązała się jednak również z ograniczeniami, ponieważ jej efekt odstraszający nie był wystarczający, aby zlikwidować bezkarność sprawców ze względu na ograniczony zakres tej dyrektywy, brak transgranicznych dochodzeń dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz transgranicznego egzekwowania kar za te przestępstwa lub wykroczenia, co skutkuje niskim odsetkiem kar pieniężnych płaconych przez sprawców niebędących rezydentami (każdego roku nie egzekwuje się ponad 6 mln kar w sprawach transgranicznych) oraz nieodpowiednią ochroną praw podstawowych osób niebędących rezydentami.

Co należy osiągnąć?

Ogólnym celem inicjatywy jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powinno to nastąpić przez zmianę zachowania kierowców niebędących rezydentami, spowodowaną ograniczeniem bezkarności, którą nadal wykorzystują ci kierowcy. Bezkarność zostałaby ograniczona dzięki usprawnieniu dochodzeń transgranicznych w sprawie przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (tj. zwiększeniu prawdopodobieństwa wykrycia sprawców niebędących rezydentami i wyegzekwowania kary pieniężnej). Jednocześnie osoby niebędące rezydentami otrzymywałyby zawiadomienia/mandaty karne w zrozumiałym dla nich języku, w rozsądnym terminie i w formie umożliwiającej łatwą weryfikację autentyczności.

Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?

W przypadku braku działań ze strony UE podstawę transgranicznego egzekwowania przepisów ruchu drogowego związanych z bezpieczeństwem musiałyby stanowić istniejące umowy dwustronne i wielostronne. Ta mozaika umów między państwami członkowskimi nie pozwala zapewnić równego traktowania obywateli Unii i, ze względu na luki w zakresie obowiązywania tych umów, byłaby mniej skuteczna w eliminowaniu bezkarności sprawców niebędących rezydentami. Działania UE byłyby zatem bardziej skuteczne niż nieskoordynowane działania na poziomie państw członkowskich.

B. Rozwiązania

Jakie są poszczególne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, dlaczego?

Zachowane środki z zakresu polityki pogrupowano w ramach trzech wariantów strategicznych, WS1, WS2 i WS3, z których dwa (WS2 i WS3) mają odmiany (odpowiednio WS2A i WS3A). WS1 jest podstawą dla wszystkich pozostałych wariantów strategicznych; obejmuje 11 z 16 środków z zakresu polityki odnoszących się do większości kwestii technicznych oraz ochronę praw podstawowych. WS2 obejmuje wszystkie środki przewidziane w WS1 oraz dodatkowo ustanowienie szczególnych dalszych procedur na potrzeby transgranicznych dochodzeń dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko

bezpieczeństwu ruchu drogowego, które to procedury umożliwiają organom krajowym wymianę większej ilości informacji niż tylko danych rejestracyjnych pojazdów. WS2A, będący preferowanym wariantem, opiera się na WS2 i obejmuje obowiązek współpracy posiadaczy/właścicieli pojazdów z organami ścigania w zakresie identyfikacji osoby odpowiedzialnej za przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego. WS3 opracowano w oparciu o WS2A i dodatkowo ustanowiono dostosowany mechanizm działań następczych – *lex specialis* – odnoszący się do wzajemnego uznawania kar pieniężnych za przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego objęte dyrektywą w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów. Co więcej, WS3A jest bardziej zaawansowaną wersją WS3, ponieważ ogranicza podstawy dla odmowy uznania i odmowy egzekwowania kar pieniężnych wydanych przez inne państwa członkowskie.

Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?

Wśród zainteresowanych stron istnieje szerokie poparcie dla rozszerzenia zakresu dyrektywy w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów na inne przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego. Opinie organów publicznych różnią się co do sposobu zwiększenia skuteczności tej dyrektywy. Wszystkie z nich opowiadają się za środkami mającymi na celu usprawnienie dochodzeń transgranicznych w sprawie wspomnianych przestępstw lub wykroczeń. Niektóre z tych organów są jednak krytyczne wobec (mniej uciążliwych) przepisów szczegółowych dotyczących transgranicznego egzekwowania kar pieniężnych, natomiast inne opowiadają się za takimi przepisami szczegółowymi, a mianowicie za wzajemnym uznawaniem kar pieniężnych za przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego popełnione za granicą. Organizacje użytkowników dróg bardzo pozytywnie oceniają wszystkie środki, które pomogłyby poprawić ochronę praw podstawowych osób niebędących rezydentami.

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu

Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?

Uznano, że preferowany wariant będzie skuteczny w osiągnięciu zamierzonych celów polityki, przyniesie wysokie korzyści netto, a także że jest wewnętrznie spójny, proporcjonalny do przepisów i procedur państw członkowskich oraz jest ogólnie najlepszy pod względem wykonalności politycznej i prawnej. Szacuje się, że w okresie objętym oceną 2025–2050 uda się uratować 384 osoby i uniknąć 21 789 obrażeń w odniesieniu do scenariusza bazowego, co w ujęciu pieniężnym daje kwotę około 2,8 mld EUR, wyrażoną jako redukcja kosztów zewnętrznych związanych z wypadkami.

Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?

Dodatkowe koszty egzekwowania dla organów państw członkowskich wyrażone jako wartość bieżąca w okresie objętym oceną 2025–2050 szacuje się na 136,8 mln EUR w odniesieniu do scenariusza bazowego. Obejmuje to jednorazowe koszty dostosowania w wysokości 4,6 mln EUR dla administracji państw członkowskich (np. w celu dostosowania systemów informatycznych).

Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?

Oczekuje się, że wpływ na MŚP będzie pozytywny, ale pośredni i ograniczony. Wniosek powinien skutkować zmniejszeniem kosztów związanych z utrudnieniami dla użytkowników dróg ze względu na lepszą ochronę praw podstawowych. Ponadto przewiduje się zmniejszenie kosztów administracyjnych ponoszonych przez przedsiębiorstwa zajmujące się leasingiem i wynajmem samochodów o około 7 mln EUR w odniesieniu do scenariusza bazowego, wyrażone jako wartość bieżąca w okresie objętym oceną 2025–2050.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?

Ocenia się, że preferowany wariant strategiczny spowoduje dodatkowe koszty egzekwowania, ponoszone w związku ze skuteczniejszym prowadzeniem dochodzeń dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego. Koszty te szacuje się na 132,2 mln EUR w odniesieniu do scenariusza bazowego, wyrażone jako wartość bieżąca w okresie objętym oceną 2025–2050.

Czy wystąpią inne znaczące skutki?

Nie przewiduje się wystąpienia żadnych innych znaczących skutków.

Proporcjonalność

Preferowany wariant strategiczny nie wykracza poza to, co jest potrzebne do osiągnięcia wyznaczonych celów i rozwiązania stwierdzonych problemów.

D. Działania następcze**Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?**

Państwa członkowskie przesyłałyby do Komisji pierwsze sprawozdania na temat stosowania dyrektywy w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów w terminie czterech lat od daty jej wejścia w życie. Komisja oceniłaby stosowanie tej dyrektywy nie później niż 18 miesięcy po otrzymaniu pierwszych sprawozdań od wszystkich państw członkowskich.