

Bruselj, 1. marec 2023  
(OR. en)

---

Medinstitucionalna zadeva:  
2023/0052 (COD)

---

7018/23  
ADD 1

TRANS 79  
JAI 248  
DAPIX 2  
ENFOPOL 93  
CODEC 286

### SPREMNI DOPIS

---

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	1. marec 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	SWD(2023) 127 final
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA Spremni dokument Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o <b>spremembi Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu</b>

---

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2023) 127 final.

---

Priloga: SWD(2023) 127 final



Bruselj, 1.3.2023  
SWD(2023) 127 final

**DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE**  
**POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA**

*Spremni dokument*

**Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta**

**o spremembi Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu**

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

<b>Povzetek</b>
<b>Ocena učinka predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu</b>
<b>A. Nujnost ukrepanja</b>
<b>V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?</b>
V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da je Direktiva (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (v nadaljnjem besedilu: direktiva o čezmejnem izvrševanju), pozitivno vplivala na odpravo anonimnosti storilcev prekrškov, ki so prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu, storili v tujini, saj se je število preiskanih čezmejnih primerov močno povečalo. Vendar so se pokazale tudi omejitve Direktive, saj njen odvrtačilni učinek ni zadostoval za odpravo nekaznovanja storilcev prekrškov, in sicer zaradi omejenega področja uporabe Direktive, pomanjkanja čezmejnih preiskav prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, in čezmejnega izvrševanja sankcij za te prekrške, posledica tega pa je majhen delež denarnih kazni, ki jih plačajo nerezidenčni storilci prekrškov (vsako leto ni izvršenih več kot 6 milijonov kazni v čezmejnih primerih), ter zaradi nezadostnega varstva temeljnih pravic nerezidentov.
<b>Kaj bi bilo treba doseči?</b>
Splošni cilj pobude je izboljšanje varnosti v cestnem prometu. To naj bi se doseglo s spremembo vedenja nerezidenčnih voznikov, ki bi jo povzročilo zmanjšanje nekaznovanja, ki so ga trenutno še vedno deležni nerezidenčni vozniki. Nekaznovanje bi se zmanjšalo z boljšim čezmejnim preiskovanjem prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (tj. s povečanjem verjetnosti, da se identificirajo nerezidenčni storilci prekrškov in se izvrši denarna kazen). Hkrati bi nerezidenti pisna obvestila / obvestila o plačilnem nalogu prejeli v jeziku, ki ga razumejo, v razumnem roku in v obliki, katere pristnost bi bilo mogoče zlahka preveriti.
<b>Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?</b>
Če EU ne bi ukrepala, bi morale čezmejno izvrševanje prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, temeljiti na obstoječih dvostranskih in večstranskih sporazumih. Ta mozaik sporazumov med državami članicami ne more zagotavljati enake obravnave državljanov EU, prav tako bi bil glede na vrzeli v pokritosti manj učinkovit pri odpravljanju nekaznovanja nerezidenčnih storilcev prekrškov. Ukrepanje na ravni EU bi bilo zato učinkovitejše od neusklajenega ukrepanja na ravni držav članic.
<b>B. Rešitve</b>
<b>Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj ne?</b>
Ohranjeni ukrepi politike so bili razvrščeni v tri možne politike, MP1, MP2 in MP3, od katerih imata dve (MP2 in MP3) po eno različico (MP2A oziroma MP3). MP1 je podlaga za vse druge možne politike; vključuje 11 od 16 ukrepov politike, ki zajemajo večino tehničnih vprašanj in varstvo temeljnih pravic. MP2 zajema vse ukrepe MP1 in tudi vzpostavitev posebnih postopkov nadaljnje obravnave za čezmejno preiskovanje prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki omogočajo izmenjavo več informacij med nacionalnimi organi kot zgolj podatkov iz registrov vozil. MP2A, ki je prednostna možnost, temelji na MP2 in vključuje dolžnost imetnikov/lastnikov vozil, da z izvršilnimi organi sodelujejo pri identifikaciji osebe, odgovorne za prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu. MP3 temelji na MP2A, poleg tega pa vzpostavlja prilagojen mehanizem nadaljnje obravnave – <i>lex specialis</i> – za vzajemno priznavanje denarnih kazni, izrečenih za prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, ki jih zajema direktiva o čezmejnem izvrševanju. MP3A je naprednejša

<p>različica MP3, saj omejuje razloge za nepriznavanje in neizvrševanje denarnih kazni, ki so jih izrekle druge države članice.</p>
<p><b>Kakšna so stališča različnih deležnikov? Kdo podpira katero možnost?</b></p>
<p>Deležniki so izrazili široko podporo razširitvi področja uporabe direktive o čezmejnem izvrševanju še na druge prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu. Stališča javnih organov glede tega, kako povečati učinkovitost Direktive, se razlikujejo. Vsi podpirajo ukrepe za izboljšanje čezmejnega preiskovanja prekrškov. Vendar so nekateri med njimi kritični do specifičnih (tj. manj zapletenih) pravil za čezmejno izvrševanje denarnih kazni, drugi pa bi podprli taka specifična pravila, zlasti v zvezi z vzajemnim priznavanjem denarnih kazni za prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, ki so storjeni v tujini. Organizacije udeležencev v prometu so zelo pozitivno naravnane do vseh ukrepov, ki bi pomagali izboljšati varstvo temeljnih pravic nerezidentov.</p>
<p><b>C. Učinki prednostne možnosti</b></p>
<p><b>Kakšne so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?</b></p>
<p>Prednostna možnost se šteje za učinkovito pri doseganju zelenih ciljev politike, saj prinaša velike neto koristi ter je notranje skladna, sorazmerna glede na pravila in postopke držav članic ter na splošno najboljša v smislu politične in pravne izvedljivosti. Ocenjuje se, da bo v obdobju ocenjevanja 2025–2050 rešenih 384 življenj in preprečenih 21 789 poškodb glede na izhodiščni scenarij, kar v denarnem smislu znaša približno 2,8 milijarde EUR, pri čemer je ta znesek izražen kot znižanje zunanjih stroškov nesreč.</p>
<p><b>Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?</b></p>
<p>Ocenjuje se, da bodo dodatni stroški izvrševanja za organe držav članic znašali 136,8 milijona EUR glede na izhodiščni scenarij, pri čemer je ta znesek izražen kot sedanja vrednost v obdobju ocenjevanja 2025–2050. To vključuje enkratne stroške prilagajanja v višini 4,6 milijona EUR za uprave držav članic (npr. za prilagoditev informacijskih sistemov).</p>
<p><b>Kakšen bo vpliv na MSP in konkurenčnost?</b></p>
<p>Pričakuje se, da bodo učinki na MSP pozitivni, vendar posredni in omejeni. S predlogom naj bi se zaradi boljšega varstva temeljnih pravic znižali nepredvideni stroški za udeležence v prometu. Poleg tega je predvideno znižanje upravnih stroškov za podjetja, ki ponujajo zakup in najem vozil, v višini približno 7 milijonov EUR glede na izhodiščni scenarij, pri čemer je ta znesek izražen kot sedanja vrednost v obdobju ocenjevanja 2025–2050.</p>
<p><b>Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?</b></p>
<p>Ocenjuje se, da bo prednostna možna politika povzročila dodatne stroške izvrševanja zaradi učinkovitejšega preiskovanja prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. Ti stroški so ocenjeni na 132,2 milijona EUR glede na izhodiščni scenarij, pri čemer so izraženi kot sedanja vrednost v obdobju ocenjevanja 2025–2050.</p>
<p><b>Bo imela pobuda tudi druge pomembnejše učinke?</b></p>
<p>Drugi pomembni učinki niso predvideni.</p>
<p><b>Sorazmernost</b></p>
<p>Prednostna možna politika ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje ciljev in odpravo ugotovljenih težav.</p>
<p><b>D. Nadaljnje spremljanje</b></p>
<p><b>Kdaj se bo politika pregledala?</b></p>

Države članice bi prvo poročilo o uporabi direktive o čezmejnem izvrševanju Komisiji poslale najpozneje štiri leta po datumu začetka veljavnosti Direktive. Komisija bi uporabo Direktive ocenila najpozneje 18 mesecev po prejemu prvih poročil vseh držav članic.