

Brusel 1. března 2023
(OR. en)

6792/23

Interinstitucionální spis:
2023/0052(COD)

TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250

NÁVRH

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:	COM(2023) 126 final
Předmět:	Návrh 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

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2023) 126 final.

Příloha: COM(2023) 126 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Návrh

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**

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Tato důvodová zpráva doprovází návrh směrnice, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu¹ (dále jen „směrnice o přeshraniční výměně informací“).

Bezpečnost silničního provozu v EU se za posledních 20 let poměrně značně zvýšila. Počet úmrtí na silnicích se snížil o 61,5 % z přibližně 51 400 v roce 2001 na přibližně 19 800 v roce 2021. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu však nedostačuje pro naplnění politické ambice EU snížit počet úmrtí na silnicích v letech 2001–2010 o 50 % a v letech 2011–2020 o dalších 50 % (tj. o 75 % v letech 2001–2020), která vyplývá z řady strategických dokumentů vydaných Komisí v posledních dvou desetiletích, jako je *Bílá kniha o společné dopravní politice do roku 2010*² nebo sdělení Komise *Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020*³. Přibližný počet 18 800 úmrtí zaznamenaných na silnicích v roce 2020 stále značně převyšoval cílovou hodnotu, a to navzdory pozoruhodnému ročnímu snížení o více než 17 % oproti počtu úmrtí na silnicích v roce 2019, které však bylo silně ovlivněno bezprecedentním poklesem objemu silniční dopravy v důsledku pandemie COVID-19⁴.

V letech před rokem 2020 nedocházelo k téměř žádnému poklesu počtu smrtelných nehod na silnicích. Toto zpomalení, ke kterému došlo již kolem roku 2014, vedlo ministry dopravy EU k vydání ministerského prohlášení o bezpečnosti silničního provozu na neformálním zasedání Rady ve složení pro dopravu ve Vallettě v březnu 2017⁵. V tomto prohlášení členské státy vyzvaly Komisi, aby prozkoumala posílení právního rámce Unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu s cílem zvrátit tento stagnující trend.

V červnu 2019 zveřejnila Komise *Rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“*⁶. Komise v něm navrhla nové průběžné cíle pro snížení počtu úmrtí a vážných zranění na silnicích o 50 % v letech 2020–2030, jak doporučuje Vallettské prohlášení. Komise uvedený politický rámec založila na tzv. přístupu „bezpečného systému“, který považuje smrt a vážná zranění při silničních nehodách za něco, čemu lze do značné míry předcházet, přestože ke srážkám bude docházet i nadále. Přeshraniční vymáhání dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu je jedním z hlavních pilířů systému, neboť snižuje beztrestnost zahraničních řidičů. *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu*⁷ z roku 2020 stanovila milník snížení počtu obětí u všech druhů dopravy v EU na téměř nulovou hodnotu do roku 2050 a oznámila revizi směrnice o přeshraniční výměně informací v rámci stěžejní iniciativy 10 „Zlepšení bezpečnosti a zabezpečení dopravy“. Tato iniciativa byla následně zahrnuta do přílohy II

¹ Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9.

² COM(2001) 370 final.

³ KOM(2010) 389 v konečném znění.

⁴ Během prvního omezení volného pohybu osob v dubnu 2020 oznámila Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) 70–85% snížení objemu dopravy ve velkých evropských městech (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Viz: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; v červnu 2017 přijala Rada závěry o bezpečnosti silničního provozu, v nichž Vallettské prohlášení potvrdila (viz dokument 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

pracovního programu Komise na rok 2022 (iniciativy REFIT) v položce „Nový impuls pro evropskou demokracii“⁸.

Důležité je, že Evropský parlament přijal v říjnu 2021 usnesení o rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030⁹. Parlament sice oceňuje dosažený pokrok, vyzval však Komisi, aby směrnici o přeshraniční výměně informací přezkoumala, neboť stávající rámec „(...) nezajišťuje možnost příslušného vyšetřování, aby bylo možné prosazovat pokuty (...)“.

Tato iniciativa vychází ze stávající směrnice o přeshraniční výměně informací, která 1) zavedla elektronickou výměnu údajů o registraci vozidel mezi členskými státy prostřednictvím určených národních kontaktních míst, což pomáhá identifikovat vlastníka/držitele vozidla registrovaného v zahraničí, s nímž byl delikt spáchán; 2) určila Evropský informační systém vozidel a řidičských oprávnění (Eucaris) jako upřednostňovanou informační platformu pro elektronickou výměnu údajů o registraci vozidel; 3) byla převážně uplatňována v praxi v přeshraničních případech, kdy jsou delikty zjištěny na dálku pomocí automatického nebo manuálního detekčního zařízení, většinou kamer (tj. bez zastavení vozidla a/nebo určení totožnosti řidiče na místě); 4) se týkala osmi dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu: překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nepoužití bezpečnostních pásů, nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, řízení vozidla pod vlivem drog, nepoužití ochranné přilby, použití zakázaného pruhu, nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy; 5) stanovila způsob, jakým by měla být dotčená osoba informována o deliktu, včetně jazykového režimu – rovněž poskytla (nepovinný) vzor informačního dopisu, který má být dotčené osobě zaslán; 6) zvýšila povědomí občanů tím, že požaduje, aby členské státy informovaly Komisi o platných pravidlech bezpečnosti silničního provozu a zpřístupnily je na určených internetových stránkách ve všech úředních jazycích¹⁰.

V posouzení dopadů¹¹, které bylo připojeno k prvnímu návrhu směrnice o přeshraniční výměně informací z roku 2008, se odhaduje, že zahraniční řidiči představují přibližně 5 % silniční dopravy v EU (vyjádřené ve vozidlokilometrech), avšak odpovídají přibližně za 15 % případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Pravděpodobnost, že se dopustí deliktů překročení nejvyšší dovolené rychlosti, je tedy u zahraničních řidičů relativně vyšší než u tuzemských řidičů. Jedním ze zjištěných důvodů bylo, že zahraniční osoby se domnívaly, že je méně pravděpodobné, že budou sankcionovány při řízení v členském státě, v němž nemají bydliště, a že je méně pravděpodobné, že budou čelit soudnímu řízení, pokud neuhradí pokuty uložené zahraničními orgány. Ačkoli stávající směrnice o přeshraniční výměně informací přispěla k odstranění *anonymity* zahraničních pachatelů tím, že výrazně zvýšila počet vyšetřovaných přeshraničních případů, ukázala se však i její omezení, neboť její odrazující účinek nepostačoval k odstranění *beztrestnosti* pachatelů.

Cílem této iniciativy je dále zvýšit bezpečnost silničního provozu rozšířením oblasti působnosti směrnice o přeshraniční výměně informací o další dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu a zefektivněním (tj. zjednodušením, zdokonalením a digitalizací) vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu spáchaných v zahraničí, čímž se usnadní přeshraniční vymáhání sankcí. Jejím cílem je rovněž

⁸ Iniciativa č. 26 v příloze II dokumentu COM(2021) 645 final.

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_CS.pdf

¹⁰ Internetové stránky Komise „Going Abroad“ (Cestování do zahraničí): https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_cs.htm

¹¹ SEC(2008) 351.

zlepšit ochranu základních práv zahraničních řidičů. Plného potenciálu směrnice může být dosaženo splněním těchto cílů:

1. Zvýšit dodržování dalších pravidel bezpečnosti silničního provozu ze strany zahraničních řidičů: Svou roli ve vysokém počtu usmrcených a vážně zraněných osob při dopravních nehodách hraje nebezpečné chování. Zásadní význam má proto předcházení tomuto nebezpečnému chování rozšířením oblasti působnosti směrnice o přeshraniční výměně informací na další delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu, a tím i snížením beztrestnosti. Pokud členské státy nemohou účinně penalizovat pachatele z jiných členských států, aby zajistily rovné zacházení s tuzemskými i zahraničními řidiči, vážně to snižuje důvěryhodnost úsilí v oblasti vymáhání práva.
2. Zefektivnit postupy vzájemné pomoci mezi členskými státy při přeshraničním vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu: Hodnocení směrnice o přeshraniční výměně informací z roku 2016¹² zjistilo tyto hlavní důvody, které brání uplatňování spravedlnosti na zahraniční pachatele: 1) přibližně polovina zjištěných dopravních deliktů spáchaných zahraničními osobami nebyla vyšetřována; 2) přibližně polovina pokut za uvedené dopravní delikty, které byly vyšetřovány, nebyla úspěšně vymožena; 3) v téměř všech případech, kdy pachatelé odmítli pokuty zaplatit, nebyly pokuty za delikty vymáhány – u úspěšně vymožených pokut se v zásadě jednalo o dobrovolné platby. Zjištěné nedostatky byly zapříčiněny zejména obtížností, časovou náročností a související chybějící vzájemnou pomocí a spoluprací mezi členskými státy při vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dále nedostatky při vymáhání sankcí po výměně údajů o registraci vozidel, zejména v případech, kdy se uplatňují různé režimy právní odpovědnosti.
3. Posílit ochranu základních práv zahraničních pachatelů, včetně sladění s novými pravidly EU o ochraně osobních údajů: Komise obdržela řadu stížností občanů na (nedostatečné) dodržování základních práv, zejména pokud jde o uplatnění opravného prostředku proti dopravním deliktům údajně spáchaným v zahraničí (zejména tvrzení o chybějících nebo nejasných informacích o postupech pro uplatnění opravných prostředků), chybějící důkazy, různé lhůty pro zahraniční a tuzemské osoby, pokud jde o doručování oznámení o uložení pokuty / informačních dopisů, nedostatečné doručování písemností, včetně chybějících překladů a problémů s přístupem ke konkrétním informacím o spáchaných deliktech a způsobech uhrazení pokut. V neposlední řadě návrh zajišťuje soulad s novým právem EU v oblasti ochrany osobních údajů¹³, které bylo v mezidobí přijato.

Podrobnější informace o tom, jak iniciativa řeší výše uvedené cíle a související problémy, jsou uvedeny v kapitole 3 této důvodové zprávy.

Aby byl zajištěn soudržný přístup při přeshraničním vymáhání pravidel silničního provozu, byl vytvořen vyjednávací balíček, který se skládá ze tří iniciativ – kromě tohoto návrhu směrnice, kterou se mění směrnice o přeshraniční výměně informací, obsahuje balíček rovněž

¹² SWD(2016) 355 final.

¹³ Nařízení (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1) a směrnice (EU) 2016/680 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů příslušnými orgány za účelem prevence, vyšetřování, odhalování či stíhání trestných činů nebo výkonu trestů a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 89).

návrh nové směrnice o řidičských průkazech (nahrazující směrnici 2006/126/ES o řidičských průkazech¹⁴ (dále jen „směrnice o řidičských průkazech“) a návrh nové směrnice Evropského parlamentu a Rady o účinku některých zákazů řízení motorových vozidel v celé Unii.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Navrhovaná revize směrnice o přeshraniční výměně informací je v souladu s dalšími právními předpisy EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Revize 1) odkazuje na směrnici Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel¹⁵, pokud jde o klasifikaci prvků údajů o registraci vozidel; 2) rozšiřuje oblast působnosti směrnice o přeshraniční výměně informací o delikt spočívající v používání přetíženého vozidla, a proto má úzkou vazbu na uplatňování směrnice Rady 96/53/ES o maximálních přípustných hmotnostech a rozměrech určitých vozidel¹⁶; 3) doplňuje směrnici o řidičských průkazech tím, že umožňuje používání osobních údajů z registrů řidičských průkazů pro přeshraniční vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, informování pachatelů o uložených sankcích týkajících se jejich práva řídit motorové vozidlo a určení totožnosti osoby odpovědné za delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Na úrovni Unie již existuje širší soubor stávajících právních nástrojů a probíhajících iniciativ, zejména v oblasti policejní a justiční spolupráce, které je třeba v souvislosti s touto iniciativou zohlednit, jako jsou stávající postupy přeshraničního vyšetřování podle Úmluvy o vzájemné pomoci v trestních věcech mezi členskými státy Evropské unie¹⁷, evropský vyšetřovací příkaz¹⁸ a průmská rozhodnutí, která jsou v současné době revidována¹⁹. Tento návrh však stanoví zvláštní zjednodušené a digitalizované postupy zaměřené na určení totožnosti osoby odpovědné za dopravní delikt v oblasti bezpečnosti silničního provozu a na postupy doručování písemností, které se od výše uvedených právních aktů odchylují s cílem usnadnit vyřizování milionů automaticky zjištěných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které jsou často kvalifikovány jako správní delikty. Stejně jako stávající znění směrnice o přeshraniční výměně informací zachovává i tento návrh silné vazby na rámcové rozhodnutí 2005/214/SVV²⁰, zejména v případě nezaplacení pokuty. Návrh podporuje účinné uplatňování rámcového rozhodnutí zlepšením určování totožnosti osob odpovědných za dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu a ochranou základních práv zahraničních řidičů.

Tento návrh rovněž odkazuje na 1) nařízení (EU) č. 910/2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce²¹ s cílem zajistit právní účinek a

¹⁴ Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18.

¹⁵ Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57.

¹⁶ Směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

¹⁷ Akt Rady ze dne 29. května 2000, kterým se v souladu s článkem 34 Smlouvy o Evropské unii vypracovává Úmluva o vzájemné pomoci v trestních věcech mezi členskými státy Evropské unie (Úř. věst. C 197, 12.7.2000, s. 1).

¹⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/41/EU ze dne 3. dubna 2014 o evropském vyšetřovacím příkazu v trestních věcech (Úř. věst. L 130, 1.5.2014, s. 1).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

²⁰ Rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV ze dne 24. února 2005 o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut (Úř. věst. L 76, 22.3.2005, s. 16).

²¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73).

přípustnost informačního dopisu a následných dokumentů zaslaných a obdržených prostřednictvím služby elektronického doporučeného doručování; 2) směrnici 2010/64/EU o právu na tlumočení a překlad v trestním řízení²² s cílem zajistit standardní kvalitu překladu informačního dopisu a následných dokumentů a zajistit, aby trestní řízení vyžadující zvláštní záruky pro dotčené osoby a procesní záruky pro podezřelé a obviněné osoby nebylo dotčeno prováděním revidované směrnice o přeshraniční výměně informací; 3) směrnici (EU) 2022/2555 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii²³ s cílem zajistit výměnu informací o ohlášených kybernetických bezpečnostních incidentech, pokud jsou zpracovávány osobní údaje uchovávané prostřednictvím cloudů nebo služeb pro cloud-hosting; 4) nařízení (EU) 2018/1724 o jednotné digitální bráně²⁴ s cílem zajistit slučitelnost specializovaného digitálního portálu uvedeného v kapitole 4 této důvodové zprávy a portálu Your Europe spravovaného Komisí; 5) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/13/EU²⁵, 2013/48/EU²⁶, (EU) 2016/343²⁷, (EU) 2016/800²⁸, (EU) 2016/1919²⁹ s cílem zajistit, pokud jde o trestní řízení vyžadující zvláštní záruky pro dotčené osoby, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány Unie³⁰, pokud jde o procesní záruky pro podezřelé a obviněné osoby, aby tyto záruky nebyly prováděním revidované směrnice o přeshraniční výměně informací dotčeny.

Jak je uvedeno v cílech této iniciativy, právní předpisy EU týkající se ochrany osobních údajů byly reformovány. Zejména byla přijata směrnice (EU) 2016/680 (směrnice o ochraně údajů v oblasti prosazování práva – dále jen „směrnice o prosazování práva“), která vstoupila v platnost v květnu 2016. Ustanovení čl. 62 odst. 6 směrnice o prosazování práva stanoví, že Komise je povinna do 6. května 2019 přezkoumat další právní akty EU, které upravují zpracování osobních údajů příslušnými orgány pro účely prosazování práva, s cílem posoudit, zda je potřeba sladit je se směrnicí o prosazování práva, a případně předložit návrhy na jejich změnu s cílem zajistit jednotnost ochrany osobních údajů v oblasti působnosti směrnice o

²² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/64/EU ze dne 20. října 2010 o právu na tlumočení a překlad v trestním řízení (Úř. věst. L 280, 26.10.2010, s. 1).

²³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80).

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 ze dne 2. října 2018, kterým se zřizuje jednotná digitální brána pro poskytování přístupu k informacím, postupům a k asistenčním službám a službám pro řešení problémů a kterým se mění nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 1).

²⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/13/EU ze dne 22. května 2012 o právu na informace v trestním řízení (Úř. věst. L 142, 1.6.2012, s. 1).

²⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/48/EU ze dne 22. října 2013 o právu na přístup k obhájci v trestním řízení a řízení týkajícím se evropského zatýkacího rozkazu a o právu na informování třetí strany a právu na komunikaci s třetími osobami a konzulárními úřady v případě zbavení osobní svobody (Úř. věst. L 294, 6.11.2013, s. 1).

²⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/343 ze dne 9. března 2016, kterou se posilují některé aspekty presumpce nevinoty a právo být přítomen při trestním řízení před soudem (Úř. věst. L 65, 11.3.2016, s. 1).

²⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/800 ze dne 11. května 2016 o procesních zárukách pro děti, které jsou podezřelými nebo obviněnými osobami v trestním řízení (Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 1).

²⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1919 ze dne 26. října 2016 o právní pomoci pro podezřelé nebo obviněné osoby v trestním řízení a pro osoby vyžádané v rámci řízení týkajícího se evropského zatýkacího rozkazu (Úř. věst. L 297, 4.11.2016, s. 1).

³⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 ze dne 2. října 2018, kterým se zřizuje jednotná digitální brána pro poskytování přístupu k informacím, postupům a k asistenčním službám a službám pro řešení problémů a kterým se mění nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 1).

prosazování práva. V roce 2020 zveřejnila Komise výsledky svého přezkumu ve sdělení³¹, které uvádí deset právních aktů, včetně směrnice o přeshraniční výměně informací, které by měly být sladěny se směrnicí o prosazování práva, a harmonogram k dosažení tohoto cíle. Tato iniciativa proto zajišťuje soulad se směrnicí o prosazování práva, zejména vyjasněním skutečnosti, že směrnice o prosazování práva se vztahuje na zpracování osobních údajů v souvislosti se směrnicí o přeshraniční výměně informací.

Digitalizaci stávajících přeshraničních vyšetřovacích postupů a řešení v oblasti informačních technologií stanovené v návrhu nařízení o digitalizaci justiční spolupráce a přístupu ke spravedlnosti v přeshraničních občanských, obchodních a trestních věcech³², jehož cílem je usnadnit vedení řízení a omezit praktické obtíže týkající se účinného a transparentního přístupu fyzických a právnických osob ke spravedlnosti, je třeba dále zohlednit při digitalizaci následných postupů podle tohoto návrhu prostřednictvím prováděcích aktů, aby se zajistila slučitelnost používaných systémů. Digitální řešení, která mají být zavedena prováděcími akty podle tohoto návrhu, by měla být rovněž sladěna s požadavky na přeshraniční interoperabilitu digitálních veřejných služeb stanovenými v návrhu aktu o Interoperabilní Evropě³³, který posílí přeshraniční interoperabilitu ve veřejném sektoru.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Směrnice o přeshraniční výměně informací byla původně přijata na právním základě ustanovení čl. 87 odst. 2 Smlouvy o fungování EU³⁴, což je právní základ pro policejní spolupráci, který Spojenému království, Dánsku a Irsku umožnil směrnici neuplatňovat. Rozsudkem Soudního dvora ze dne 6. května 2014 ve věci C-43/12³⁵ byla tato směrnice zrušena s tím, že nemohla být přijata na právním základě policejní spolupráce a že směrnice měla být přijata spíše na základě ustanovení čl. 91 odst. 1 písm. c) Smlouvy o fungování EU, což je právní základ v oblasti dopravy, jak původně navrhovala Komise. Nová a stávající směrnice byla přijata dne 11. března 2015 se změněným právním základem, aniž by došlo k jakýmkoli změnám podstaty zrušené směrnice, a vztahuje se na všechny členské státy.

Tento návrh zachovává hlavní cíl směrnice o přeshraniční výměně informací, kterým je zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Obsah návrhu není v rozporu s výše uvedeným cílem ani nejde nad rámec usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, pokud jsou spáchány s vozidlem registrovaným v jiném členském státě, než je členský stát, v němž k deliktu došlo. Právním základem návrhu proto zůstává ustanovení čl. 91 odst. 1 písm. c) Smlouvy o fungování EU, podle něhož „(...) stanoví Evropský parlament a Rada řádným legislativním postupem (...): (...) c) opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy“.

• Subsidiarita

Ukončení beztrestnosti zahraničních pachatelů a zajištění rovného zacházení se všemi účastníky silničního provozu v celé Unii nemůže být plně účinné, pokud se k němu přistupuje nejednotně na vnitrostátní nebo regionální úrovni (prostřednictvím mnohostranných nebo dvoustranných dohod). Z hodnocení fungování směrnice o přeshraniční výměně informací

³¹ COM(2020) 262 final.

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/82/EU o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Úř. věst. L 288, 5.11.2011, s. 1).

³⁵ Věc C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

vyplývá, že k dosažení stejných výsledků, jaké má směrnice, by bylo nutné přijmout více než 300 dvoustranných dohod, což by mělo za následek netransparentní, složité, potenciálně nejednotné a nákladově neefektivní právní prostředí a v konečném důsledku by to vedlo ke značným nákladům pro vnitrostátní správní orgány. Bez zásahu na úrovni EU by existovala nesourodá právní úprava, která by nebyla tak účinná, pokud jde o ukončení beztrestnosti zahraničních pachatelů a o změnu chování vedoucí ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Přeshraniční vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu by bylo stěží dosažitelné, neboť členské státy by nebyly schopny zajistit vzájemnou pomoc v přeshraničních vyšetřovacích řízeních.

Podle zásady subsidiarity se uplatňování postupů vymáhání ze strany členských států na jejich vlastním území posuzuje především v rámci jejich vlastní pravomoci. Cílem této iniciativy není ukládat požadavky na vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu jako takových. Zaměřuje se pouze na usnadnění přeshraničních vyšetřovacích postupů, kterého nemohou členské státy samy o sobě jednotným způsobem dosáhnout tak, aby zajistily rovné zacházení s tuzemskými i zahraničními řidiči.

- **Proporcionalita**

V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v čl. 5 odst. 4 Smlouvy o Evropské unii nepřekračují opatření obsažená v tomto návrhu rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů Smluv – zvýšení bezpečnosti silničního provozu (prostřednictvím lepšího přeshraničního vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu).

Návrh se zabývá stávajícími překážkami bránícími účinnému přeshraničnímu vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu a ochranou základních práv zahraničních řidičů ve fázi vyšetřování. Návrh stanoví právní a technický rámec pro spolupráci mezi členskými státy za účelem určení totožnosti osoby odpovědné za dopravní delikt v oblasti bezpečnosti silničního provozu spáchaný v zahraničí s cílem zajistit rovné zacházení s řidiči. Za tímto účelem se oblast působnosti iniciativy rozšiřuje na sedm dalších dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které lze zjistit na dálku bez nutnosti zastavení vozidla a určení totožnosti řidiče na místě a které zúčastněné strany považují za nejdůležitější pro další zvýšení bezpečnosti silničního provozu v EU.

Vzhledem k tomu, že dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu mohou mít správní nebo trestní povahu, a orgány příslušné ke stíhání těchto deliktů se vzhledem k této povaze liší, stejně jako samotný sledovaný účel, mělo by být zpracování osobních údajů v souladu s obecným nařízením o ochraně osobních údajů nebo směrnicí o prosazování práva. V krátkodobém horizontu vzniknou Komisi a členským státům náklady spojené s vývojem a zaváděním řešení v oblasti informačních technologií, která jsou nezbytná nejen pro výměnu/sdílení informací mezi donucovacími orgány, ale také pro výměnu/sdílení informací mezi těmito orgány a účastníky silničního provozu. Tyto náklady by však byly z dlouhodobého hlediska kompenzovány přínosy plynoucími z lepší spolupráce a komunikace. Aby se minimalizovala zátěž spojená s vykazováním pro regulační účely, bude sledování uplatňování revidované směrnice o přeshraniční výměně informací v co největší míře vycházet ze stávajících kanálů a infrastruktury pro vykazování údajů a z automatizovaného vyhledávání údajů. Pokud jde o účastníky silničního provozu z řad podniků a občanů, očekává se, že návrh povede ke snížení jejich nákladů na interakci s orgány veřejné správy.

- **Volba nástroje**

Tento návrh dále zjednodušuje povinnosti uložené orgánům členských států, pokud jde o přeshraniční výměnu informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, a zajišťuje vyšší úroveň jejich harmonizace. Zároveň si klade za cíl poskytnout

členským státům flexibilitu potřebnou k zohlednění vnitrostátních specifík (jako je možnost určit další základní nebo důležité subjekty nebo postupy, které jdou nad rámec navrhovaných opatření). S ohledem na tuto skutečnost a na skutečnost, že se jedná o řadu změn stávající směrnice o přeshraniční výměně informací, by proto budoucím právním nástrojem měla být směrnice, neboť umožňuje cílenou harmonizaci i určitou míru flexibility pro příslušné orgány. Vzhledem k tomu, že pozměněná směrnice si zachovává svou stávající strukturu a její podstata není dotčena, není nutné její úplné přepracování.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů

V roce 2016 provedla Komise hodnocení uplatňování směrnice o přeshraniční výměně informací členskými státy³⁶ a posouzení jejího významu, přidané hodnoty EU, soudržnosti, účinnosti a účelnosti. Komise následně předložila Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění směrnice³⁷.

Z hodnocení vyplývají tyto závěry:

1. oblast působnosti směrnice o přeshraniční výměně informací byla považována za přiměřenou, neboť se vztahuje na nejdůležitější dopravní delikty, tj. případy, kdy vozidlo nemusí být zastaveno, aby bylo možné delikt zjistit. Hodnocení rovněž dospělo k závěru, že by mohlo být prospěšné zvážit rozšíření oblasti působnosti směrnice o další delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které ohrožují bezpečnost silničního provozu a u nichž se stále častěji používá automatické vybavení k provádění kontrol, jako je nedodržování dostatečné vzdálenosti od vpředu jedoucího vozidla, nebezpečné předjíždění a nebezpečné parkování;
2. elektronický informační systém používaný pro výměnu údajů o registraci vozidel (Eucaris) zajišťuje účinnou, rychlou, bezpečnou a důvěrnou výměnu údajů o registraci vozidel a nevytváří zbytečnou administrativní zátěž. Potenciál tohoto systému však zatím nebyl plně využit. V roce 2015 nebylo vyšetřováno přibližně 50 % zjištěných dopravních deliktů, kterých se dopustili zahraniční osoby;
3. nebylo možné stanovit jasnou souvislost mezi směrnicí o přeshraniční výměně informací a dodržováním platných pravidel silničního provozu zahraničními účastníky silničního provozu ani poskytnout jasné důkazy o pozitivním dopadu směrnice na bezpečnost silničního provozu;
4. pokud jde o vnější soudržnost, hodnocení dospělo k závěru, že směrnice o přeshraniční výměně informací přispěla k větší jednotnosti právního rámce EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu tím, že doplnila další nástroje, jako je směrnice o řidičských průkazech. Z analýzy vnitřní soudržnosti vyplynulo, že dva specifické cíle směrnice o přeshraniční výměně informací – usnadnit prosazování pravidel silničního provozu prostřednictvím přeshraniční výměny údajů o registraci vozidel a zvýšit povědomí občanů o platných pravidlech silničního provozu – se navzájem plně doplňují;

³⁶ SWD(2016) 355 final; hodnocení podpořila studie externích konzultantů – Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978–92–79–59136–5.

³⁷ COM(2016) 744 final.

5. potenciál směrnice o přeshraniční výměně informací pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu by mohl být dále využit. Přibližně 50 % vyšetřovaných dopravních deliktů, kterých se dopustili zahraniční osoby, nebylo úspěšně vymáháno. Důvodem byla buď nedostatečná vzájemná pomoc a spolupráce mezi členskými státy při vyšetřování dopravních deliktů po výměně údajů o registraci vozidel, nebo skutečnost, že rozhodnutí vydaná členskými státy v případech nezaplacení pokuty za tyto delikty často nespadají do působnosti rámcového rozhodnutí Rady 2005/214/SVV. Zdá se, že postupy uplatňované v přeshraničních případech nezaplacení pokuty nebyly přizpůsobeny situaci, kdy měly být každoročně zjištěny miliony dopravních deliktů, na něž se vztahuje směrnice o přeshraniční výměně informací.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Na podporu posouzení dopadů revize směrnice o přeshraniční výměně informací³⁸ uzavřela Komise smlouvu s konsorciem složeným ze společností Ecorys, Wavestone a Grimaldi. Dodavatel oslovil zúčastněné strany, jichž se směrnice přímo dotýká, prostřednictvím cílených průzkumů a seminářů. Konzultací se účastnila celá řada odborníků nejen v oblasti dopravy, ale také v jiných oblastech politiky, jako je policejní a justiční spolupráce. Dodavatel rovněž provedl právní analýzu týkající se 1) postupů vzájemné pomoci a uznávání při přeshraničním vyšetřování dopravních deliktů; 2) používání systému Eucaris; 3) přeshraničního vymáhání zákazů řízení motorových vozidel; 3) vhodného právního základu s ohledem na možné rozšíření oblasti působnosti revidované směrnice na další dopravní delikty, včetně porušení předpisů o vjezdu vozidel do měst (UVAR); 4) pravidel ochrany osobních údajů; 5) konkrétních sankcí, jako je konfiskace/zadržení vozidel a uplatnění zajištění, tj. praxe zřizování zástavy jako zajištění za splacení pokuty uložené za dopravní delikt. Byla rovněž provedena technická analýza digitalizace systémů soudnictví EU a odpovídajících digitálních řešení / řešení v oblasti informačních technologií pro revidovanou směrnici.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Cílem konzultací bylo potvrdit si se zúčastněnými stranami, jak Komise chápe dané otázky, a zejména shromáždit názory na návrhy politických opatření. V rámci konzultací byly rovněž shromážděny důkazy o očekávaných nákladech a přínosech navrhovaných politických opatření. Pomohly určit nedostatky v logice intervence nebo oblasti vyžadující další pozornost. Cílem veřejné konzultace týkající se počátečního posouzení dopadů, cílených konzultací a otevřené veřejné konzultace bylo shromáždit informace a stanoviska k těmto prvkům posouzení dopadů: 1) vymezení problému, včetně příslušných příčin problémů a politických cílů; 2) rozsah revize; 3) možná politická opatření a možnosti a jejich pravděpodobné dopady, mimo jiné na subsidiaritu a rozměr EU; 4) prostor pro úspory ze zvýšené účinnosti (zejména snížení nákladů na regulaci) a zjednodušující opatření.

Byla konzultována široká škála zúčastněných stran, jako jsou 1) ústřední orgány státní správy (ministerstva dopravy, ministerstva vnitra a ministerstva spravedlnosti, decentralizované státní orgány); 2) orgány místní správy (obce a jejich sdružení, např. POLIS a EUROCITIES); 3) výzkumné organizace a nevládní organizace zabývající se bezpečností silničního provozu (např. institut VIAS, ETSC, FERSI/SWOV); 4) organizace policejních sítí (např. ROADPOL); 5) organizace účastníků silničního provozu, obchodní sdružení a sdružení silniční dopravy (např. ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

³⁸ Podpůrná studie posouzení dopadů pro revizi směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, konsorcium ECORYS (2023), MOVE/C2/SER/2019–425/SI2.819667.

• Posouzení dopadů

Jak je uvedeno v počátečním posouzení dopadů³⁹, byly analyzovány následující dopady této iniciativy: 1) hospodářské dopady – *dopady na veřejnou správu, soukromý sektor (např. leasingové společnosti), malé a střední podniky, účastníky silničního provozu, fungování vnitřního trhu a hospodářskou soutěž*; 2) sociální dopady – *dopady na bezpečnost silničního provozu a ochranu základních práv*; 3) dopady na životní prostředí – *dopady na dodržování platných pravidel silničního provozu, zejména příslušných rychlostních limitů*. Základní scénář („nepodnikat žádné kroky“), oproti kterému byly posuzovány dopady jednotlivých zjištěných možností politiky, vychází z referenčního scénáře EU 2020 (REF2020) jako výchozího bodu pro posouzení, který zohledňuje dopady pandemie COVID-19 na odvětví dopravy.

K tomuto návrhu na změnu směrnice o přeshraniční výměně informací je připojena zpráva o posouzení dopadů, jejíž návrh byl dne 22. června 2022 předložen Výboru pro kontrolu regulace. Dne 22. července 2022 vydal Výbor pro kontrolu regulace k posouzení dopadů kladné stanovisko s výhradami⁴⁰. Zpráva o posouzení dopadů byla odpovídajícím způsobem upravena tak, aby byly vyřešeny nejen výhrady, ale také podrobnější připomínky výboru. Zpráva o posouzení dopadů zahrnuje podrobný popis možností politiky uvedený v oddíle 5, zatímco komplexní analýza dopadů všech možností je uvedena v oddíle 6. Analyzované možnosti politiky lze shrnout takto:

1. Možnost politiky č. 1: Jedná se o základní možnost politiky, která obsahuje 11 (ze 16) zachovaných politických opatření, která jsou společná pro všechny možnosti politiky. Oblast působnosti směrnice o přeshraniční výměně informací by byla rozšířena o další dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které lze zjistit na dálku pomocí automatického vybavení k provádění kontrol, jako je *nedodržení dostatečné vzdálenosti od vpředu jedoucího vozidla, nebezpečné předjíždění, nebezpečné parkování, přejíždění bílé čáry (bílých čar), jízda v protisměru nebo nedodržení pravidel pro vytváření a využívání nouzových koridorů a použití přetíženého vozidla*. Zlepšením současné výměny informací a řešením otázek souvisejících s ochranou základních práv zahraničních pachatelů deliktů ve fázi vyšetřování, včetně ochrany osobních údajů, což podporují všechny skupiny zúčastněných stran, by se zvýšila účinnost stávající směrnice. V rámci této možnosti by informace o předchozím držiteli/uživateli vozidla v národních registrech vozidel musely být po určitou dobu uchovávány a vyměňovány, jsou-li k dispozici. V případě, že by vozidlo bylo pronajato (nebo by bylo předmětem dlouhodobého pronájmu), by byly vyměňovány informace o skutečném uživateli vozidla, pokud by byly k dispozici v národním registru vozidel. Donucovací orgány by mohly používat nejen registry vozidel, ale i jiné registry, jako jsou vnitrostátní registry řidičských průkazů, nejlépe prostřednictvím jednotného elektronického systému, je-li to nezbytné pro určení totožnosti osoby odpovědné za dopravní delikt v oblasti bezpečnosti silničního provozu.
2. Možnosti politiky č. 2 a 2A: Tyto možnosti zahrnují všechny prvky možnosti politiky č. 1 a kromě toho předpokládají zavedení individuálně uzpůsobených následných přeshraničních vyšetřovacích postupů, včetně specializovaného informačního

³⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_cs

⁴⁰ RSB/RM/cdd – rsb(2022)5013941.

portálu⁴¹ pro komunikaci mezi vládními orgány / organizacemi, podniky a občany, a pokud možno decentralizované⁴² platformy pro propojení národních registrů / backendových IT služeb při přeshraniční výměně informací prostřednictvím určených kontaktních míst. Možnost uplatňovat povinnost vlastníka/držitele vozidla poskytnout součinnost orgánům při určení totožnosti odpovědné osoby v souladu s vnitrostátními právními předpisy dotčeného členského státu, kterou zavádí možnost politiky č. 2A, by zjednodušila postupy přeshraničního vyšetřování a očekává se, že by zvýšila míru úspěšného vyšetřování v členských státech, které uplatňují režimy právní odpovědnosti řidiče. Některé členské státy již tento přístup používají, například v rámci dohody o přeshraničním vymáhání ze Salcburského fóra⁴³.

3. Možnosti politiky č. 3 a 3A: Tyto možnosti vycházejí z možnosti politiky č. 2A a přidávají zavedení cílených následných postupů pro vzájemné uznávání (pravomocných) rozhodnutí o uložení pokuty vydaných v souvislosti s delikty spadajícími do oblasti působnosti směrnice o přeshraniční výměně informací. Možnost politiky č. 3 rovněž stanoví konkrétní procesní normy a záruky, které je třeba splnit při vymáhání pokut v zahraničí. Možnost politiky č. 3A je rozšířenou verzí možnosti politiky č. 3, přičemž důvody pro odmítnutí uznání a výkonu rozhodnutí týkajícího se pokuty vydaného jiným členským státem, jak je stanoveno v článku 7 rámcového rozhodnutí 2015/214/SVV, by byly omezeny.

Z analýzy účinnosti navrhovaných opatření jako celku vyplývá, že celkové přínosy, které se v závislosti na dané možnosti politiky pohybují od 1 259,2 milionu EUR do 3 850,6 milionu EUR, podstatně převažují nad celkovými náklady, které se v cenách roku 2020 pohybují mezi 72,8 milionu EUR a 150 miliony EUR. Zatímco lepší vyšetřování ze strany orgánů členských států s sebou nese nejvyšší náklady, konkrétně pokud jde o zasílání informačních dopisů / oznámení o uložení pokuty doporučeným dopisem, což má rovněž úzkou vazbu na ochranu základních práv, hlavní přínos představuje hodnota zachráněných životů – tj. (kvantifikované) sociální dopady pozitivním způsobem převažují nad dopady hospodářskými.

Posouzení dopadů dospělo k závěru, že upřednostňovanou možností je možnost politiky č. 2A, která se považuje za účinnou při dosahování zamýšlených cílů politiky, představuje vysoké čisté přínosy, je vnitřně soudržná a úměrná cílům iniciativy, zohledňuje pravidla a postupy jednotlivých členských států a je celkově nejlepší z hlediska politické a právní proveditelnosti. Možnost politiky č. 2A může rovněž významně usnadnit přeshraniční vyšetřovací řízení (a následně přeshraniční vymáhání peněžitých trestů nebo pokut), což by

⁴¹ Portál má sloužit jako jednotné kontaktní místo nebo jednotné evropské elektronické přístupové místo pro přeshraniční vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu.

⁴² Decentralizovaná povaha systému znamená, že subjekt pověřený provozním řízením složek systému by neukládal ani nezpracovával žádné údaje. V závislosti na tom, zda je přístupový bod k systému provozován orgánem, institucí nebo jiným subjektem EU, nebo na vnitrostátní/mezinárodní úrovni, a dále v závislosti na tom, které vnitrostátní orgány osobní údaje zpracovávají a za jakým účelem, by se použilo buď nařízení (EU) 2018/1725 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39), nařízení (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1), nebo směrnice (EU) 2016/680 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováváním osobních údajů příslušnými orgány za účelem prevence, vyšetřování, odhalování či stíhání trestných činů nebo výkonu trestů a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 89).

⁴³ Dne 11. října 2012 podepsaly Bulharsko, Chorvatsko, Maďarsko a Rakousko mnohostrannou dohodu o přeshraničním vymáhání ze Salcburského fóra. Dohoda využívá rámec stanovený směrnicí o přeshraniční výměně informací a zahrnuje rovněž spolupráci při přeshraničním vyšetřování dopravních deliktů (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

vyrovnalo možné problémy s vnější soudržností. Umírněné ambice této možnosti politiky posunou legislativní hranice EU kupředu a připraví půdu pro obecně přijatelný a velmi účinný režim právní odpovědnosti vztahující se na dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Hlavní společenské dopady upřednostňované možnosti politiky č. 2A vyplývají z odrazujícího účinku směrnice o přeshraniční výměně informací kvůli lepšímu prosazování pravidel silničního provozu souvisejících s bezpečností a byly posouzeny z hlediska dopadů na bezpečnost silničního provozu (konkrétně z hlediska záchrany životů a předcházení zraněním). V rámci možnosti politiky č. 2A se odhaduje, že v období 2025–2050 bude v porovnání se základním scénářem zachráněno 384 životů a bude zabráněno 21 789 zraněním. Ve finančním vyjádření se snížení externích nákladů spojených s dopravními nehodami odhaduje přibližně na 2,8 miliardy EUR, vyjádřeno jako současná hodnota za období 2025–2050 v porovnání se základním scénářem. Kromě toho mohou leasingové společnosti očekávat roční úspory ve výši přibližně 7 milionů EUR ve srovnání se základním scénářem, vyjádřeno jako současná hodnota za posuzované období 2025–2050, neboť budou čelit menší administrativní zátěži, pokud bude možné určit totožnost držitele vozidla (nájemce) přímo z údajů o registraci vozidel.

Očekává se, že možnost politiky č. 2A bude účinně přispívat ke zvýšení podílu úspěšně vyšetřených deliktů a měla by vést k vyšším nákladům na vymáhání v důsledku vyššího počtu vydaných oznámení o uložení pokuty. 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 období 2025–2050. To zahrnuje jednorázové náklady na přizpůsobení ve výši 4,6 milionu EUR pro správní orgány členských států (např. na přizpůsobení informačních systémů). Očekává se, že tyto relativně nízké dodatečné náklady budou vyváženy dodatečnými příjmy z uhrazených pokut, ačkoli tyto dopady nebylo možné posoudit. Náklady Evropské komise na přizpůsobení (zejména na aktualizaci informačního portálu) se odhadují na 1,5 milionu EUR ve srovnání se základním scénářem, vyjádřeno jako současná hodnota za období 2025–2050.

Dopad upřednostňované možnosti politiky na životní prostředí by měl být mírně pozitivní. Očekává se, že odstranění beztrestnosti zahraničních pachatelů povede k vyšší míře dodržování právních předpisů ze strany zahraničních osob, což se, pokud jde o překročení nejvyšší dovolené rychlosti (které představuje převážnou většinu deliktů spáchaných zahraničními vozidly), projevují nižší průměrnou rychlostí, která následně snižuje spotřebu paliva, a tím i emise znečišťujících látek a CO₂. Nicméně se předpokládá, že vzhledem k tomu, jak se bude postupně zvyšovat podíl vozidel s nulovými nebo nízkými emisemi na silnicích, bude význam zlepšení životního prostředí v důsledku nižší průměrné rychlosti postupně klesat. Celkově se neočekává, že by pozitivní dopad na životní prostředí byl významný, ale zároveň se neočekává žádné poškození životního prostředí.

Iniciativa přímo přispívá k cíli udržitelného rozvoje OSN č. 11 „*Vytvořit inkluzivní, bezpečná, odolná a udržitelná města a obce*“, a zejména k cíli 11.2 „*Do roku 2030 poskytnout všem přístup k bezpečným, finančně dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním systémům, zlepšit bezpečnost silničního provozu zejména rozšířením veřejné dopravy se zvláštním důrazem na potřeby lidí v těžké situaci jako ženy, děti, osoby se zdravotním postižením a starší osoby*“⁴⁴. Zlepšení vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu spáchaných s vozidly registrovanými v zahraničí posílí odrazující účinek směrnice o přeshraniční výměně informací. V důsledku toho by se měla zvýšit bezpečnost na

⁴⁴ <https://osn.cz/osn/hlavni-temata/cile-udrzitelneho-rozvoje-sdgs/>

silnicích v EU pro všechny účastníky silničního provozu. Vymáhání právních předpisů o behaviorálních rizicích je základním prvkem „přístupu bezpečného systému“ a hlavní zásadou „Stockholmského prohlášení o bezpečnosti silničního provozu“ přijatého na půdě OSN v roce 2020⁴⁵.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Jako součást Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT)⁴⁶ má tento návrh snížit náklady orgánů členských států na prosazování předpisů, které vznikají v souvislosti s přeshraničním vyšetřováním dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Navrhovaná opatření by měla vést ke zkrácení doby vyšetřování a snížení souvisejících nákladů na vyšetření každého deliktu, čehož má být dosaženo 1) zlepšením výměny informací mezi orgány, včetně přístupu k registrům a jejich obsahu; 2) vytvořením přizpůsobeného mechanismu přeshraničního vyšetřování s cílem lépe určit, kdo je za delikt osobně odpovědný, včetně povinnosti poskytnout součinnost donucovacím orgánům při určení totožnosti skutečného pachatele, je-li to možné. Návrh by měl vést ke snížení nákladů spojených s obtížemi při uplatňování předpisů pro účastníky silničního provozu v důsledku lepšího obsahu informačních dopisů / oznámení o uložení pokuty a následné komunikace s pachateli (lepší ochrana základních práv). Kromě toho se předpokládá snížení administrativních nákladů leasingových společností a půjčoven automobilů, neboť bude povolena přeshraniční výměna informací o skutečném uživateli vozidla (nájemci).

Iniciativa obsahuje zásadu „standardně digitalizované“⁴⁷, neboť podporuje digitální transformaci tam, kde je to možné. Navrhuje například digitalizaci následných postupů souvisejících s přeshraničním vymáháním sankcí za delikty, na něž se vztahuje směrnice o přeshraniční výměně informací, včetně zavedení standardizovaných digitálních formulářů přeložených do všech úředních jazyků EU, což by jejich výměnu zjednodušilo.

- **Uplatnění zásady „jeden přijmout – jeden zrušit“**

Zásada „jeden přijmout – jeden zrušit“ spočívá v *kompenzaci jakékoli nové zátěže pro občany a podniky vyplývající z návrhů Komise odstraněním rovnocenné stávající zátěže v téže oblasti politiky*. Jak je vysvětleno výše, tento návrh by měl vést ke snížení administrativních nákladů soukromého sektoru (leasingových společností a půjčoven automobilů), které se v porovnání se základním scénářem odhaduje na 0,435 milionu EUR v roce 2030 a 0,275 milionu EUR v roce 2050. Úspory administrativních nákladů na společnost činí přibližně 202 EUR v roce 2030 a 128 EUR v roce 2050. Vyjádřeno současnou hodnotou se celkové úspory administrativních nákladů v letech 2025–2050 odhadují na přibližně 7 milionů EUR.

- **Základní práva**

Jedním ze specifických cílů tohoto návrhu je zlepšit ochranu základních práv zahraničních řidičů. Lepší vymáhání právních předpisů díky přeshraniční výměně informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu zajistí rovné zacházení s tuzemskými i zahraničními řidiči a zabezpečí jim efektivní výkon práva na účinnou právní ochranu a spravedlivý proces, presumpci nevinu a právo na obhajobu. Toho by mělo být dosaženo 1) umožněním ověření pravosti informačních dopisů a následných dokumentů; 2) stanovením harmonizovaných lhůt pro zasílání informačních dopisů a následných dokumentů; 3)

⁴⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

⁴⁶ Roční pracovní program Komise na rok 2022, příloha II (iniciativy REFIT), oddíl „Nový impuls pro evropskou demokracii“.

⁴⁷ COM(2021) 118.

stanovením povinných minimálních požadavků na informace, které mají být sdíleny s domněle odpovědnými osobami; 4) zajištěním konzistentního jazykového režimu až do fáze řízení o opravném prostředku před soudem a 5) zajištěním toho, aby občané dostali v informačních dopisech / oznámeních o uložení pokuty více informací, např. o platných postupech pro uplatnění opravných prostředků a způsobech platby pokut.

Tento návrh rovněž předpokládá uvedení směrnice o přeshraniční výměně informací do souladu s novými pravidly pro ochranu osobních údajů. Proto jsou zavedeny vhodné záruky, které zajistí, aby směrnice plně respektovala články 7 a 8 Listiny základních práv Evropské unie, jakož i platný právní rámec pro ochranu osobních údajů. Proběhne konzultace s evropským inspektorem ochrany údajů (EIOÚ).

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Provádění návrhu vyžaduje zřízení a údržbu nového informačního systému. Tento systém by měl propojit stávající síť vnitrostátních informačních systémů a interoperabilní přístupové body fungující v rámci individuální odpovědnosti a řízení každého členského státu, aby byla zajištěna bezpečná a spolehlivá přeshraniční výměna informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Komise v prováděcích aktech vymezí vhodná řešení v oblasti informačních technologií, včetně návrhu/architektury a technických specifikací pro specializovaný digitální portál a elektronické systémy (platformy rozhraní), za účelem propojení vnitrostátních systémů pro výměnu informací, které si členské státy mohou zvolit. Zajistí, aby všechna navrhovaná řešení prošla posouzením interoperability na základě požadavků stanovených v článku 3 návrhu aktu o Interoperabilní Evropě. Prováděcí akty by se měly zabývat těmito aspekty:

1. technickými specifikacemi vymezujícími metody komunikace elektronickými prostředky, včetně komunikačních protokolů;
2. cíli v oblasti bezpečnosti informací a příslušnými opatřeními zajišťujícími minimální normy bezpečnosti informací a vysokou úroveň kybernetické bezpečnosti pro zpracování a sdělování informací;
3. minimálními cíli dostupnosti a souvisejícími technickými požadavky na poskytované služby.

Jednorázové náklady v roce 2025 a průběžné náklady Komise na přizpůsobení do roku 2050 související zejména se zřízením informačního systému na podporu interakcí mezi vládními orgány/organizacemi, fyzickými a právníckými osobami v přeshraničních správních a trestních řízeních se odhadují na 1,531 milionu EUR. Má se za to, že náklady pro členské státy jsou poměrně omezené. Očekává se, že členské státy ponesou tyto náklady ze svých vnitrostátních rozpočtů; mohou rovněž požádat o finanční podporu EU v rámci příslušných programů financování, jako je program Spravedlnost⁴⁸ a nástroje politiky soudržnosti.

5. DALŠÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení, program monitorování a cílený přezkum**

I nadále se uplatňují zavedené nástroje monitorování, aby bylo možné sledovat podíl úspěšně vyšetřovaných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu v průběhu času.

⁴⁸ https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_en

Podávání zpráv zahrnuje počet automatizovaných odchozích/doručených žádostí podaných členským státem, v němž byl delikt spáchán, a adresovaných členskému státu, v němž je vozidlo registrováno, spolu s druhem deliktů, pro něž budou žádosti podávány, a počtem nevyřízených žádostí. Kromě toho musí členské státy poskytnout další kvantitativní ukazatele, například o zaznamenaných dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které jsou zjištěny automaticky nebo bez určení totožnosti odpovědné osoby na místě a které byly spáchány s vozidly registrovanými v jiném členském státě, než je členský stát, ve kterém k deliktu došlo, nebo o počtu pokut dobrovolně uhrazených zahraničními osobami.

Nové období pro podávání zpráv členských států se prodlužuje ze současných dvou let na čtyři roky, čímž se uvádí do souladu s harmonogramem hodnocení Komise a snižuje se tím administrativní zátěž vnitrostátních orgánů. Komise bude členské státy informovat o obsahu předložených zpráv, jakmile budou posouzeny. Informační platforma (platformy) má (mají) usnadnit automatické shromažďování údajů pomocí zvláštních funkcí podávání zpráv. Komise bude sledovat provádění a účinnost uplatňování této iniciativy prostřednictvím řady opatření a souboru klíčových ukazatelů výkonnosti, jimiž se bude měřit pokrok při dosahování operativních cílů. Pět let po vstupu právních předpisů v platnost provedou útvary Komise hodnocení s cílem ověřit, do jaké míry bylo cílů iniciativy dosaženo.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Návrh revidované směrnice o přeshraniční výměně informací je strukturován podle tří hlavních politických cílů uvedených v kapitole 1 této důvodové zprávy, které jsou vzájemně provázané a slouží ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v Unii. Hlavní ustanovení, která směrnici podstatně mění nebo přidávají nové prvky, jsou tato:

Ustanovením čl. 1 odst. 1 se mění článek 2 směrnice o přeshraniční výměně informací tím, že se oblast působnosti směrnice rozšiřuje o další dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu, konkrétně o: 1) nedodržení dostatečné vzdálenosti od vpředu jedoucího vozidla; 2) nebezpečné předjíždění; 3) nebezpečné parkování; 4) přejíždění jedné nebo více souvislých bílých čar; 5) jízdu v protisměru; 6) nedodržení pravidel pro vytváření a využívání nouzových koridorů a 7) použití přetíženého vozidla. Toto ustanovení rovněž objasňuje vztah mezi směrnicí o přeshraniční výměně informací a již existujícím právním rámcem EU týkajícím se některých práv a povinností členských států, jako je směrnice 2014/41/EU, Úmluva o vzájemné pomoci v trestních věcech mezi členskými státy Evropské unie, rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV a právní předpisy o právech podezřelých a obviněných osob.

Ustanovením čl. 1 odst. 2 se mění článek 3 směrnice o přeshraniční výměně informací tak, že se dále vyjasňují stávající definice a doplňují definice nově zahrnutých dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Ustanovením čl. 1 odst. 3 se vkládá nový článek 3a o povinnostech a pravomocích národních kontaktních míst. Národní kontaktní místa členských států jsou povinna poskytnout součinnost dalším orgánům zapojeným do vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které spadají do oblasti působnosti směrnice o přeshraniční výměně informací, bez ohledu na povahu deliktu nebo právní postavení orgánu. Členské státy se proto vyzývají, aby si vyměňovaly informace podle směrnice prostřednictvím jednotného systému.

Ustanovením čl. 1 odst. 4 se nahrazuje článek 4 směrnice o přeshraniční výměně informací. Stanoví, že výměna údajů o registraci vozidel by měla probíhat prostřednictvím jednotného elektronického systému – Evropského informačního systému vozidel a řidičských oprávnění (Eucaris) – s cílem zajistit rychlou, nákladově efektivní, bezpečnou a spolehlivou výměnu konkrétních údajů o registraci vozidel mezi členskými státy. Rovněž stanoví, že členské státy

mohou provádět automatizované vyhledávání v registrech vozidel v souladu se stávajícími postupy, včetně používání softwarové aplikace, dokud Komise nepřijme prováděcí akt, který stanoví postupy pro tato vyhledávání. Rovněž se požaduje, aby členské státy udržovaly dostupnost a aktuálnost některých údajů o registraci vozidla. V případech, kdy bylo vozidlo pronajato (nebo je předmětem dlouhodobé nájemní smlouvy), mohou členské státy provádět automatizované vyhledávání v registrech vozidel za účelem získání údajů o koncových uživatelích vozidel, jsou-li k dispozici. Je stanovena doba uchovávání údajů, pokud jde o totožnost předchozích vlastníků, držitelů a koncových uživatelů vozidel, s cílem poskytnout orgánům příslušné informace, které potřebují pro vyšetřování deliktů.

Ustanovením čl. 1 odst. 5 se vkládá:

- nový článek 4a o postupech vzájemné pomoci mezi členskými státy při přeshraničním vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Tento článek stanoví, že členské státy jsou povinny poskytovat si vzájemnou pomoc v případech, kdy na základě výsledků provedeného automatizovaného vyhledávání nemůže členský stát, v němž byl delikt spáchán, řádně určit totožnost osoby odpovědné za dopravní delikt v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Postupy vzájemné pomoci budou digitalizovány v souladu s prováděcím aktem. Jsou rovněž uvedeny důvody, na jejichž základě může členský stát registrace nebo členský stát bydliště odmítnout poskytnutí vzájemné pomoci za účelem určení totožnosti odpovědné osoby, zejména proto, aby se zabránilo odhalení totožnosti chráněných osob,
- nový článek 4b o uplatňování vnitrostátních opatření usnadňujících určení totožnosti odpovědné osoby. Stanoví, že členské státy mohou uplatňovat svá vnitrostátní opatření na zahraniční osoby, zejména povinnost domněle odpovědných osob poskytnout součinnost orgánům při určování totožnosti odpovědné osoby, a
- nový článek 4c o využívání jiných databází při vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Stanoví, že donucovací orgány členských států mohou používat nejen registry vozidel, ale i jiné registry, jako jsou vnitrostátní registry řidičských průkazů nebo registry obyvatel, pokud je takové použití výslovně povoleno právními předpisy Unie.

Ustanovením čl. 1 odst. 6 se nahrazuje článek 5 směrnice o přeshraniční výměně informací. Upřesňuje minimální obsah informačního dopisu, který musí zahrnovat zejména informace o spáchaném deliktu, uložených sankcích, postupech pro uplatnění opravných prostředků, platbě pokut (včetně zmírňujících opatření) a platných pravidlech pro ochranu osobních údajů a v příslušných případech informace o subjektu zmocněném členským státem k výběru pokut, který informační dopis odeslal.

Ustanovením čl. 1 odst. 7 se vkládá:

- nový článek 5a o doručování informačního dopisu a následných dokumentů. Ustanovením se stanoví jazykový režim pro komunikaci mezi domněle odpovědnými osobami a orgány členských států, který se použije až do fáze řízení o opravném prostředku před soudem, jakož i harmonizované lhůty pro zaslání těchto dokumentů. Není-li možné doručit písemnosti doporučeně nebo rovnocennými elektronickými prostředky, stanoví se zvláštní postupy vzájemné pomoci pro přeshraniční doručování písemností. Tyto postupy budou digitalizovány v souladu s prováděcím aktem,
- nový článek 5b týkající se finančních nároků soukromých nebo veřejných subjektů zmocněných členskými státy k vedení následných řízení. Ustanovením se stanoví, že

domněle odpovědné osoby nejsou povinny hradit právní a správní výdaje spojené se správou sankcí, pokud je tato správa zadána subjektům odpovědným za vymáhání pohledávek. Orgány členských států však mohou vyměřit přiměřené správní poplatky.

Ustanovením čl. 1 odst. 8 se nahrazuje:

- článek 6 směrnice o přeshraniční výměně informací. Ustanovením se prodlužuje období pro podávání zpráv pro členské státy na čtyři roky a uvádí je do souladu s harmonogramem hodnocení Komise. Členské státy jsou povinny poskytnout další kvantitativní ukazatele, například o zaznamenaných dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které byly spáchány s vozidly registrovanými v jiném členském státě, než je členský stát, v němž k deliktu došlo, nebo o počtu pokut dobrovolně uhrazených zahraničními osobami. Komise je povinna členské státy informovat o obsahu předložených zpráv, jakmile budou posouzeny,
článek 7 směrnice o přeshraniční výměně informací. Členské státy se musí vzájemně informovat o kybernetických bezpečnostních incidentech souvisejících s údaji uloženými v cloudech,
- článek 8 směrnice o přeshraniční výměně informací. Ustanovením se stanoví povinnost Komise zřídit specializovaný informační portál s cílem usnadnit výměnu informací mezi národními kontaktními místy, dalšími příslušnými orgány členských států a účastníky silničního provozu, např. pokud jde o informace týkající se pravidel bezpečnosti silničního provozu platných v členských státech, postupů pro uplatnění opravných prostředků a uplatňovaných sankcí. Portál rovněž usnadní ověřování pravosti informačních dopisů a následných dokumentů. Vyměňované informace mohou zahrnovat údaje o registraci vozidel a údaje o osobách odpovědných nebo domněle odpovědných za delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Ustanovením čl. 1 odst. 9 se vkládá nový článek 8a o finanční podpoře na posílení přeshraniční spolupráce při vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu v EU. Je stanoven právní základ pro financování Uníí, pokud jde o činnosti zaměřené na výměnu osvědčených postupů v oblasti vymáhání práva, uplatňování chytrých metod a technik vymáhání práva v členských státech, posílení budování kapacit donucovacích orgánů a osvětové kampaně.

Ustanovením čl. 1 odst. 10 se nahrazuje článek 9 směrnice o přeshraniční výměně informací tím, že Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem aktualizace nové přílohy s ohledem na technický pokrok.

Ustanovením čl. 1 odst. 11 se vkládá nový článek 10a týkající se výboru, který má být zřízen v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011.

Ustanovením čl. 1 odst. 12 se nahrazuje článek 11 směrnice o přeshraniční výměně informací. Ustanovení ukládá Komisi, aby Evropskému parlamentu a Radě předložila zprávu o uplatňování směrnice.

Ustanovením čl. 1 odst. 13 se nahrazuje příloha I směrnice (EU) 2015/413 přílohou pozměněné směrnice.

Ustanovením čl. 1 odst. 14 se zrušuje příloha II směrnice (EU) 2015/413.

Článek 2 stanoví lhůtu pro provedení pozměněné směrnice členskými státy ve vnitrostátním právu.

Článek 3 stanoví datum vstupu pozměněné směrnice v platnost, a to na dvacátý den po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4 stanoví, že směrnice je určena členskými státy.

Návrh

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**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 písm. c) této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice (EU) 2015/413 usnadňuje přeshraniční výměnu informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, a tím snižuje beztrestnost zahraničních pachatelů těchto deliktů. Účinné přeshraniční vyšetřování a vymáhání dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu zvyšuje bezpečnost silničního provozu, neboť motivuje zahraniční řidiče k tomu, aby se v menší míře dopouštěli deliktů a řídili bezpečněji.
- (2) Praxe donucovacích orgánů zapojených do vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu ukázala, že stávající znění směrnice (EU) 2015/413 neusnadňuje účinné vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jichž se dopouštějí zahraniční řidiči, a vymáhání pokut v požadované míře. To má za následek relativní beztrestnost zahraničních řidičů a negativní dopady na bezpečnost silničního provozu v Unii. Kromě toho nejsou v souvislosti s přeshraničním vyšetřováním vždy dodržována procesní a základní práva zahraničních řidičů, zejména kvůli nedostatečné transparentnosti při stanovování výše pokut a v rámci postupů pro uplatnění opravných prostředků. Cílem této směrnice je dále zlepšit účinnost vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu spáchaných s vozidly registrovanými v jiném členském státě, a přispět tím k dosažení cíle Unie snížit do roku 2050 počet úmrtí ve všech druzích dopravy téměř na nulu a posílit ochranu základních a procesních práv zahraničních řidičů.

¹ Úř. věst. C , , s. .² Úř. věst. C , , s. .

- (3) Ve svém Rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030³ se Komise znovu zavázala k ambicióznímu cíli dosáhnout do roku 2050 téměř nulového počtu úmrtí a nulového počtu vážných zranění na unijních silnicích („vize nulových obětí na cestách“) a ke střednědobému cíli snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění o 50 %, což byl cíl původně stanovený v roce 2017 ministry dopravy Unie ve Vallettském prohlášení o bezpečnosti silničního provozu. V zájmu dosažení těchto cílů Komise v rámci sdělení „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“⁴ oznámila svůj záměr revidovat směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413⁵.
- (4) Oblast působnosti směrnice by měla být rozšířena o další dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu, aby se zajistilo rovné zacházení s řidiči. Vzhledem k právnímu základu, na němž byla směrnice (EU) 2015/413 přijata, konkrétně k čl. 91 odst. 1 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie, by přidané delikty měly prokázat silnou vazbu na bezpečnost silničního provozu tím, že budou řešit nebezpečné a nezodpovědné chování, které pro účastníky silničního provozu představuje vážné riziko. Rozšíření oblasti působnosti by mělo rovněž odrážet technický pokrok v oblasti automatického zjišťování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu.
- (5) Dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu jsou podle vnitrostátního práva členských států klasifikovány buď jako správní delikty, nebo jako trestné činy, které mohou být důvodem zahájení řízení ze strany správních nebo justičních orgánů u soudů příslušných ve správních nebo trestních věcech v závislosti na platných vnitrostátních postupech. Zvláštní právní rámec Unie upravuje justiční spolupráci v trestních věcech, která je založena na zásadě vzájemného uznávání rozsudků a soudních rozhodnutí. Je proto nezbytné, aby uplatňování této směrnice nenarušovalo práva a povinnosti členských států vyplývající z jiných platných právních předpisů Unie v trestních věcech, zejména ty, které jsou stanoveny v rámcovém rozhodnutí Rady 2005/214/SVV⁶, směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/41/EU⁷, pokud jde o postupy pro výměnu důkazních prostředků a postupy pro doručování písemností stanovené v článku 5 Úmluvy o vzájemné pomoci v trestních věcech mezi členskými státy Evropské unie, vypracované Radou na základě článku 34 Smlouvy o Evropské unii⁸. Kromě toho by provedením této směrnice nemělo být dotčeno ani trestní řízení vyžadující zvláštní záruky pro dotčené osoby, ani procesní záruky pro podezřelé a obviněné osoby zakotvené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/64/EU⁹, 2012/13/EU¹⁰, 2013/48/EU¹¹, (EU) 2016/343¹², (EU) 2016/800¹³ a (EU) 2016/1919¹⁴.

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“, COM(2020) 789 final.

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9).

⁶ Rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV ze dne 24. února 2005 o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut (Úř. věst. L 76, 22.3.2005, s. 16).

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/41/EU ze dne 3. dubna 2014 o evropském vyšetřovacím příkazu v trestních věcech (Úř. věst. L 130, 1.5.2014, s. 1).

⁸ Úř. věst. C 197, 12.7.2000, s. 3.

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/64/EU ze dne 20. října 2010 o právu na tlumočení a překlad v trestním řízení (Úř. věst. L 280, 26.10.2010, s. 1).

- (6) Měly by být vymezeny povinnosti a pravomoci národních kontaktních míst, aby se zajistilo, že budou hladce spolupracovat s dalšími orgány zapojenými do vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které spadají do oblasti působnosti této směrnice. Národní kontaktní místa by měla být těmto orgánům vždy k dispozici a měla by odpovídat na jejich žádosti v přiměřené lhůtě. Tak by tomu mělo být bez ohledu na povahu deliktu nebo právní postavení orgánu a zejména bez ohledu na to, zda orgán vykonává pravomoc na celostátní, regionální, nebo místní úrovni.
- (7) Základy systému přeshraniční výměny informací zřízeného směrnicí (EU) 2015/413 se ukázaly jako účinné. K nápravě problémů vyplývajících z chybějících, chybných nebo nepřesných údajů jsou však nutná další zlepšení a úpravy. Proto by měly být členským státům uloženy další povinnosti, pokud jde o potřebu udržovat dostupnost a aktuálnost určitých údajů v příslušných databázích, aby se zvýšila účinnost výměny informací.
- (8) Členský stát deliktu by měl mít rovněž možnost provádět automatizované vyhledávání v registrech vozidel za účelem získání údajů o koncových uživatelích vozidel, pokud jsou již tyto informace k dispozici. Dále by měla být stanovena doba uchovávání údajů, pokud jde o totožnost předchozích vlastníků, držitelů a koncových uživatelů vozidel, s cílem poskytnout orgánům příslušné informace, které potřebují pro vyšetřování.
- (9) Žádost o poskytnutí údajů o registraci vozidel a výměna údajů v přeshraničních případech by měly být prováděny prostřednictvím jednotného elektronického systému. Proto by, rovněž na základě již existujícího technického rámce, mělo být automatizované vyhledávání údajů o registraci vozidel podle směrnice (EU) 2015/413 prováděno pouze prostřednictvím softwarové aplikace Evropského informačního systému vozidel a řidičských oprávnění (Eucaris) a aktualizovaných verzí uvedeného softwaru. Taková aplikace by měla umožnit rychlou, nákladově efektivní, bezpečnou a spolehlivou výměnu konkrétních údajů o registraci vozidel mezi členskými státy, a zvýšit tak účinnost vyšetřování. Členské státy by měly zabránit výměně informací jinými prostředky, které by byly méně nákladově efektivní a nemusely by zajistit ochranu předávaných údajů.
- (10) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro vyhledávání, která mají provádět členské státy, by měla být Komisi svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty, kterými se stanoví postupy pro provádění těchto vyhledávání. Měla by však být zavedena přechodná opatření pro automatizovanou výměnu údajů o registraci vozidel založená na stávajícím elektronickém systému, aby byla zaručena plynulá výměna údajů do doby, než se tato pravidla stanou použitelnými.

¹⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/13/EU ze dne 22. května 2012 o právu na informace v trestním řízení (Úř. věst. L 142, 1.6.2012, s. 1).

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/48/EU ze dne 22. října 2013 o právu na přístup k obhájci v trestním řízení a řízení týkajícím se evropského zatýkacího rozkazu a o právu na informování třetí strany a právu na komunikaci s třetími osobami a konzulárními úřady v případě zbavení osobní svobody (Úř. věst. L 294, 6.11.2013, s. 1).

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/343 ze dne 9. března 2016, kterou se posilují některé aspekty presumpce nevinny a právo být přítomen při trestním řízení před soudem (Úř. věst. L 65, 11.3.2016, s. 1).

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/800 ze dne 11. května 2016 o procesních zárukách pro děti, které jsou podezřelými nebo obviněnými osobami v trestním řízení (Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 1).

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1919 ze dne 26. října 2016 o právní pomoci pro podezřelé nebo obviněné osoby v trestním řízení a pro osoby vyžádané v rámci řízení týkajícího se evropského zatýkacího rozkazu (Úř. věst. L 297, 4.11.2016, s. 1).

- (11) V případech, kdy není možné na základě informací získaných z registru vozidel určit totožnost odpovědné osoby s jistotou požadovanou právními předpisy členského státu deliktu, by členské státy měly spolupracovat s cílem určit totožnost odpovědné osoby. Za tímto účelem by měl být zaveden postup vzájemné pomoci zaměřený na určení totožnosti odpovědné osoby, a to buď prostřednictvím žádosti o potvrzení na základě informací, které již má členský stát deliktu k dispozici, nebo prostřednictvím žádosti o cílené šetření, které mají provést příslušné orgány členského státu registrace nebo členského státu bydliště.
- (12) Členský stát registrace nebo členský stát bydliště by měly v přiměřené lhůtě poskytnout doplňující informace požadované členským státem deliktu, které jsou nezbytné pro určení totožnosti odpovědné osoby. Není-li možné informace shromáždit nebo poskytnout nebo není-li to možné bez zbytečného odkladu, mělo by být podáno jasné vysvětlení, pokud jde o důvody neposkytnutí údajů, a prodlení by mělo být co nejvíce minimalizováno.
- (13) Měly by být konkrétně určeny důvody, na jejichž základě může členský stát registrace nebo členský stát bydliště odmítnout poskytnutí vzájemné pomoci za účelem určení totožnosti odpovědné osoby. Zejména by prostřednictvím uvedených postupů měly být zavedeny záruky, které by zabránily odhalení totožnosti chráněných osob, například chráněných svědků.
- (14) Členské státy by měly mít možnost použít vnitrostátní postupy, které by uplatňovaly, kdyby delikt v oblasti bezpečnosti silničního provozu spáchala tuzemská osoba. Měla by být posílena právní jistota, pokud jde o použitelnost zvláštních opatření přijatých v rámci těchto postupů, zejména pokud jde o dokumenty vyžadující potvrzení nebo popření spáchání deliktu nebo ukládající povinnosti dotčeným osobám poskytnout součinnost při určení totožnosti odpovědné osoby. Vzhledem k tomu, že uvedená opatření by měla mít pro dotčené osoby stejné právní účinky jako ve vnitrostátních případech, měly by zmíněné osoby rovněž požívat stejných standardů základních a procesních práv.
- (15) Pokud právní předpisy Unie nebo vnitrostátní právní předpisy členských států pro účely směrnice (EU) 2015/413 výslovně stanoví přístup k jiným vnitrostátním nebo unijním databázím nebo možnost výměny informací z těchto databází, měly by mít členské státy možnost vyměňovat si informace z těchto databází, přičemž by měla být dodržována základní práva zahraničních řidičů.
- (16) Definice informačního dopisu o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu a jeho obsah se v současné době v jednotlivých členských státech liší do té míry, že mohou být nepříznivě dotčena základní a procesní práva osob, které se účastní řízení zahájených členským státem deliktu. To platí zejména v případech, kdy jsou zasílány tzv. „předběžné informační dopisy“, které nesplňují jazykové a informační standardy vyžadované směrnicí (EU) 2015/413. Osoby dotčené uvedenými postupy obvykle neznají právní systém členského státu deliktu ani nemluví jeho úředním jazykem nebo jazyky, a proto je nezbytné zajistit lepší ochranu jejich procesních a základních práv. Za účelem dosažení tohoto cíle by měly být stanoveny povinné minimální požadavky na obsah informačního dopisu a stávající vzor informačního dopisu obsahující pouze základní informace, jak je uveden v příloze II směrnice (EU) 2015/413, by se již neměl používat.
- (17) Informační dopis by měl obsahovat alespoň podrobné informace o právní kvalifikaci a právních důsledcích daného deliktu, zejména proto, že sankce za delikty spadající do oblasti působnosti směrnice (EU) 2015/413 mohou být nepeněžité povahy, jako je

omezení práva pachatele řídit motorová vozidla. Právo na opravný prostředek by mělo být rovněž podpořeno poskytnutím podrobných informací o tom, kde a jak uplatnit právo na obhajobu nebo podat opravný prostředek v členském státě deliktu, a to v jazyce, kterému dotyčná osoba rozumí. V příslušných případech by měl být rovněž uveden popis řízení v nepřítomnosti, neboť domnělá odpovědná osoba nemusí mít v úmyslu vrátit se do členského státu deliktu za účelem účasti na řízení. Platební možnosti a způsoby, jak snížit objem sankcí, by měly být rovněž snadno srozumitelné, aby se podnítila dobrovolná spolupráce. Vzhledem k tomu, že informační dopis by měl být prvním dokumentem, který vlastník, držitel nebo koncový uživatel vozidla nebo jakákoli jiná domněle odpovědná osoba obdrží, měl by obsahovat informace podle článku 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680¹⁵, jejichž součástí by podle ustanovení čl. 13 odst. 2 písm. d) měly být informace o původu osobních údajů, a podle článků 13 a 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679¹⁶. Tyto informace by měly být uvedeny v informačním dopise buď přímo, nebo jako odkaz na umístění, kde jsou k dispozici.

- (18) Pokud jsou při silniční kontrole na místě kontrolovány zahraniční osoby a toto opatření vede k zahájení následného řízení v souvislosti se spácháním dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, měl by informační dopis obsahovat pouze některé podstatné prvky a měl by být předán dotčené osobě přímo v rámci postupů silniční kontroly.
- (19) Aby se zajistilo, že informační dopis a jakékoli následné dokumenty skutečně obdrží osoba, která je domněle odpovědnou osobou, a aby se zabránilo chybnému zahrnutí nezúčastněných třetích osob, měla by být stanovena pravidla pro doručování písemností.
- (20) V případě, že není možné doručit dokumenty doporučeně nebo rovnocennými elektronickými prostředky, měl by mít členský stát deliktu možnost spoléhat se na členský stát registrace nebo členský stát bydliště, že doručování písemností a sdělení dotčené osobě bude provedeno podle vnitrostátních právních předpisů upravujících doručování písemností.
- (21) Informační dopis i veškeré následné dokumenty by měly být zaslány v jazyce dokladu o registraci vozidla, nebo nejsou-li tyto informace k dispozici či je-li to nezbytné pro ochranu základních práv, v příslušném úředním jazyce nebo jazycích členského státu registrace nebo členského státu bydliště. Jelikož však některé členské státy mají více než jeden úřední jazyk, může tato povinnost vést k zasílání informačních dopisů a dalších následných sdělení v jazyce, kterému příjemce nerozumí. Aby mohl být určen příslušný jazyk informačního dopisu, měly by členské státy Komisi oznámit jazyk, který upřednostňují, a to s upřesněním podle územního členění, považují-li to za nezbytné. Komise by měla uvedené jazykové preference zveřejnit. Tím by nemělo být dotčeno uplatňování směrnice 2010/64/EU v souladu s ustanovením čl. 1 odst. 3 uvedené směrnice.

¹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů příslušnými orgány za účelem prevence, vyšetřování, odhalování či stíhání trestných činů nebo výkonu trestů, o volném pohybu těchto údajů a o zrušení rámcového rozhodnutí Rady 2008/977/SVV (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 89).

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

- (22) Členský stát deliktu by měl osobě domněle odpovědné za dopravní delikt v oblasti bezpečnosti silničního provozu umožnit, aby – až do fáze řízení o opravném prostředku před soudem – komunikovala v kterémkoli z jazyků, které členský stát registrace, členský stát bydliště nebo členský stát deliktu oznámily Komisi, nebo nemá-li dotčená osoba dostatečnou znalost těchto jazyků, pak v jazyce, jímž daná osoba mluví nebo kterému rozumí, aby se usnadnil výkon jejich procesních práv.
- (23) V případě, že orgány členského státu deliktu nedodržují jazykové normy a pravidla pro doručování písemností a své příslušné vnitrostátní právní předpisy, měl by být zajištěn účinný právní přezkum.
- (24) V zájmu zajištění transparentního a přiměřeného uplatňování pokut za dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které spadají do oblasti veřejného práva, by domněle odpovědné osoby neměly být nuceny platit právní a správní výdaje související se správou pokut, pokud je tato správa svěřena soukromým nebo veřejným subjektům. Orgány členských států by však měly mít možnost vyměřit přiměřené správní poplatky.
- (25) Rozsah informací, které členské státy předkládají Komisi, by měl být rozšířen o prvky úzce související s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu, aby Komise mohla lépe analyzovat aktuální stav v členských státech a předkládat podněty na solidním skutkovém základě. Aby se vyrovnala dodatečná administrativní zátěž orgánů členských států a aby se sladilo podávání zpráv s harmonogramem hodnocení Komise, období pro podávání zpráv by mělo být prodlouženo. Mělo by být poskytnuto přechodné období, aby probíhající dvouleté období pro podávání zpráv mohlo bez problémů doběhnout do konce.
- (26) Jelikož údaje týkající se určení totožnosti pachatele představují osobní údaje ve smyslu nařízení (EU) 2016/679 a směrnice (EU) 2016/680 a právní rámec Unie pro nakládání s osobními údaji byl od přijetí směrnice (EU) 2015/413 významně změněn, měla by být ustanovení o zpracování osobních údajů uvedena do souladu s novým právním rámcem.
- (27) Podle čl. 62 odst. 6 směrnice (EU) 2016/680 má Komise přezkoumat jiné právní akty Unie, které upravují zpracování osobních údajů příslušnými orgány pro účely stanovené v čl. 1 odst. 1 uvedené směrnice, s cílem posoudit, zda je třeba zmíněné akty uvést do souladu s uvedenou směrnicí, a pokud ano, předložit nezbytné návrhy na změnu těchto aktů tak, aby byl zaručen soudržný přístup k ochraně osobních údajů v oblasti působnosti uvedené směrnice. Tento přezkum¹⁷ vedl k zjištění, že směrnice (EU) 2015/413 je jedním z těchto jiných aktů, které mají být změněny. Mělo by proto být vyjasněno, že zpracování osobních údajů by mělo být rovněž v souladu se směrnicí (EU) 2016/680 v těch případech, kdy zpracování údajů spadá do její věcné a osobní působnosti.
- (28) Veškeré zpracování osobních údajů podle směrnice (EU) 2015/413 by mělo být v souladu s nařízením (EU) 2016/679, směrnicí (EU) 2016/680 a nařízením (EU) 2018/1725¹⁸ v rámci jejich příslušných oblastí působnosti.

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

- (29) Právní základ činností zpracování nezbytných k určování totožnosti odpovědné osoby a k doručování informačního dopisu a následných dokumentů domněle odpovědným osobám je stanoven ve směrnici (EU) 2015/413 v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. e) a případně s ustanovením článku 10 nařízení (EU) 2016/679 a článku 8 směrnice 2016/680. V souladu se stejnými pravidly stanoví tato směrnice právní základ pro povinnost členských států zpracovávat osobní údaje pro účely vzájemné pomoci při určování totožnosti osob odpovědných za dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedené v této směrnici.
- (30) V některých členských státech jsou osobní údaje zahraničních osob odpovědných nebo domněle odpovědných za dopravní delikt v oblasti bezpečnosti silničního provozu uloženy v síti serverů (dále jen „cloud“). Aniž by tím byla dotčena pravidla týkající se porušení zabezpečení osobních údajů stanovená v nařízení (EU) 2016/679 a směrnici (EU) 2016/680 a pravidla týkající se porušení zabezpečení osobních údajů a bezpečnostních incidentů stanovená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555¹⁹, měly by členské státy zajistit, aby se vzájemně informovaly o kybernetických bezpečnostních incidentech souvisejících s těmito údaji.
- (31) Měl by být zřízen internetový portál (dále jen „portál pro přeshraniční výměnu informací“), který by účastníkům silničního provozu v Unii poskytoval komplexní informace o pravidlech bezpečnosti silničního provozu platných v členských státech a umožňoval účastníkům silničního provozu účinně a bezpečně komunikovat s orgány členských států. Portál by měl rovněž usnadnit komunikaci mezi orgány členských států o různých otázkách souvisejících s přeshraničním vyšetřováním dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jako je ověřování pravosti informačních dopisů a následných dokumentů, aby se vyloučila možnost podvodu. Vyměňované osobní údaje by měly být omezeny na údaje nezbytné pro přeshraniční vyšetřování a vymáhání sankcí, zejména platby pokut. Portál pro přeshraniční výměnu informací by měl být schopen připojit se k jiným příslušným portálům, sítím, internetovým stránkám nebo platformám, aby se usnadnila výměna informací souvisejících s prosazováním pravidel bezpečnosti silničního provozu. V souladu s nařízením 2018/1725 by správcem portálu pro přeshraniční výměnu informací měla být Komise.
- (32) Komise by měla poskytnout přiměřenou finanční podporu iniciativám, které zlepšují přeshraniční spolupráci při vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu v Unii.
- (33) Aby se zohlednil příslušný technický pokrok nebo změny příslušných právních aktů Unie, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie za účelem aktualizace přílohy této směrnice prováděním jejích změn. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů²⁰. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají

¹⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii, o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022).

²⁰ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

- (34) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění směrnice (EU) 2015/413 by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k upřesnění postupů a technických specifikací, včetně opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti, pro automatizovaná vyhledávání, jež mají být prováděna v souvislosti s vyšetřováním dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, obsahu standardního elektronického formuláře žádosti a způsobů předávání informací týkajících se žádosti o vzájemnou pomoc při určování totožnosti odpovědné osoby, obsahu elektronických formulářů pro žádost o vzájemnou pomoc při doručování informačního dopisu a následných dokumentů a příslušného osvědčení a používání a údržby portálu pro přeshraniční výměnu informací. Technická řešení by měla být sladěna s Evropským rámcem interoperability a příslušnými řešeními Interoperabilní Evropy uvedenými v návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví opatření pro vysokou úroveň interoperability veřejného sektoru v celé Unii (akt o Interoperabilní Evropě)²¹. Prováděcí pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²².
- (35) Směrnice (EU) 2015/413 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (36) Jelikož cílů této směrnice, totiž zajištění vysoké úrovně ochrany všech účastníků silničního provozu v Unii a rovného zacházení s řidiči zefektivněním postupů vzájemné pomoci mezi členskými státy při přeshraničním vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu a posílením ochrany základních práv zahraničních osob, pokud jsou delikty spáchány s vozidlem registrovaným v jiném členském státě, než je členský stát, ve kterém k deliktu došlo, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale z důvodu rozsahu a účinků této směrnice jich může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (37) V souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725²³ byl konzultován evropský inspektor ochrany údajů, který vydal stanovisko dne [DD. MM. RRRR].
- (38) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech²⁴ zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice do vnitrostátního práva o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice do vnitrostátního práva. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné,

²¹ COM(2022) 720 final.

²² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

²³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

²⁴ Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice (EU) 2015/413 se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) v prvním pododstavci se doplňují nová písmena, která znějí:

- „i) nedodržení dostatečné vzdálenosti od vpředu jedoucího vozidla;
- j) nebezpečné předjíždění;
- k) nebezpečné parkování;
- l) přejíždění jedné nebo více souvislých bílých čar;
- m) jízda v protisměru;
- n) nedodržení pravidel pro vytváření a využívání nouzových koridorů;
- p) použití přetíženého vozidla.“;

b) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Touto směrnicí nejsou dotčena práva a povinnosti vyplývající z těchto ustanovení právních aktů Unie:

- a) rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV;
- b) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/41/EU*;
- c) postupy pro doručování písemností stanovené v článku 5 Úmluvy o vzájemné pomoci v trestních věcech mezi členskými státy Evropské unie, vypracované Radou na základě článku 34 Smlouvy o Evropské unii**;
- d) ustanovení týkající se práv podezřelých a obviněných osob obsažená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/64/EU***, 2012/13/EU****, 2013/48/EU*****, (EU) 2016/343*****, (EU) 2016/800***** a (EU) 2016/1919*****.

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/41/EU ze dne 3. dubna 2014 o evropském vyšetřovacím příkazu v trestních věcech (Úř. věst. L 130, 1.5.2014, s. 1).

** Úř. věst. C 197, 12.7.2000, s. 3.

*** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/64/EU ze dne 20. října 2010 o právu na tlumočení a překlad v trestním řízení (Úř. věst. L 280, 26.10.2010, s. 1).

**** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/13/EU ze dne 22. května 2012 o právu na informace v trestním řízení (Úř. věst. L 142, 1.6.2012, s. 1).

***** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/48/EU ze dne 22. října 2013 o právu na přístup k obhájci v trestním řízení a řízení týkajícím se evropského zatýkacího rozkazu a o právu na informování třetí strany a právu na komunikaci s třetími osobami a konzulárními úřady v případě zbavení osobní svobody (Úř. věst. L 294, 6.11.2013, s. 1).

***** Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/343 ze dne 9. března 2016, kterou se posilují některé aspekty presumpce nevinny a právo být přítomen při trestním řízení před soudem (Úř. věst. L 65, 11.3.2016, s. 1).

***** Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/800 ze dne 11. května 2016 o procesních zárukách pro děti, které jsou podezřelými nebo obviněnými osobami v trestním řízení (Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 1).

***** Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1919 ze dne 26. října 2016 o právní pomoci pro podezřelé nebo obviněné osoby v trestním řízení a pro osoby vyžádané v rámci řízení týkajícího se evropského zatýkacího rozkazu (Úř. věst. L 297, 4.11.2016, s. 1).“

2) Článek 3 se mění takto:

a) písmeno j) se nahrazuje tímto:

„j) „použitím zakázaného pruhu“ nedovolené použití části již existujícího trvalého nebo dočasného úseku pozemní komunikace, například jízdního pruhu vyhrazeného pro hromadnou dopravu nebo dočasně uzavřeného pruhu z důvodu přetížení dopravy nebo prací na silnici, jak vymezují právní předpisy členského státu deliktu;“

b) písmeno l) se nahrazuje tímto:

„l) „národním kontaktním místem“ příslušný orgán určený pro účely této směrnice;“

c) doplňují se nová písmena, která znějí:

„o) „nedodržením dostatečné vzdálenosti od vpředu jedoucího vozidla“ neudržování vzdálenosti nezbytné k zabránění střetu s vozidlem před vozidlem řízeným řidičem, pokud by vozidlo vpředu náhle zpomalilo nebo zastavilo, jak vymezují právní předpisy členského státu deliktu;

p) „nebezpečným předjížděním“ předjíždění jiného vozidla nebo jiného účastníka silničního provozu způsobem, který porušuje platné předpisy o nebezpečném předjíždění v členském státě deliktu;

q) „nebezpečným parkováním“ parkování vozidla způsobem, který porušuje platné předpisy o nebezpečném parkování v členském státě deliktu. Nezaplacení parkovacích poplatků a jiné podobné delikty se nepovažují za nebezpečné parkování;

r) „přejížděním jedné nebo více souvislých bílých čar“ změna jízdního pruhu, kdy vozidlo neoprávněně přejede alespoň jednu souvislou bílou čáru, jak vymezují právní předpisy členského státu deliktu;

s) „jízdou v protisměru“ jízda vozidla proti určenému směru jízdy, jak vymezují právní předpisy členského státu deliktu;

t) „nedodržením pravidel pro vytváření a využívání nouzových koridorů“ nedodržení pravidel týkajících se vytváření dočasného pruhu mezi vozidly, který musí řidiči vytvořit, aby umožnili průjezd vozidel pohotovostních služeb, jako jsou vozidla policie, vozidla záchranné služby nebo hasičské vozy, a jejich příjezd na místo mimořádné situace, a jeho využívání pouze pro nouzové účely, jak vymezují právní předpisy členského státu deliktu;

u) „použitím přetíženého vozidla“ použití vozidla, které nesplňuje požadavky stanovené pro jeho maximální přípustné hmotnosti, jak jsou stanoveny ve vnitrostátních právních a správních předpisech, kterými se provádí směrnice Rady 96/53/ES*, nebo v právních předpisech členského státu deliktu pro vozidla nebo činnosti, pro které tyto požadavky nejsou v uvedené směrnici stanoveny;

v) „informačním dopisem“ první sdělení, které obdrží osoby uvedené v čl. 5 odst. 1 druhém pododstavci, ať už se jedná o správní, nebo soudní rozhodnutí, nebo jakýkoli jiný dokument zasláný členským státem deliktu nebo jakýmkoli subjektem, který je k tomu podle jeho práva zmocněn, vydané až do fáze opravného prostředku u příslušného soudu a obsahující alespoň informace uvedené v čl. 5 odst. 2;

w) „následnými dokumenty“ správní nebo soudní rozhodnutí nebo jakékoli jiné dokumenty, které členský stát deliktu nebo jakýkoli subjekt, který je k tomu podle jeho práva zmocněn, vydá po vydání informačního dopisu v souvislosti s tímto dopisem nebo s daným dopravním deliktem v oblasti bezpečnosti silničního provozu, a to až do fáze řízení o opravném prostředku u příslušného soudu;

x) „odpovědnou osobou“ osoba, která je odpovědná za dopravní delikt v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedený v čl. 2 prvním pododstavci v souladu s vnitrostátními právními předpisy členského státu deliktu;

y) „koncovým uživatelem“ fyzická osoba, která není vlastníkem nebo držitelem vozidla, s nímž byl spáchán některý z deliktů uvedených v čl. 2 prvním pododstavci, ale která toto vozidlo oprávněně používala, zejména na základě smlouvy o dlouhodobém pronájmu či pronájmu nebo jako součást vozového parku dostupného zaměstnancům;

z) „členským státem bydliště“ členský stát, u něhož lze s přiměřenou mírou jistoty předpokládat, že je místem obvyklého bydliště osob uvedených v čl. 5 odst. 1 druhém pododstavci.

* Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).“

3) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 3a

Národní kontaktní místa

1. Pro účely výměny informací podle této směrnice určí každý členský stát své národní kontaktní místo. Pravomoci národních kontaktních míst se řídí platnými právními předpisy dotyčného členského státu.

2. Členské státy zajistí, aby jejich příslušná národní kontaktní místa spolupracovala s orgány zapojenými do vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedených v čl. 2 prvním pododstavci, zejména aby bylo zajištěno včasné sdílení všech nezbytných informací a dodržování lhůt stanovených v čl. 4a odst. 5 a čl. 5a odst. 2.“

- 4) Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Postupy pro výměnu informací mezi členskými státy

1. Pro vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedených v čl. 2 prvním pododstavci umožní členské státy národním kontaktním místům ostatních členských států přístup k následujícím vnitrostátním údajům o registraci vozidel s oprávněním provádět v nich automatizované vyhledávání:

- a) údajů o vozidlech;
- b) údajů o vlastníkovi, držiteli nebo koncovém uživateli vozidla, jsou-li k dispozici.

Údaje uvedené v prvním pododstavci písm. a) a b), jichž je zapotřebí k provedení vyhledávání, jsou uvedeny v příloze.

Při vyhledávání formou odchozích žádostí používá národní kontaktní místo členského státu deliktu úplné registrační číslo.

2. Členské státy zajistí, aby údaje uvedené v oddíle 2 částech I, II a IV přílohy byly dostupné a aktuální v jejich národních registrech vozidel.

3. Členské státy uchovávají údaje uvedené v oddíle 2 části IV a, pokud jsou k dispozici, v oddíle 2 části V přílohy v národních registrech vozidel po dobu nejméně šesti měsíců od jakékoli změny vlastnictví nebo užívání daného vozidla.

4. V následujících případech členské státy namísto požadovaných údajů zprostředkují zprávu „Tuto informaci nelze poskytnout“:

- a) vozidlo bylo sešrotováno;
- b) při vyhledávání formou odchozí žádosti podle odstavce 1 není uvedeno úplné registrační číslo vozidla;
- c) úplné registrační číslo vozidla uvedené při vyhledávání formou odchozí žádosti podle odstavce 1 je zastaralé nebo nesprávné.

Jsou-li vozidlo nebo tabulka s registrační značkou vozidla zaznamenány v národních registrech vozidel jako odcizené, členské státy namísto požadovaných údajů zprostředkují zprávu „Odcizené vozidlo nebo odcizená tabulka s registrační značkou“.

5. Pro automatizované vyhledávání údajů o registraci vozidel použijí členské státy speciálně navrženou softwarovou aplikaci Evropského informačního systému vozidel a řidičských oprávnění (Eucaris) a aktualizované verze tohoto softwaru.

Členské státy zajistí, aby automatizované vyhledávání údajů o registraci vozidel bylo bezpečné, nákladově efektivní, rychlé a spolehlivé a prováděné interoperabilními prostředky v rámci decentralizované struktury.

Software umožní on-line režim výměny informací v reálném čase a dávkový režim výměny informací, který umožňuje výměnu většího počtu žádostí či odpovědí v rámci jedné zprávy. Informace vyměňované prostřednictvím systému Eucaris se předávají v šifrované podobě.

6. Pro automatizované vyhledávání prováděné podle tohoto článku přijme Komise prováděcí akty za účelem stanovení postupů a technických specifikací, včetně

opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 10a odst. 2.

7. Dokud nebudou prováděcí akty uvedené v odstavci 6 tohoto článku použitelné, vyhledávání uvedená v odstavci 1 tohoto článku se provádějí v souladu s postupy popsány v kapitole 3 bodech 2 a 3 přílohy rozhodnutí 2008/616/SVV* uplatňovanými společně s přílohou této směrnice.

8. Každý členský stát nese své vlastní náklady, které vyplývají ze správy, používání a údržby softwarové aplikace a jejích aktualizovaných verzí uvedených v odstavci 5.

* Rozhodnutí Rady 2008/616/SVV ze dne 23. června 2008 o provádění rozhodnutí 2008/615/SVV o posílení přeshraniční spolupráce, zejména v boji proti terorismu a přeshraniční trestné činnosti (Úř. věst. L 210, 6.8.2008, s. 12).“

5) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 4a

Vzájemná pomoc při určování totožnosti odpovědné osoby

1. Členské státy si poskytují vzájemnou pomoc, pokud na základě výsledků automatizovaného vyhledávání provedeného v souladu s čl. 4 odst. 1 nemůže členský stát deliktu určit totožnost odpovědné osoby s nezbytnou mírou jistoty požadovanou jeho vnitrostátními právními předpisy pro zahájení nebo vedení následného řízení uvedeného v čl. 5 odst. 1.

2. Členský stát deliktu rozhodne, zda požádá o vzájemnou pomoc za účelem získání doplňujících informací uvedených v odst. 3 druhém pododstavci. Žádost může vydat pouze správní nebo justiční orgán nebo policejní orgán příslušný v daném případě v souladu s vnitrostátním právem tohoto členského státu.

3. Pokud se členský stát deliktu rozhodl požádat o vzájemnou pomoc v souladu s odstavcem 1, zašle jeho národní kontaktní místo elektronicky strukturovanou a podepsanou žádost národnímu kontaktnímu místu členského státu registrace nebo členského státu bydliště.

Členský stát registrace nebo členský stát bydliště může být požádán, aby:

- a) na základě informací, které již má k dispozici, potvrdil, že lze s přiměřenou mírou jistoty předpokládat, že osoba vizuálně zaznamenaná detekčním zařízením členského státu deliktu je vlastníkem, držitelem nebo koncovým uživatelem vozidla nebo jakoukoli osobou domněle odpovědnou za některý z dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedených v čl. 2 prvním pododstavci;
- b) požádal vlastníka, držitele nebo koncového uživatele vozidla nebo jakoukoli osobou domněle odpovědnou za některý z dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedených v čl. 2 prvním pododstavci o poskytnutí informací o totožnosti odpovědné osoby v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy.

4. Pokud členský stát registrace nebo členský stát bydliště obdrží žádost uvedenou v odstavci 3, shromáždí požadované informace, ledaže se rozhodne uplatnit některý z důvodů pro odmítnutí uvedených v odstavci 7 nebo není možné požadované informace shromáždit. Členský stát registrace nebo členský stát bydliště předá požadované informace bez zbytečného odkladu elektronicky prostřednictvím svého národního kontaktního místa národnímu kontaktnímu místu členského státu deliktu.

V případě uvedeném v odst. 3 druhém pododstavci písm. b) si členský stát registrace nebo členský stát bydliště vyžádá informace v souladu s platnými vnitrostátními postupy, jako by dotýčný vyšetřovací úkon byl nařízen jeho vlastními orgány, ledaže se rozhodne uplatnit některý z důvodů pro odmítnutí uvedených v odstavci 7.

Členský stát registrace a členský stát bydliště dodržují při shromažďování doplňujících informací náležitosti a postupy výslovně požadované členským státem deliktu, pokud nejsou neslučitelné s jejich vnitrostátními právními předpisy.

5. Členské státy zajistí, aby po obdržení žádosti požadované informace poskytl bez zbytečného odkladu.

Pokud není možné informace po obdržení žádosti shromáždit bez zbytečného odkladu, národní kontaktní místa členského státu registrace nebo členského státu bydliště předají uvedené informace členskému státu deliktu co nejdříve s náležitým vysvětlením důvodů zpoždění.

Pokud se ukáže, že členský stát registrace nebo členský stát bydliště nebudou moci shromáždit všechny požadované informace nebo jejich část, neprodleně poskytnou členskému státu deliktu podrobné vysvětlení důvodů.

6. Dožádaný členský stát může stanovit postup předchozího správního nebo justičního potvrzení, aby bylo zajištěno, že požadované informace jsou nezbytné a přiměřené pro účely určení totožnosti odpovědné osoby, zejména s ohledem na práva domněle odpovědných osob.

7. Členské státy mohou odmítnout poskytnutí doplňujících informací požadovaných v souladu s odstavcem 3. Učiní tak pouze v těchto případech:

- a) podle práva členského státu registrace nebo členského státu bydliště existuje imunita nebo výsada, která poskytnutí informací znemožňuje;
- b) poskytnutí požadovaných informací by bylo v rozporu se zásadou *ne bis in idem*;
- c) poskytnutí požadovaných informací by poškodilo základní zájmy národní bezpečnosti, ohrozilo zdroj informací nebo zahrnovalo použití utajovaných informací týkajících se konkrétních zpravodajských činností;
- d) existují závažné důvody domnívat se, že poskytnutí požadovaných informací by bylo neslučitelné s povinnostmi členského státu registrace nebo členského státu bydliště podle článku 6 Smlouvy o Evropské unii a Listiny základních práv Evropské unie;
- e) poskytnutí požadovaných informací by odhalilo totožnost osoby chráněné v souladu s vnitrostátním právem členského státu registrace nebo členského státu bydliště;
- f) pokud členský stát registrace nebo členský stát bydliště stanoví postup předchozího správního nebo justičního potvrzení uvedený v odstavci 6, ale členský stát deliktu před předáním žádosti její potvrzení neprovedl a na základě okolností konkrétního případu se požadované informace nepovažují za nezbytné a přiměřené pro účely určení totožnosti odpovědné osoby.

Členské státy co nejdříve, nejpozději však do 15 dnů od obdržení žádosti, rozhodnou, zda uplatí důvod pro odmítnutí. Členské státy, které se rozhodnou uplatnit důvod pro odmítnutí, o tom bez zbytečného odkladu uvědomí členský stát deliktu prostřednictvím svého národního kontaktního místa.

8. Členské státy zajistí, aby na případ uvedený v odst. 3 druhém pododstavci písm. b) byly použitelné právní prostředky rovnocenné právním prostředkům dostupným v obdobném vnitrostátním případě.

9. Národní kontaktní místa členského státu deliktu, členského státu registrace a členského státu bydliště mohou jakýmkoli vhodným způsobem provádět vzájemné konzultace, aby usnadnily účinné uplatňování tohoto článku.

10. Žádost uvedená v odstavci 2 se podává v jazyce nebo v jednom z jazyků členského státu registrace nebo členského státu bydliště oznámených Komisi v souladu s čl. 5a odst. 8.

Informace poskytnuté v reakci na žádost se sdělují v jazyce nebo jazycích členského státu deliktu, které byly Komisi oznámeny v souladu s čl. 5a odst. 8.

11. Komise přijme prováděcí akty za účelem dalšího upřesnění obsahu standardního elektronického formuláře žádosti, způsobu předávání informací uvedených v odstavcích 3 a 4 a funkcí a technických specifikací softwarové aplikace pro výměnu údajů, včetně opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti. Specifikace softwaru musí umožňovat on-line asynchronní režim výměny informací a asynchronní dávkový režim výměny informací, jakož i přenos údajů v šifrované formě.

Standardní elektronický formulář žádosti obsahuje tyto informace:

- a) správní nebo justiční rozhodnutí o potvrzení požadovaných informací podle odstavce 6 a informace o orgánu, který rozhodnutí přijal, je-li to relevantní;
- b) údaje týkající se vlastníků, držitelů nebo koncových uživatelů vozidel získané na základě automatizovaného vyhledávání provedeného v souladu s čl. 4 odst. 1;
- c) vizuální záznam odpovědné osoby získaný z detekčních zařízení, zejména z rychlostních kamer, je-li k dispozici.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 10a odst. 2.

Článek 4b

Vnitrostátní opatření usnadňující určení totožnosti odpovědné osoby

1. Členské státy mohou v souvislosti s dopravními delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedenými v čl. 2 prvním pododstavci za účelem úspěšného určení totožnosti odpovědné osoby přijmout jakákoli opatření podle svých vnitrostátních právních předpisů, jako jsou opatření související s povinností poskytnout součinnost při určení totožnosti odpovědné osoby, za předpokladu, že jsou dodržena základní a procesní práva podle práva Unie a vnitrostátního práva.

2. V souladu s odstavcem 1 mohou členské státy zejména:

- a) doručovat dokumenty osobám domněle odpovědným za spáchání dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedených v čl. 2 prvním pododstavci, včetně dokumentů, v nichž jsou tyto osoby žádány, aby potvrdily svou odpovědnost;
- b) uplatňovat v co největší možné míře povinnosti uložené domněle odpovědným osobám, které jsou důležité pro určení totožnosti odpovědné osoby.

Článek 4c

Používání jiných databází

Členské státy si mohou vyměňovat údaje nebo využívat přístup k údajům prostřednictvím jiných databází, jako jsou registry řidičských průkazů nebo evidence obyvatel, a to výhradně za účelem určení totožnosti odpovědné osoby. Mohou tak činit pouze v případě, že tato výměna nebo přístup jsou výslovně založeny na právních předpisech Unie.“

- 6) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Informační dopis o dopravním deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu

1. Členský stát deliktu rozhodne, zda v souvislosti s dopravními delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedenými v čl. 2 prvním pododstavci zahájí následné řízení či nikoliv.

Rozhodne-li se členský stát deliktu takové řízení zahájit, neprodleně informuje o dopravním deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu a o rozhodnutí zahájit následné řízení domněle odpovědnou osobu, a to prostřednictvím informačního dopisu.

Informační dopis může sloužit jiným účelům než těm, které jsou uvedeny v druhém pododstavci.

2. Informační dopis musí obsahovat alespoň:

- a) údaj o tom, že dopis se vydává pro účely této směrnice;
- b) název, poštovní adresu, telefonní číslo a e-mailovou adresu příslušného orgánu;
- c) veškeré relevantní informace týkající se dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, zejména údaje o vozidle, s nímž byl delikt spáchán, včetně registračního čísla vozidla, místa, data a času deliktu, povahy deliktu, podrobného odkazu na porušené právní předpisy a případně údajů o zařízení použitém ke zjištění deliktu;
- d) podrobné informace o právní kvalifikaci dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, použitelných sankcích a jiných právních důsledcích dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, včetně informací týkajících se zákazu řízení motorových vozidel (včetně trestných bodů nebo jiných omezení práva řídit), v souladu s vnitrostátním právem členského státu deliktu;
- e) podrobné informace o tom, kde a jak uplatnit právo na obhajobu nebo podat opravný prostředek proti rozhodnutí o stíhání dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, včetně požadavků na přípustnost takového opravného prostředku a lhůty pro jeho podání, a o tom, zda a za jakých podmínek se uplatní řízení v nepřítomnosti, v souladu s vnitrostátním právem členského státu deliktu;
- f) případně informace o postupech, jimiž osoby uvedené v odst. 1 druhém pododstavci tohoto článku informují orgány členského státu deliktu o totožnosti odpovědné osoby v souladu s článkem 4b;
- g) případně podrobné informace o názvu, adrese a mezinárodním čísle bankovního účtu (IBAN) orgánu, u něhož lze uhradit uloženou pokutu, o lhůtě splatnosti a o alternativních platebních metodách, zejména specifických

softwarových aplikacích, pokud jsou tyto metody dostupné jak tuzemským, tak zahraničním osobám;

- h) informace o platných pravidlech ochrany údajů, právech subjektů údajů a dostupnosti dalších informací nebo odkaz na místo, kde lze tyto informace snadno získat, podle článku 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680, včetně informací o tom, z jakého zdroje osobní údaje pocházejí, nebo podle článků 13 a 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679;
- i) případně podrobné informace o tom, zda a jak lze zmírnit sankce za delikty uvedené v čl. 2 prvním pododstavci, včetně předčasného zaplacení pokuty;
- j) případně jasný údaj o tom, že soukromý nebo veřejný subjekt, který jej zasílá, je zmocněn členským státem deliktu v souladu s článkem 5b, a jasné vymezení požadovaných finančních částek podle jejich právního základu.

3. Odchylně od odstavce 2 členské státy zajistí, aby informační dopis obsahoval alespoň údaje uvedené v odst. 2 písm. c), d), e) a g), pokud je odpovědnou osobou zahraniční řidič, který byl kontrolován na místě při silniční kontrole.

4. Na žádost domněle odpovědných osob členský stát deliktu zajistí, aby byl umožněn přístup ke všem podstatným informacím, které mají k dispozici orgány příslušné pro vyšetřování deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedeného v čl. 2 prvním pododstavci.

5. Členské státy zajistí, aby začátek lhůt, ve kterých mohou zahraniční osoby uplatnit své právo na opravný prostředek nebo zmírnit sankce v souladu s ustanovením odst. 2 písm. e) a i), odpovídal datu obdržení informačního dopisu.“

7) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 5a

Doručení informačního dopisu a následných dokumentů

1. Členské státy zašlou informační dopis a následné dokumenty domněle odpovědným osobám doporučeně nebo rovnocennými elektronickými prostředky v souladu s kapitolou III oddílem 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014*, nebo v případě uvedeném v čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení informační dopis domněle odpovědné osobě předají přímo.

2. Členské státy zajistí, aby byl informační dopis zaslán nejpozději do jednoho měsíce od registrace dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedeného v čl. 2 prvním pododstavci, nebo pokud je během vyšetřování třeba zaslat více informačních dopisů, do 15 dnů od události, kvůli níž je nutné zaslání dalších informačních dopisů.

Členské státy zajistí, aby jakékoli jiné následné dokumenty byly zaslány do 15 dnů od události, kvůli níž je jejich zaslání nutné.

3. Členský stát deliktu může zaslat informační dopis nebo následné dokumenty domněle odpovědným osobám prostřednictvím orgánů členského státu registrace nebo členského státu bydliště, a to v těchto případech:

- a) adresa osoby, již je dokument určen, je neznámá, neúplná nebo nejistá;

- b) procesní pravidla podle vnitrostátního práva členského státu deliktu vyžadují jiný důkaz o doručení písemnosti, než je důkaz, který lze získat doručením doporučeně nebo rovnocennými elektronickými prostředky;
- c) dokument nemohl být doručen doporučeně nebo rovnocennými elektronickými prostředky;
- d) členský stát deliktu má oprávněné důvody se domnívat, že doručení písemnosti doporučeně nebo rovnocennými elektronickými prostředky bude v tomto konkrétním případě neúčinné nebo nevhodné.

4. Žádost o zahájení postupu vzájemné pomoci podle odstavce 3 může podat správní nebo justiční orgán nebo policejní orgán příslušný v daném případě v souladu s vnitrostátním právem členského státu deliktu.

Národní kontaktní místo členského státu deliktu předá informační dopis nebo následné dokumenty, které mají být doručeny, národnímu kontaktnímu místu členského státu registrace nebo členského státu bydliště spolu s elektronicky strukturovanou žádostí.

5. Členské státy zajistí, aby informační dopis a následné dokumenty, které mají být doručeny v souladu s odstavcem 3, byly doručeny buď v souladu s jejich vnitrostátními právními předpisy, nebo, je-li to řádně odůvodněno, zvláštním způsobem požadovaným členským státem deliktu, není-li takový způsob neslučitelný s jejich vnitrostátními právními předpisy.

6. Členský stát registrace nebo členský stát bydliště zajistí, aby jeho národní kontaktní místo vyhotovilo elektronicky strukturované osvědčení a zaslalo jej národnímu kontaktnímu místu členského státu deliktu v těchto případech:

- a) po splnění formalit týkajících se doručení informačního dopisu nebo následných dokumentů podle odstavce 3;
- b) nebylo-li doručení úspěšné.

Na žádost členského státu deliktu se k osvědčení připojí kopie doručovaných dokumentů.

7. Žádost uvedená v odstavci 4 se podává v jazyce nebo v jednom z jazyků členského státu registrace nebo členského státu bydliště oznámených Komisi v souladu s odstavcem 8. Osvědčení uvedené v odstavci 6 bude vyhotoveno v jazyce členského státu deliktu, který byl Komisi oznámen v souladu s odstavcem 8.

8. Pokud se členský stát deliktu rozhodne zahájit v souvislosti s dopravními delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedenými v čl. 2 prvním pododstavci následné řízení, zašle informační dopis a následné dokumenty v jazyce dokladu o registraci vozidla.

Není-li jazyk dokladu o registraci vozidla k dispozici nebo existují-li důvodné pochybnosti o tom, zda by zaslání informačního dopisu nebo následných dokumentů v jazyce dokladu o registraci vozidla bylo v souladu s ochranou základních práv dotčené osoby, zasílají se informační dopis a následné dokumenty v úředním jazyce nebo jazycích členského státu registrace nebo členského státu bydliště domněle odpovědné osoby.

V případech uvedených v druhém pododstavci tohoto odstavce se v situaci, kdy má členský stát registrace nebo členský stát bydliště více úředních jazyků, informační dopisy a následné dokumenty zasílají v úředním jazyce nebo jazycích

regionu nebo jiné zeměpisné jednotky, kde se nachází adresa domněle odpovědných osob, nebo v jiném jazyce, který tento členský stát označil za přijatelný.

Každý členský stát sdělí Komisi každý úřední jazyk Unie, ve kterém může být informační dopis zaslán, v případě potřeby s podle regionů nebo jiného zeměpisného členění. Komise zpřístupní seznam přijatelných jazyků na internetovém portálu uvedeném v článku 8.

9. Členské státy zajistí, aby domněle odpovědné osoby mohly komunikovat s orgány členského státu deliktu až do fáze řízení o opravném prostředku u soudu v kterémkoli z jazyků, které buď členský stát registrace nebo členský stát bydliště či členský stát deliktu sdělily Komisi v souladu s odstavcem 8, nebo pokud dotčená osoba nemá dostatečnou znalost těchto jazyků, v jazyce Unie, jímž daná osoba mluví nebo kterému rozumí.

10. Členské státy zajistí, aby kvalita překladu informačního dopisu a následných dokumentů odpovídala alespoň standardu stanovenému v čl. 3 odst. 9 směrnice 2010/64/EU.

11. Členský stát deliktu zajistí, aby informační dopis a následné dokumenty doručované domněle odpovědným osobám mohly být účinně a rychle přezkoumány soudem, tribunálem nebo obdobným orgánem, jenž má pravomoc přijímat právně závazná rozhodnutí, na žádost jakékoli osoby, která má oprávněný právní zájem na výsledku řízení zahájeného podle článku 5, z důvodu, že tyto dokumenty nejsou v souladu s tímto článkem.

12. Komise přijme prováděcí akty za účelem upřesnění obsahu elektronických formulářů žádosti uvedené v odstavci 4 a osvědčení uvedeného v odstavci 6 a funkcí a technických specifikací softwarové aplikace pro výměnu údajů, včetně opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti. Specifikace softwaru musí umožňovat on-line asynchronní režim výměny informací a asynchronní dávkový režim výměny informací. Přenos údajů probíhá pomocí nejmodernější šifrovací technologie. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 10a odst. 2.

Článek 5b

Finanční nároky právnických osob zmocněných členskými státy

Členské státy zajistí, aby v případě, že zmocní soukromý nebo veřejný subjekt s vlastní právní subjektivitou k vedení následných řízení nebo jejich části zahájených podle čl. 5 odst. 1, včetně vymáhání pokut, nepodléhaly domněle odpovědné osoby poplatkům tohoto subjektu souvisejícím s právními a správními výdaji vzniklými při vedení těchto řízení. Tím není dotčeno právo orgánů členských států účtovat přiměřené správní poplatky.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73).“

8) Články 6, 7 a 8 se nahrazují tímto:

„Článek 6

Podávání zpráv a monitorování

1. Nejpozději dne 6. května 2024, 6. května 2026 (...) zašle každý členský stát Komisi souhrnnou zprávu v souladu s druhým a třetím pododstavcem tohoto odstavce.

V každé souhrnné zprávě se uvede počet automatizovaných vyhledávání provedených členskými státy deliktu a směřovaných na národní kontaktní místo členského státu registrace v návaznosti na delikty spáchané na jeho území, spolu s druhem deliktů, kterých se žádosti týkaly, a počtem nevyřízených žádostí.

Každá souhrnná zpráva rovněž obsahuje popis situace na vnitrostátní úrovni, pokud jde o vyřizování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, založený na podílu těchto deliktů, které byly vyřizovány prostřednictvím informačních dopisů.

2. Do [čtyř let po vstupu této směrnice v platnost] a poté každé čtyři roky zašle každý členský stát Komisi zprávu o uplatňování této směrnice.

3. Ve zprávě se uvede počet automatizovaných vyhledávání provedených členskými státy deliktu v souladu s čl. 4 odst. 1 a směřovaných na národní kontaktní místo členského státu registrace v návaznosti na dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedené v čl. 2 prvním pododstavci, které byly spáchány na jeho území, spolu s druhem deliktů, kterých se žádosti týkaly, a strukturovaným počtem nevyřízených žádostí podle druhu nevyřízení. Tyto informace mohou vycházet z údajů poskytnutých prostřednictvím systému Eucaris.

Zpráva rovněž obsahuje popis situace na vnitrostátní úrovni, pokud jde o vyřizování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V popisu musí být uveden alespoň:

- a) celkový počet registrovaných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedených v čl. 2 prvním pododstavci, které byly zjištěny automaticky nebo bez určení totožnosti odpovědné osoby na místě;
- b) počet registrovaných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedených v čl. 2 prvním pododstavci, které byly spáchány s vozidly registrovanými v jiném členském státě, než ve kterém k deliktu došlo, a zjištěny automaticky nebo bez určení totožnosti odpovědné osoby na místě;
- c) počet pevných nebo odnímatelných automatických detekčních zařízení, včetně rychlostních kamer;
- d) počet pokut zaplacených dobrovolně zahraničními osobami;
- e) počet elektronicky předaných žádostí o vzájemnou pomoc v souladu s čl. 4a odst. 3 a počet těchto žádostí, kde informace nebyly poskytnuty;
- f) počet elektronicky předaných žádostí o vzájemnou pomoc v souladu s čl. 5a odst. 4 a počet těchto žádostí, u nichž nebylo možné dokumenty doručit.

4. Komise zprávy zaslané členskými státy posoudí a nejpozději šest měsíců po obdržení zpráv od všech členských států informuje výbor uvedený v článku 10a o jejich obsahu.

Článek 7

Další povinnosti

Aniž jsou dotčeny povinnosti podle nařízení (EU) 2016/679, směrnice (EU) 2016/680 a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555*, členské

státy se vzájemně informují o kybernetických bezpečnostních incidentech oznámených podle článku 10 směrnice (EU) 2022/2555, pokud se incidenty týkají údajů uložených ve virtuálních nebo fyzických cloudech nebo službách pro cloud-hosting.

Článek 8

Portál pro přeshraniční výměnu informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu („portál pro přeshraniční výměnu informací“)

1. Komise zřídí a spravuje internetový portál pro přeshraniční výměnu informací dostupný ve všech úředních jazycích Unie určený ke:
 - a) sdílení informací s účastníky silničního provozu o pravidlech platných v členských státech v oblasti působnosti této směrnice, zejména o pravidlech bezpečnosti silničního provozu, postupech pro uplatnění opravných prostředků, uplatňovaných sankcích a režimech a dostupných způsobech placení pokut;
 - b) výměně informací a jiným interakcím mezi národními kontaktními místy a jinými příslušnými orgány členských států navzájem a s jinými účastníky silničního provozu, zejména poskytováním přístupu ke zvláštním aplikacím členských států usnadňujícím vymáhání sankcí, mimo jiné pro úhradu pokut, je-li to relevantní. To může zahrnovat výměnu údajů o registraci vozidel a údajů o osobách odpovědných nebo domněle odpovědných za delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedené v čl. 2 prvním pododstavci.
2. Přístup k portálu pro přeshraniční výměnu informací se poskytne národním kontaktním místům a dalším relevantním orgánům, které jsou příslušné pro určení totožnosti odpovědných osob a pro přeshraniční vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu v členských státech.
3. Členské státy pomáhají účastníkům silničního provozu při ověřování pravosti informačních dopisů a následných dokumentů. Za tímto účelem členské státy sdílejí mezi sebou navzájem a s Komisí prostřednictvím portálu pro přeshraniční výměnu informací vzory informačních dopisů a následných dokumentů vydávaných jejich orgány, které se používají v přeshraničních případech. Členské státy se rovněž vzájemně informují o orgánech a zmocněných právnických osobách, které mají právo tyto dopisy a dokumenty vydávat. Správcem portálu pro přeshraniční výměnu informací je v souladu s nařízením 2018/1725** Komise.
4. Portál pro přeshraniční výměnu informací musí být kompatibilní s rozhraním zřízeným podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724*** a s dalšími portály nebo platformami s podobným účelem, jako je portál evropské e-justice.
5. Členské státy poskytují pro účely tohoto článku aktuální informace sobě navzájem a Komisi a pravidelně komunikují s účastníky silničního provozu prostřednictvím portálu pro přeshraniční výměnu informací.
6. Komise přijme prováděcí akty za účelem stanovení technických specifikací, včetně opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti, nezbytných pro používání a údržbu portálu pro přeshraniční výměnu informací. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 10a odst. 2.

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80).

** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

*** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 ze dne 2. října 2018, kterým se zřizuje jednotná digitální brána pro poskytování přístupu k informacím, postupům a k asistenčním službám a službám pro řešení problémů a kterým se mění nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 1).“

- 9) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 8a

Finanční podpora přeshraniční spolupráce při činnostech v oblasti vymáhání práva

Komise poskytne finanční podporu iniciativám, které přispívají k přeshraniční spolupráci při vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu v Unii, zejména výměně osvědčených postupů, uplatňování chytrých metod a technik vymáhání práva v členských státech, posílení budování kapacit donucovacích orgánů a kampaním na zvyšování povědomí o přeshraničních donucovacích opatřeních.“

- 10) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Akty v přenesené pravomoci

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10 za účelem aktualizace přílohy s ohledem na technický pokrok nebo v případech, kdy to vyžadují právní akty Unie, které mají bezprostřední význam pro aktualizaci přílohy.“

- 11) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 10a

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011*.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Má-li být stanovisko výboru získáno písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud tak o tom ve lhůtě stanovené pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).“

- 12) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Podávání zpráv ze strany Komise

Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice členskými státy nejpozději 18 měsíců po obdržení zpráv uvedených v čl. 6 odst. 2 od všech členských států.“

- 13) Příloha I se nahrazuje zněním uvedeným v příloze této směrnice.
14) Příloha II se zrušuje.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [dvou let od vstupu této směrnice v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.
Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnicí nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

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

1.2. Příslušné oblasti politik

Doprava, bezpečnost silničního provozu

1.3. Návrh/podnět se týká:

☐ nové akce

☐ nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci⁷³

☒ prodloužení stávající akce

☐ sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci nebo přesměrování jedné či více akcí na jinou/novou akci

1.4. Cíle

1.4.1. Obecné cíle

Obecným cílem tohoto podnětu je zvýšit bezpečnost silničního provozu účinnějším přeshraničním vymáháním pravidel bezpečnosti silničního provozu v EU.

1.4.2. Specifické cíle

Specifickými cíli tohoto podnětu je:

- zvýšit dodržování dalších pravidel bezpečnosti silničního provozu ze strany zahraničních řidičů,
- zefektivnit postupy vzájemné pomoci mezi členskými státy při přeshraničním vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu,
- posílit ochranu základních práv zahraničních pachatelů, včetně sladění s novými pravidly EU o ochraně osobních údajů.

1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Podnět přispěje k obecnému cíli zvýšit bezpečnost silničního provozu v EU lepším vymáháním pravidel bezpečnosti silničního provozu v případě zahraničních pachatelů, kteří často unikají sankcím. Bude mít vysoký pozitivní dopad z hlediska záchrany životů a předcházení zraněním (odhaduje se, že bude zachráněno 384 životů a zabráněno 21 405 zraněním).

Oblast působnosti návrhu bude rozšířena na další dopravní delikty související s bezpečností silničního provozu, jako je nedodržování dostatečné vzdálenosti od vpředu jedoucího vozidla, nebezpečné předjíždění, nebezpečné parkování, přejíždění bílé čáry (bílých čar), jízda v protisměru nebo nouzovém koridoru a řízení

⁷³

Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

přetíženého vozidla. Očekává se, že v důsledku rozšíření oblasti působnosti o tyto delikty počet zjištěných deliktů vzroste v roce 2025 oproti základnímu scénáři o 2 %, a tudíž vzroste i během celého posuzovaného období.

V současné době je z důvodu technických problémů, jako je dostupnost přesných informací v národních registrech vozidel a určení totožnosti odpovědné osoby, přibližně 20 % všech vyšetřování týkajících se deliktů spáchaných s vozidly registrovanými v zahraničí neúspěšných. Očekává se, že návrh povede ke zvýšení počtu úspěšně provedených vyšetřování. Zavádí politická opatření zaměřená na zlepšení obsahu registrů vozidel a stávající výměny informací mezi donucovacími orgány. Kromě těchto opatření zahrnuje i cílené následné vyšetřovací postupy založené na elektronické výměně konkrétních informací, jako jsou vizuální důkazy, které umožní lepší určení totožnosti odpovědné osoby. Umožňuje rovněž uplatnění povinnosti vlastníka/držitele vozidla spolupracovat s donucovacími orgány při určení totožnosti řidiče / skutečného pachatele v souladu s vnitrostátními právními předpisy členských států.

Návrh přispívá k lepšímu přeshraničnímu vymáhání sankcí, protože opatření zaměřená na zlepšení vyšetřování a určení totožnosti odpovědné osoby budou mít rovněž pozitivní dopad na počet úspěšně vyšetřených deliktů, a tudíž prostřednictvím rovného zacházení s řidiči i na vyšší míru vymáhání.

Návrh zavádí opatření ke zlepšení ochrany základních práv zahraničních řidičů, jejichž cílem je zajistit, aby informační dopis nebo následné dokumenty vydané donucovacími orgány v souvislosti s deliktem obsahovaly veškeré nezbytné informace o správním nebo trestním řízení, byly v jazyce, kterému řidiči rozumí, a aby bylo možné ověřit pravost těchto dokumentů.

V neposlední řadě je cílem návrhu zlepšit přeshraniční vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu na základě stávajícího zásahu. To znamená, že základní scénář již obsahuje některá opatření k řešení zjištěných problémů. Opatření obsažená v návrhu jsou převážně technická a doplňují stávající pravidla, přičemž uznávají, že harmonizace vnitrostátních právních systémů, včetně postupů podporujících přeshraniční vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu a přeshraniční vymáhání sankcí za tyto delikty, která by mohla výrazně zvýšit podíl úspěšných vyšetřování, není proveditelnou možností.

Vzhledem k předpokládanému rozšíření oblasti působnosti návrhu a díky zjednodušenému přeshraničnímu vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které je přizpůsobeno hromadnému odhalování deliktů, které jsou často kvalifikovány jako správní, a které je prostřednictvím vytvoření zvláštního informačního portálu a platformy digitalizováno, bude možné úspěšně vyšetřit více deliktů, čímž se sníží beztrestnost zahraničních pachatelů. V důsledku toho zahraniční řidiči přizpůsobí své chování na silnicích. Očekává se, že tato skutečnost povede k nižšímu počtu deliktů spáchaných s vozidly registrovanými v zahraničí ve srovnání se základním scénářem.

1.4.4. Ukazatele výkonnosti

Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.

Komise bude sledovat následující ukazatele výkonnosti týkající se provádění a účinnosti uplatňování podnětu/zásahu (článek 6 návrhu):

- celkový počet registrovaných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu spadajících do oblasti působnosti směrnice, které byly zjištěny automaticky nebo bez určení totožnosti odpovědné osoby na místě,
- počet registrovaných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu spadajících do oblasti působnosti směrnice, které byly spáchány s vozidly registrovanými v jiném členském státě, než ve kterém k deliktu došlo, a zjištěny automaticky nebo bez určení totožnosti odpovědné osoby na místě,
- počet pevných nebo odnímatelných automatických detekčních zařízení, jako jsou rychlostní kamery,
- počet pokut zaplacených dobrovolně zahraničními osobami,
- počet elektronicky předaných žádostí v rámci postupu vzájemné pomoci (následné vyšetřování) a počet těchto žádostí, kde informace nebyly poskytnuty,
- počet elektronicky předaných žádostí týkajících se doručování dokumentů a počet takových žádostí, u nichž nebylo možné dokumenty doručit.

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu*

Nejsou stanoveny žádné zvláštní potřeby, které by bylo nutno uspokojit v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu. V krátkodobém horizontu se však očekává, že podnět výrazně sníží beztrestnost zahraničních pachatelů, přičemž naváže na stávající směrnici, která významně přispěla k odstranění jejich anonymity. V dlouhodobém horizontu je očekáváno výraznější snížení počtu dopravních nehod s úmrtími a vážnými zraněními, jejichž účastníky jsou zahraniční řidiči.

1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.*

Přidaná hodnota podnětu je podobná evropské přidané hodnotě stávající směrnice. Stávající dvoustranné a mnohostranné dohody (jako je dohoda o přeshraničním vymáhání předpisů ze Salcburského fóra) by nebyly schopny dosáhnout stejné úrovně účinnosti jako směrnice, a to jak v otázce ukončení beztrestnosti zahraničních pachatelů, tak při zajišťování rovného zacházení se všemi účastníky silničního provozu. Hodnocení směrnice ukázalo, že pokud by členské státy chtěly dosáhnout stejných výsledků uzavřením dvoustranných dohod, musely by být podepsány stovky těchto dohod, což by vedlo k obrovské složitosti a možným nejednotnostem a v konečném důsledku ke značným nákladům pro vnitrostátní správní orgány. Přidanou hodnotu opatření EU lze proto posuzovat i z hlediska účinnosti vzhledem k tomu, že jednotný rámec zajišťuje vyšší účinnost.

Nedostatky stávající směrnice – zejména její nedostatečnou účinnost – lze řešit pouze opatřeními na úrovni EU. Pouze nástroj EU může vést k soudržnému a účinnému celounijnímu přeshraničnímu vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu.

1.5.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

Při hodnocení stávající směrnice bylo zjištěno, že směrnice má pozitivní dopad na odstranění anonymity pachatelů, kteří spáchali dopravní delikt v oblasti bezpečnosti silničního provozu v zahraničí, neboť v průběhu času byl vyšetřován rostoucí počet dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu spáchaných zahraničními osobami. Opatření stávající směrnice však nepostačovala k odstranění jejich beztrestnosti. V roce 2015 nebylo vyšetřeno přibližně 50 % zjištěných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jichž se dopustily zahraniční osoby, a přibližně 50 % pokut za vyšetřované delikty nebylo úspěšně vymoženo. V téměř všech případech, kdy pachatelé odmítli pokuty zaplatit, nebyly pokuty za delikty vymáhány, u úspěšně vymožенých pokut se tedy v zásadě jednalo o dobrovolné platby.

Hlavním vysvětlením tohoto problému jsou obtíže při spolupráci mezi členskými státy při vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu a vymáhání sankcí po výměně údajů o registraci vozidel, zejména pokud se uplatňují různé režimy právní odpovědnosti. Tato spolupráce se však ukázala jako úspěšná mezi členskými státy, které uzavřely dvoustranné nebo mnohostranné dohody doplňující právo EU.

1.5.4. Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji

Navrhovaná revize směrnice o přeshraniční výměně informací je v souladu s dalšími právními předpisy EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Odkazuje na směrnici Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel, pokud jde o klasifikaci prvků údajů o registraci vozidel; rozšiřuje oblast působnosti směrnice o přeshraniční výměně informací o delikt spočívající v používání přetíženého vozidla, a proto má úzkou vazbu na uplatňování směrnice Rady 96/53/ES o maximálních přípustných hmotnostech a rozměrech vozidel; doplňuje směrnici o řidičských průkazech tím, že umožňuje používání osobních údajů z registrů řidičských průkazů pro přeshraniční vyšetřování dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, informování pachatelů o uložených sankcích týkajících se jejich práva řídit motorové vozidlo a určení totožnosti osoby odpovědné za delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Návrh je rovněž v souladu s širším souborem stávajících právních nástrojů a probíhajících iniciativ na úrovni Unie v oblasti policejní a justiční spolupráce, které je třeba v souvislosti s touto iniciativou zohlednit, jako jsou stávající postupy přeshraničního vyšetřování podle Úmluvy o vzájemné pomoci v trestních věcech mezi členskými státy Evropské unie, evropský vyšetřovací příkaz a průmská rozhodnutí, která jsou v současné době revidována.

Aby byl zajištěn soudržný přístup při přeshraničním vymáhání pravidel bezpečnosti silničního provozu, byl vytvořen vyjednávací balíček, který se skládá ze tří iniciativ – kromě tohoto návrhu směrnice, kterou se mění směrnice o přeshraniční výměně informací, obsahuje balíček rovněž návrh nové směrnice o řidičských průkazech (nahrazující směrnici 2006/126/ES o řidičských průkazech) a návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o účinku některých zákazů řízení motorových vozidel v celé Unii.

1.5.5. Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků

Jednorázové náklady v roce 2025 a průběžné náklady Komise na přizpůsobení do roku 2050 souvisejí zejména se zřízením informačního systému na podporu interakcí mezi vládními orgány/organizacemi, fyzickými a právníckými osobami v přeshraničních správních a trestních řízeních. Informační funkce specializovaného informačního portálu bude vycházet ze stávajícího portálu spravovaného Komisí (Going Abroad), přičemž modernizace tohoto systému by představovala nejlepší využití stávající organizace a dosud investovaných zdrojů. Vytvoření informačního systému nevyžaduje navýšení lidských zdrojů.

1.6. Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

☐ Časově omezená doba trvání

- ☐ s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR,
- ☐ finanční dopad od RRRR do RRRR u prostředků na závazky a od RRRR do RRRR u prostředků na platby.

☒ Časově neomezená doba trvání

- Provádění s obdobím rozběhu od roku 2025 do roku 2027,
- poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob plnění rozpočtu⁷⁴

☒ Přímé řízení Komisí

- ☐ prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie,

☐ Sdílené řízení s členskými státy

☐ Nepřímé řízení, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,
- ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),
- ☐ EIB a Evropský investiční fond,
- ☐ subjekty uvedené v člancích 70 a 71 finančního nařízení,
- ☐ veřejnoprávní subjekty,
- ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém jim byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,
- ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství veřejného a soukromého sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,
- ☐ subjekty nebo osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.
- *Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

Poznámky

Provádění návrhu vyžaduje zřízení a údržbu nového informačního systému. Tento systém by měl propojit stávající síť vnitrostátních informačních systémů a interoperabilní přístupové body fungující v rámci individuální odpovědnosti a řízení každého členského státu, aby byla zajištěna bezpečná a spolehlivá přeshraniční výměna informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Komise v prováděcích aktech vymezí vhodná řešení v oblasti informačních technologií, včetně návrhu/architektury a technických specifikací pro specializovaný digitální portál a elektronické systémy (platformy rozhraní), za účelem propojení

⁷⁴

Vysvětlení způsobů plnění rozpočtu spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

vnitrostátních systémů pro výměnu informací, které si členské státy mohou zvolit. Očekává se, že náklady Komise na přizpůsobení budou sestávat ze tří hlavních nákladových položek (vypočtených v současné čisté hodnotě):

- jednorázové náklady na přizpůsobení v roce 2025 vzniklé v důsledku výměny informací mezi členskými státy, pokud jde o ověřování informačního dopisu a následných dokumentů prostřednictvím specializovaného informačního portálu, odhadované na 405 000 EUR,
- v roce 2025 se předpokládají jednorázové náklady na přizpůsobení ve výši 70 000 EUR, které vzniknou zřízením specializovaného informačního portálu,
- průběžné náklady na přizpůsobení (vývoj, údržba a podpora specializovaného informačního portálu) se odhadují na přibližně 50 000 EUR ročně a jsou určeny k zajištění interaktivnější výměny informací mezi donucovacími orgány členských států a občany / účastníky silničního provozu, a to nejen informací o platných pravidlech bezpečnosti silničního provozu (stávající internetové stránky Komise „Going Abroad“), ale také o platných sankčních režimech a postupech pro uplatnění opravných prostředků.

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Úkoly přímo prováděné GŘ pro mobilitu a dopravu se budou řídit ročním cyklem plánování a sledování, jak jej provádí Komise a výkonné agentury, včetně podávání zpráv o výsledcích prostřednictvím výroční zprávy o činnosti GŘ pro mobilitu a dopravu.

Komise bude sledovat provádění a účinnost uplatňování podnětu/zásahu prostřednictvím podávání zpráv o konkrétních ukazatelích (článek 6 návrhu), které zahrnují například počet automatizovaných odchozích/doručených žádostí podaných členským státem, v němž byl delikt spáchán, a adresovaných členskému státu, v němž je vozidlo registrováno, počet registrovaných dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu zjištěných automaticky nebo bez určení totožnosti odpovědné osoby na místě, které byly spáchány s vozidly registrovanými v zahraničí, počet automatických kontrolních zařízení (např. rychlostních kamer) nebo pokuty dobrovolně zaplacené zahraničními osobami.

Nové období pro podávání zpráv členských států se prodlužuje ze současných dvou let na čtyři roky, což je v souladu s harmonogramem hodnocení Komise, a snižuje se tím administrativní zátěž vnitrostátních orgánů. Informační platforma (platformy) má (mají) usnadnit automatické shromažďování údajů pomocí zvláštních funkcí podávání zpráv.

2.2. Systémy řízení a kontroly

2.2.1. *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

Oddělení GŘ pro mobilitu a dopravu odpovědné za oblast politiky bude řídit provádění směrnice ve spolupráci s dalšími příslušnými odděleními a generálními ředitelstvími.

Výdaje budou prováděny v rámci přímého řízení v plném souladu s ustanoveními finančního nařízení. Strategie řízení pro zadávání veřejných zakázek a granty v rámci GŘ pro mobilitu a dopravu zahrnuje zvláštní právní, provozní a finanční kontroly *ex ante* týkající se postupů (včetně přezkumu prováděného poradním výborem v případě zadávání zakázek a smluv) a podpisu smluv a dohod. Kromě toho podléhají kontrolám *ex ante* a v případě potřeby následným a finančním kontrolám výdaje na pořízení zboží a služeb.

2.2.2. *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

Velmi nízké riziko. Specializovaný informační portál bude navazovat na stávající internetové stránky [Going Abroad \(https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_cs.htm\)](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_cs.htm) a bude vylepšen tak, aby byl interaktivnější a poskytoval další funkce. Zjištěná rizika souvisejí s využíváním zadávacích řízení: zahrnují zpoždění, rizika týkající se dostupnosti údajů, včasného informování trhu atd. Tato rizika jsou pokryta finančním nařízením a zmírněna souborem vnitřních kontrol zavedených GŘ pro mobilitu a dopravu pro zadávání zakázek v této hodnotě.

2.2.3. *Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)*

Požadované navýšení rozpočtu se vztahuje na zřízení a údržbu informačního systému. Pokud jde o kontrolní činnosti týkající se informačních systémů vyvinutých nebo řízených ředitelstvím odpovědným za návrh, řídicí výbor pro IT pravidelně sleduje databáze ředitelství a dosažený pokrok, přičemž zohledňuje zjednodušení a nákladovou efektivnost IT zdrojů Komise.

GŘ pro mobilitu a dopravu každoročně ve své výroční zprávě o činnosti informuje o nákladech na kontrolu svých činností. Rizikový profil a náklady na kontroly jsou pro zadávání veřejných zakázek v souladu s požadavky.

2.3. **Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí**

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.

Uplatňovala by se obvyklá preventivní a ochranná opatření Komise, konkrétně:

– platby za jakékoli služby jsou před platbou kontrolovány zaměstnanci Komise s přihlédnutím k případným smluvním závazkům, hospodářským zásadám a správné finanční praxi nebo praxi v oblasti řízení. Ustanovení o boji proti podvodům (dohled, požadavky na podávání zpráv atd.) budou zahrnuta do všech dohod a smluv uzavřených mezi Komisí a příjemci jakýchkoli plateb,

– v zájmu boje proti podvodům, korupci a ostatním nezákonným činnostem platí bez omezení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 883/2013 ze dne 25. května 1999 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF).

GŘ pro mobilitu a dopravu přijalo v roce 2020 revidovanou strategii proti podvodům. Tato strategie vychází ze strategie Komise proti podvodům a ze zvláštního posouzení rizik provedeného interně za účelem určení oblastí nejvíce ohrožených podvodů, již zavedených kontrol a opatření nezbytných ke zlepšení schopnosti GŘ pro mobilitu a dopravu předcházet podvodům, odhalovat je a napravovat je.

Smluvní ustanovení platná pro zadávání veřejných zakázek zajišťují, že audity a kontroly na místě mohou provádět útvary Komise, včetně úřadu OLAF, za použití standardních ustanovení doporučených úřadem OLAF.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP ⁷⁵	zemí ESVO ⁷⁶	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů ⁷⁷	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
01	02 20 04 01	RP	NE	NE	NE	NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP	zemí ESVO	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
	[XX.YY.YY.YY]		ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

⁷⁵ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

⁷⁶ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

⁷⁷ Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále. Nebudou zapotřebí žádné dodatečné prostředky. Částky potřebné k financování projektu budou přerozděleny z prostředků, které již byly naplánovány v oficiálním finančním plánu v rámci konkrétních rozpočtových bodů.

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	01	Jednotný trh, inovace a digitální agenda
--	----	--

GŘ: MOVE			Rok 2025 ⁷⁸	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028	Rok 2029+	CELKEM (2025–2050)
• Operační prostředky								
Rozpočtová položka ⁷⁹ 02 20 04 01	Závazky	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Platby	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Rozpočtová položka	Závazky	(1b)						
	Platby	(2b)						
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ⁸⁰								
Rozpočtová položka		(3)						

⁷⁸ Rok 2025 je rokem, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

⁷⁹ Podle oficiální rozpočtové nomenklatury.

⁸⁰ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

Prostředky na GŘ MOVE CELKEM	Závazky	=1a+1b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Platby	=2a+2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Platby	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)						0,051
Prostředky z OKRUHU 1 víceletého finančního rámce CELKEM	Závazky	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Platby	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Pokud je návrhem/podnětem dotčen více než jeden operační okruh, zopakuje se výše uvedený oddíl:

Operační prostředky CELKEM (všechny operační okruhy)	Závazky	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Platby	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy (všechny operační okruhy) CELKEM		(6)						
Prostředky z OKRUHŮ 1 až 6 víceletého finančního rámce CELKEM (referenční částka)	Závazky	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Platby	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Okruh víceletého finančního rámce	7	Správní výdaje
--	----------	----------------

Tento oddíl se vyplní pomocí „rozpočtových údajů správní povahy“, jež se nejprve uvedou v [příloze legislativního finančního výkazu](#) (příloha 5 rozhodnutí Komise o interních pravidlech pro plnění oddílu Komise v souhrnném rozpočtu Evropské unie), která se pro účely konzultace mezi útvary vloží do aplikace DECIDE.

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028	Rok 2029+	CELKEM 2025–2050
GŘ: <.....>							
• Lidské zdroje							
• Ostatní správní výdaje							
GŘ <....> CELKEM	Prostředky						

Prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce CELKEM	(Závazky celkem = platby celkem)								
---	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028	Rok 2029+	CELKEM 2025–2050
Prostředky z OKRUHŮ 1 až 7 víceletého finančního rámce CELKEM	Závazky	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Platby	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uved'te cíle a výstupy ↓			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)						CELKEM	
	VÝSTUPY																	
	Druh 81	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet	Náklady celkem
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 ⁸² ...																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 1																		
SPECIFICKÝ CÍL č. 2 ...																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																		
CELKEM																		

⁸¹ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

⁸² Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“.

3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

- ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- ☐ Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok N ⁸³	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	CELKEM
--	------------------------	------------	------------	------------	--	--------

OKRUH 7 víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní správní výdaje								
Mezisoučet za OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

Mimo OKRUH 7⁸⁴ víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní výdaje správní povahy								
Mezisoučet mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

CELKEM								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

⁸³ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahraďte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

⁸⁴ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.1. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- ☐ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)							
20 01 02 03 (při delegacích)							
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)							
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE) ⁸⁵							
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)							
20 02 03 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	– v ústředí						
	– při delegacích						
01 01 01 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)							
01 01 01 12 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
CELKEM							

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	

⁸⁵ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

⁸⁶ Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

3.2.4. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

Návrh/podnět:

- ☒ může být v plném rozsahu financován přerozdělením prostředků v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).

Částky potřebné k financování projektu budou přerozděleny z rozpočtové položky 02.200401..

- ☐ vyžaduje použití nepřiděleného rozpětí v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky, odpovídající částky a navrhované nástroje, které mají být použity.

- ☐ vyžaduje revizi VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.5. Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

- ☒ nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- ☐ počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok N ⁸⁷	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

⁸⁷ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahraďte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

3.3 Odhadovaný dopad na příjmy

- ☒ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- ☐ Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - ☐ na vlastní zdroje
 - ☐ na jiné příjmy
 - uveďte, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky ☐

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁸⁸						
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
Článek									

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Jiné poznámky (např. způsob/vzorec výpočtu dopadu na příjmy nebo jiné údaje).

⁸⁸ Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.