



Rada
Európskej únie

V Bruseli 1. marca 2023
(OR. en)

6792/23

**Medziinštitucionálny spis:
2023/0052(COD)**

**TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	1. marca 2023
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2023) 126 final
Predmet:	Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2023) 126 final.

Príloha: COM(2023) 126 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 1. 3. 2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky

(Text s významom pre EHP)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Táto dôvodová správa je súčasťou návrhu smernice, ktorou sa mení smernica (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky¹ (ďalej len „smernica o cezhraničnej výmene informácií“).

V posledných 20 rokoch sa v EÚ pomerne výrazne zlepšila bezpečnosť cestnej premávky. Počet smrteľných nehôd sa znížil o 61,5 %, a to približne z 51 400 úmrtí v roku 2001 asi na 19 800 v roku 2021. Zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky však nebolo dostatočné na splnenie politickej ambície EÚ znížiť počet smrteľných dopravných nehôd medzi rokmi 2001 až 2010 o 50 % a o ďalších 50 % medzi rokmi 2011 až 2020 (t. j. celkovo o 75 % medzi rokmi 2001 až 2020), ktorá vyplýva z niekoľkých strategických dokumentov vydaných Komisiou v posledných dvoch desaťročiach, ako je napr. *Biela kniha o európskej dopravnej politike do roku 2010*² alebo oznámenie Komisie s názvom *Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020*³. Nahlásený počet približne 18 800 smrteľných dopravných nehôd v roku 2020 stále výrazne prevyšoval cieľovú hodnotu, napriek tomu, že išlo o pôsobivé medziročné zníženie viac ako o 17 % v porovnaní so zodpovedajúcim počtom smrteľných dopravných nehôd za rok 2019; toto zníženie však bolo výrazne ovplyvnené nebývalým poklesom cestnej premávky v dôsledku pandémie COVID-19⁴.

V rokoch pred rokom 2020 nebol zaznamenaný takmer žiadny pokles smrteľných dopravných nehôd. Toto spomalenie, ktoré sa prejavilo už okolo roku 2014, podnietilo ministrov dopravy krajín EÚ, aby vydali ministerské vyhlásenie o bezpečnosti cestnej premávky na neformálnom zasadnutí Rady pre dopravu vo Vallette v marci 2017⁵. V tomto vyhlásení členské štáty vyzývajú Komisiu, aby preskúmala posilnenie právneho rámca Únie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky s cieľom zvrátiť trend smerujúci k stagnácii.

Komisia v júni 2019 uverejnila *Rámec politiky EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030 – ďalšie kroky smerom k „vízii nulovej úmrtnosti na cestách“*⁶. V tomto dokumente Komisia navrhla nové predbežné ciele týkajúce sa zníženia počtu smrteľných dopravných nehôd a vážnych zranení o 50 % medzi rokmi 2020 až 2030, podľa odporúčaní vo vyhlásení z Valletty. Komisia tento politický rámec založila na takzvanom prístupe bezpečného systému, podľa ktorého je možné úmrtiam a vážnym zraneniam pri dopravných nehodách z veľkej časti zabrániť, hoci k dopravným nehodám bude naďalej dochádzať. Cezhraničné uplatňovanie stíhania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky predstavuje jeden z hlavných pilierov tohto systému, keďže sa ním znižuje

¹ Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015, s. 9.

² COM(2001) 370 final.

³ KOM(2010) 389 final.

⁴ Európska rada pre bezpečnosť dopravy (ETSC) oznámila, že počas prvého opatrenia na obmedzenie pohybu v apríli 2020 došlo vo veľkých európskych mestách k zníženiu objemu dopravy o 70 % až 85 % (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Pozri

https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf.

Rada v júni 2017 prijala závery o bezpečnosti cestnej premávky, ktorými sa schvaľuje vyhlásenie z Valletty (pozri dokument 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

beztretnosť zahraničných vodičov. V *stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu*⁷ z roku 2020 sa stanovujú míľniky na zníženie počtu úmrtí v rámci všetkých druhov dopravy v EÚ takmer na nulovú úroveň do roku 2050 a oznámila sa v nej revízia smernice o cezhraničnej výmene informácií v rámci hlavnej iniciatívy 10 „Zlepšenie ochrany a bezpečnosti dopravy“. Následne bola táto iniciatíva zaradená do prílohy II k pracovnému programu Komisie na rok 2022 (Iniciatívy v rámci programu REFIT) do časti „Nový impulz pre európsku demokraciu“⁸.

Dôležité je, že Európsky parlament v októbri 2021 prijal uznesenie o rámci politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030⁹. Hoci Parlament uznáva dosiahnutý pokrok, vyzval Komisiu, aby preskúmala smernicu o cezhraničnej výmene informácií, keďže súčasným rámcom „sa nezabezpečuje primerané vyšetrovanie deliktov na účely vymáhania sankcií [...]“.

Táto iniciatíva vychádza so súčasnej smernice o cezhraničnej výmene informácií, 1. ktorou sa stanovila elektronická výmena údajov o evidencii vozidiel medzi členskými štátmi prostredníctvom určených národných kontaktných bodov, vďaka čomu je možné identifikovať majiteľa/držiťľa vozidla evidovaného v zahraničí, ktorým bol spáchaný delikt; 2. ktorou sa určil európsky informačný systém vozidiel a vodičských preukazov (Eucaris) ako uprednostňovaná IT platforma na elektronickú výmenu údajov o evidencii vozidiel; 3. ktorá sa v praxi v prevažnej miere uplatňuje na cezhraničné prípady, pri ktorých sa delikty zistili na diaľku s pomocou zariadení na automatickú alebo manuálnu detekciu, väčšinou kamerami (t. j. bez zastavenia vozidla a/alebo identifikovania vodiča na mieste); 4. ktorá sa vzťahuje na osem dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky: prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti, nepoužitie bezpečnostného pásu, nezastavenie na červený svetelný signál na svetelnom signalizačnom zariadení, vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu, vedenie vozidla pod vplyvom návykových látok, nepoužitie ochrannej prilby, nedovolené vedenie vozidla v jazdnom pruhu a nedovolené použitie mobilného telefónu alebo akéhokoľvek iného komunikačného zariadenia počas vedenia vozidla; 5. ktorou sa určil spôsob, akým sa má delikt oznamovať dotknutej osobe vrátane jazykového režimu – smernica obsahuje aj (nepovinný) vzorový dokument informačného listu, ktorý sa má odoslať; 6. ktorou sa zvyšuje informovanosť občanov tým, že sa od členských štátov vyžaduje, aby Komisiu informovali o platných pravidlách bezpečnosti cestnej premávky a aby ich sprístupnili na webovom sídle vo všetkých úradných jazykoch¹⁰.

V posúdení vplyvu¹¹ priloženému k prvému návrhu smernice o cezhraničnej výmene informácií z roku 2008 sa odhadovalo, že vodiči-nerezidenti predstavujú približne 5 % cestnej premávky v EÚ (z hľadiska vozidlokilometrov), spáchali však približne 15 % deliktov prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti. V porovnaní s vodičmi-rezidentmi je teda relatívne pravdepodobnejšie, že spáchajú delikty prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti. Jedným zo zistených dôvodov tohto správania je skutočnosť, že nerezidenti sa domnievali, že je menej pravdepodobné, že im pri vedení vozidla v členskom štáte, v ktorom nemajú pobyt, bude uložená sankcia, a že je menej pravdepodobné, že budú vystavení súdnemu konaniu, ak neuhradia pokuty, ktoré im uložili zahraničné orgány. Hoci súčasná smernica o cezhraničnej výmene informácií prispela k odstráneniu *anonymity* zahraničných páchatel'ov tým, že sa

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Iniciatíva č. 26 v prílohe II k oznámeniu COM(2021) 645 final.

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

¹⁰ Webové sídlo Komisie Going Abroad (Cesta do zahraničia): https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_sk.htm.

¹¹ SEK(2008) 351.

vd'aka nej pôsobivo zvýšil počet vyšetrených cezhraničných prípadov, ukázali sa aj jej nedostatky, keďže jej odstrašujúci účinok nebol dostatočný na odstránenie *beztretnosti* páchatel'ov.

Táto iniciatíva je zameraná na ďalšie zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky prostredníctvom rozšírenia rozsahu pôsobnosti smernice o cezhraničnej výmene informácií na iné dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky a zefektívnenia (t. j. zjednodušenia, digitalizácie a vylepšenia) vyšetrovania týchto deliktov spáchaných v zahraničí, čím sa uľahčí cezhraničné uplatňovanie sankcií. Jej účelom je aj zlepšenie ochrany základných práv vodičov-nerezidentov. Ciele týkajúce sa uvoľnenia plného potenciálu smernice sú:

1. Zvýšiť mieru dodržiavania dodatočných pravidiel bezpečnosti cestnej premávky vodičmi-nerezidentmi: Nebezpečné správanie zohráva úlohu vo veľkom množstve smrteľných dopravných nehôd a vážnych zranení. Kľúčom je zabrániť takémuto nebezpečnému správaniu rozšírením rozsahu pôsobnosti smernice o cezhraničnej výmene informácií na iné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, a tým znížiť beztretnosť. V dôsledku toho, že členské štáty nemôžu účinne sankcionovať páchatel'ov z iných členských štátov s cieľom zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s vodičmi-rezidentmi aj nerezidentmi, sa vážne znižuje vierohodnosť presadzovania práva.
2. Zefektívniť postupy vzájomnej pomoci medzi členskými štátmi pri cezhraničnom vyšetrovaní dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky: Pri hodnotení smernice o cezhraničnej výmene informácií v roku 2016¹² sa zistili tieto hlavné dôvody, ktoré bránia uplatňovaniu spravodlivosti na páchatel'ov-nerezidentov: 1. približne polovica zistených dopravných deliktov spáchaných nerezidentmi sa nevyšetrovala; 2. približne polovica peňažných sankcií za dopravné delikty, ktoré sa vyšetrili, nebola úspešne uplatnená; 3. v prípade takmer všetkých deliktov, keď páchatelia odmietli uhradiť peňažné sankcie, sa tieto sankcie neuplatnili – v prípade úspešne uplatnených sankcií šlo v podstate o dobrovoľné platby. Hlavnými dôvodmi zistených nedostatkov bola ťažkopádna, zdĺhavá a z toho dôvodu aj nedostatočná vzájomná pomoc a spolupráca medzi členskými štátmi v oblasti vyšetrovania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky a nedostatky pri uplatňovaní sankcií po vzájomnej výmene údajov o evidencii vozidiel, najmä v prípadoch, na ktoré sa vzťahujú odlišné režimy právnej zodpovednosti.
3. Posilniť ochranu základných práv páchatel'ov-nerezidentov vrátane zosúladenia s novými pravidlami EÚ o ochrane osobných údajov: Komisia dostala niekoľko sťažností od občanov o (nedostatočnom) dodržiavaní základných práv, najmä čo sa týka odvolaní proti údajným dopravným deliktom spáchaným v zahraničí (konkrétne v súvislosti s chýbajúcimi alebo nejasnými informáciami o odvolacích konaniach), chýbajúcich dôkazov, odlišných lehôt na doručenie oznámení o uložení sankcie/informačných listov nerezidentom a rezidentom, neprímeraného doručovania písomností vrátane chýbajúcich prekladov a problémov s prístupom ku konkrétnym informáciám týkajúcim sa spáchaných deliktov a spôsobov úhrady peňažných sankcií. A v neposlednom rade sa návrhom zabezpečuje súlad s novým právom EÚ v oblasti ochrany osobných údajov¹³, ktoré bolo medzičasom prijaté.

¹² SWD(2016) 355 final.

¹³ Nariadenie (EÚ) 2016/679 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1) a

Podrobnejšie informácie o tom, ako sa v rámci iniciatívy riešia uvedené ciele a súvisiace problémy, sa nachádzajú v kapitole 3 tejto dôvodovej správy.

V záujme zabezpečenia jednotného prístupu pri cezhraničnom presadzovaní pravidiel cestnej premávky bol vytvorený balík na rokovania, ktorý tvoria tri iniciatívy – popri tomto návrhu smernice, ktorou sa mení smernica o cezhraničnej výmene informácií, balík obsahuje aj návrh novej smernice o vodičských preukazoch [ktorou sa nahrádza smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch¹⁴ (ďalej len „smernica o vodičských preukazoch“) a návrh novej smernice Európskeho parlamentu a Rady o určitých prípadoch zákazu riadenia motorového vozidla s platnosťou v celej Únii.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Navrhovaná revízia smernice o cezhraničnej výmene informácií je v súlade s ostatnými právnymi predpismi EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Návrh: 1. odvoláva sa ním na smernicu Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá¹⁵, pokiaľ ide o klasifikáciu prvkov údajov o evidencii vozidiel; 2. rozširuje sa ním rozsah pôsobnosti smernice o cezhraničnej výmene informácií na delikt používania preťaženého vozidla, v dôsledku čoho úzko súvisí s uplatňovaním smernice Rady 96/53/ES o najväčších prípustných rozmeroch a maximálnej povolenej hmotnosti niektorých vozidiel¹⁶; 3. dopĺňa smernicu o vodičských preukazoch tým, že umožňuje používať osobné údaje z registra vodičských preukazov na cezhraničné vyšetrovanie dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, informovanie páchatel'ov o uplatňovaných sankciách, ktoré majú vplyv na ich právo viesť motorové vozidlo, a identifikáciu osoby zodpovednej za delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Na úrovni Únie už je k dispozícii širší súbor existujúcich právnych nástrojov a prebiehajúcich iniciatív, najmä v oblasti policajnej a justičnej spolupráce, ktoré sa musia zohľadniť v súvislosti s touto iniciatívou, ako sú existujúce postupy cezhraničného vyšetrovania v rámci Dohovoru o vzájomnej pomoci v trestných veciach medzi členskými štátmi Európskej únie¹⁷, európsky vyšetrovací príkaz¹⁸ a príušské rozhodnutia, ktoré sú v súčasnosti predmetom revízie¹⁹. Týmto návrhom sa však stanovujú zjednodušené a digitalizované postupy zamerané na identifikáciu osoby zodpovednej za dopravný delikt súvisiaci s bezpečnosťou cestnej premávky a na postupy doručovania písomností, ktoré sa odchyľujú od uvedených právnych aktov, s cieľom umožniť vybavovať milióny automaticky zistených dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky často považovaných za správne delikty. Rovnako ako v súčasnej verzii smernice o cezhraničnej výmene informácií sa aj v návrhu

smernica (EÚ) 2016/680 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov príslušnými orgánmi na účely predchádzania trestným činom, ich vyšetrovania, odhaľovania alebo stíhania alebo na účely výkonu trestných sankcií a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s.89).

¹⁴ Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18.

¹⁵ Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57.

¹⁶ Smernica Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

¹⁷ Akt Rady z 29. mája 2000, ktorým sa v súlade s článkom 34 Zmluvy o Európskej únii stanovuje Dohovor o vzájomnej pomoci v trestných veciach medzi členskými štátmi Európskej únie (Ú. v. ES C 197, 12.7.2000, s. 1).

¹⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/41/EÚ z 3. apríla 2014 o európskom vyšetrovacom príkaze v trestných veciach (Ú. v. EÚ L 130, 1.5.2014, s. 1).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

zachováva pevná väzba na rámcové rozhodnutie 2005/214/SVV²⁰, najmä v prípade neuhradenia peňažnej sankcie. Návrhom sa podporuje účinné uplatňovanie rámcového rozhodnutia tým, že sa ním zlepšuje identifikácia osôb zodpovedných za dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky a zvyšuje ochrana základných práv vodičov-nerezidentov.

Týmto návrhom sa okrem toho odvoláva: 1. na nariadenie (EÚ) č. 910/2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie²¹ s cieľom zabezpečiť právnu účinnosť a prípustnosť informačného listu a následnej dokumentácie odosielaných a doručovaných s použitím elektronickej doručovacej služby pre doporučené zásielky; 2. na smernicu 2010/64/EÚ o práve na tlmočenie a preklad v trestnom konaní²² s cieľom zabezpečiť štandardnú kvalitu prekladu informačného listu a následnej dokumentácie a zabrániť tomu, aby boli trestné konania vyžadujúce osobitné záruky pre dotknutých jednotlivcov a procesné záruky pre podozrivé a obžalované osoby dotknuté vykonávaním revidovanej smernice o cezhraničnej výmene informácií; 3. na smernicu (EÚ) 2022/2555 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii²³ s cieľom zabezpečiť výmenu informácií o oznámených kybernetických incidentoch v prípadoch, keď sa spracúvané osobné údaje uchovávajú s použitím cloudov alebo služieb cloud-hostingu; 4. na nariadenie (EÚ) 2018/1724 o jednotnej digitálnej bráne²⁴ s cieľom zabezpečiť kompatibilitu špecializovaného digitálneho portálu uvedeného v kapitole 4 tejto dôvodovej správy a portálu Your Europe spravovaného Komisiou; 5. na smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/13/EÚ²⁵, 2013/48/EÚ²⁶, (EÚ) 2016/343²⁷, (EÚ) 2016/800²⁸, (EÚ) 2016/1919²⁹ s cieľom zabrániť tomu, aby boli trestné konania vyžadujúce osobitné záruky pre dotknutých jednotlivcov dotknuté vykonávaním revidovanej smernice o cezhraničnej výmene informácií, ako aj na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 o ochrane

²⁰ Rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV z 24. februára 2005 o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie (Ú. v. EÚ L 76, 22.3.2005, s. 16).

²¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu a o zrušení smernice 1999/93/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73).

²² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/64/EÚ z 20. októbra 2010 o práve na tlmočenie a preklad v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 280, 26.10.2010, s. 1).

²³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555 zo 14. decembra 2022 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 910/2014 a smernica (EÚ) 2018/1972 a zrušuje smernica (EÚ) 2016/1148 (Ú. v. EÚ L 333, 27.12.2022, s. 80).

²⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 z 2. októbra 2018 o zriadení jednotnej digitálnej brány na poskytovanie prístupu k informáciám, postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov a o zmene nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 1).

²⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/13/EÚ z 22. mája 2012 o práve na informácie v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 142, 1.6.2012, s. 1).

²⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/48/EÚ z 22. októbra 2013 o práve na prístup k obhajcovi v trestnom konaní a v konaní o európskom zatykači a o práve na informovanie tretej osoby po pozbavení osobnej slobody a na komunikáciu s tretími osobami a s konzulárnymi úradmi po pozbavení osobnej slobody (Ú. v. EÚ L 294, 6.11.2013, s. 1).

²⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/343 z 9. marca 2016 o posilnení určitých aspektov prezumpcie nevinoty a práva byť prítomný na konaní pred súdom v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 65, 11.3.2016, s. 1).

²⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/800 z 11. mája 2016 o procesných zárukách pre deti, ktoré sú podozrivými alebo obvinenými osobami v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 1).

²⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1919 z 26. októbra 2016 o právnej pomoci pre podozrivé a obvinené osoby v trestnom konaní a pre vyžiadané osoby v konaní o európskom zatykači (Ú. v. EÚ L 297, 4.11.2016, s. 1).

fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami Únie³⁰ s cieľom zabrániť tomu, aby boli procesné záruky pre podozrivé a obžalované osoby dotknuté vykonávaním revidovanej smernice o cezhraničnej výmene informácií.

Ako sa uvádza v cieľoch tejto iniciatívy, právo EÚ týkajúce sa ochrany osobných údajov bolo zreformované. Konkrétne bola prijatá smernica (EÚ) 2016/680 (smernica o ochrane údajov v oblasti presadzovania práva), ktorá nadobudla účinnosť v máji 2016. V článku 62 ods. 6 smernice o ochrane údajov v oblasti presadzovania práva sa od Komisie vyžadovalo, aby do 6. mája 2019 preskúmala iné právne akty EÚ, ktorými sa upravuje spracúvanie osobných údajov príslušnými orgánmi na účely presadzovania práva, s cieľom posúdiť potrebu ich zosúladenia so smernicou o ochrane údajov v oblasti presadzovania práva a v prípade potreby predložiť návrhy na ich zmenu s cieľom zabezpečiť konzistentnosť ochrany osobných údajov v rozsahu pôsobnosti smernice o ochrane údajov v oblasti presadzovania práva. Komisia v roku 2020 zverejnila výsledky svojho preskúmania v oznámení³¹, v ktorom sa uvádza desať právnych aktov vrátane smernice o cezhraničnej výmene informácií, ktoré by sa mali zosúladiť so smernicou o ochrane údajov v oblasti presadzovania práva, a harmonogram tohto zosúladovania. Touto iniciatívou sa teda zabezpečuje súlad so smernicou o ochrane údajov v oblasti presadzovania práva, a to predovšetkým objasnením, že sa smernica o ochrane údajov v oblasti presadzovania práva vzťahuje na spracúvanie osobných údajov v kontexte smernice o cezhraničnej výmene informácií.

Okrem toho sa pri digitalizácii nadväzujúcich postupov v rámci tohto návrhu musí zohľadniť digitalizácia existujúcich postupov cezhraničného vyšetrovania a IT riešení uvedených v návrhu nariadenia o digitalizácii justičnej spolupráce a prístupu k spravodlivosti v cezhraničných občianskych, obchodných a trestných veciach³², ktorého cieľom je uľahčiť výkon postupov a zmenšiť praktické ťažkosti týkajúce sa účinného a transparentného prístupu fyzických a právnických osôb k spravodlivosti; toto zohľadnenie sa uskutoční prostredníctvom vykonávacích aktov, aby sa zabezpečila kompatibilita systémov, ktoré sa majú uplatňovať. Digitálne riešenia, ktoré sa majú stanoviť vykonávacími aktmi podľa tohto návrhu, by sa mali zosúladiť aj s požiadavkami na cezhraničnú interoperabilitu digitálnych verejných služieb stanovenými v návrhu aktu o interoperabilnej Európe³³, čím sa zlepši cezhraničná interoperabilita vo verejnom sektore.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Smernica o cezhraničnej výmene informácií bola pôvodne prijatá na právnom základe článku 87 ods. 2 ZFEÚ³⁴ – na právnom základe pre policajnú spoluprácu, ktorý Spojenému kráľovstvu, Dánsku a Írsku umožňuje výnimku z uplatňovania smernice. Súdny dvor svojím rozsudkom zo 6. mája 2014 vo veci C-43/12³⁵ zrušil túto smernicu s ohľadom na skutočnosť, že nemohla byť prijatá právnom základe pre policajnú spoluprácu a že smernica sa skôr mala prijať na základe článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ, čo je právny základ pre dopravu, ako

³⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 z 2. októbra 2018 o zriadení jednotnej digitálnej brány na poskytovanie prístupu k informáciám, postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov a o zmene nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 1).

³¹ COM(2020) 262 final.

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Smernica 2011/82/EÚ, ktorou sa zjednodušuje cezhraničná výmena informácií o deliktoch na úseku bezpečnosti cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 288, 5.11.2011, s. 1).

³⁵ Vec C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

pôvodne navrhovala Komisia. Nová a aktuálna smernica bola prijatá 11. marca 2015 s upraveným právnym základom bez akýchkoľvek zmien podstaty zrušenej smernice a s pokrytím všetkých členských štátov.

V tomto návrhu sa zachováva hlavný cieľ smernice o cezhraničnej výmene informácií, a to zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky. Obsah návrhu nie je v rozpore s uvedeným cieľom ani nepresahuje rámec zjednodušenia cezhraničnej výmeny informácií o deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ak boli tieto delikty spáchané s vozidlom, ktoré je evidované v inom členskom štáte, než je štát, v ktorom bol delikt spáchaný. Právnym základom návrhu teda ostáva článok 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ, podľa ktorého „*Európsky parlament a Rada v súlade s riadnym legislatívnym postupom [...] stanoví: [...] c) opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy.*“

- **Subsidiarita**

Ukončenie beztretnosti páchatel'ov-nerezidentov a zabezpečenie rovnakého zaobchádzania so všetkými účastníkmi cestnej premávky v celej Únii nemôže byť dostatočne účinné, ak sa k nemu prostredníctvom vnútroštátnych alebo regionálnych dátových síl pristupuje odlišným spôsobom (mnohostranné alebo dvojstranné dohody). Pri hodnotení fungovania smernice o cezhraničnej výmene informácií sa dospelo k záveru, že na dosiahnutie rovnakých výsledkov, aké by sa dosiahli smernicou, by bolo potrebné prijať vyše 300 dvojstranných dohôd, čo by malo za následok netransparentné, komplikované, potenciálne nejednotné a nákladovo neefektívne právne prostredie, pričom by to v konečnom dôsledku viedlo k značným nákladom pre vnútroštátne správne orgány. Bez zásahu na úrovni EÚ by vznikla mozaika pravidiel, ktorá by nebola dostatočne účinná, čo sa týka ukončenia beztretnosti páchatel'ov-nerezidentov a vyvolania zmeny v správaní, ktorá by viedla k väčšej bezpečnosti cestnej premávky. Cezhraničné presadzovanie pravidiel bezpečnosti cestnej premávky by takmer nebolo možné dosiahnuť vzhľadom na to, že členské štáty by neboli schopné zabezpečiť vzájomnú pomoc v rámci postupov cezhraničného vyšetrovania.

Podľa zásady subsidiarity sa uplatňovanie postupov presadzovania práva členskými štátmi na ich vlastnom území považuje v prvom rade za ich vlastnú právomoc. Touto iniciatívou sa nemajú zaviesť požiadavky na presadzovanie pravidiel bezpečnosti cestnej premávky ako také. Zameriava sa len na uľahčenie postupov cezhraničného vyšetrovania, ktoré členské štáty nemôžu dosiahnuť osamotene tak, aby koherentným spôsobom zabezpečili rovnaké zaobchádzanie s vodičmi-rezidentmi a vodičmi-nerezidentmi.

- **Proporcionalita**

Opatreniami v tomto návrhu sa v súlade so zásadou proporcionality podľa článku 5 ods. 4 Zmluvy o Európskej únii neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie cieľov zmlúv – zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky (prostredníctvom lepšieho cezhraničného presadzovania pravidiel bezpečnosti cestnej premávky).

Návrh je zameraný na existujúce prekážky účinného cezhraničného vyšetrovania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky a ochrany základných práv vodičov-nerezidentov vo fáze vyšetrovania. Návrhom sa stanovuje právny a technický rámec pre spoluprácu medzi členskými štátmi, pokiaľ ide o identifikovanie osoby zodpovednej za dopravný delikt súvisiaci s bezpečnosťou cestnej premávky spáchaný v zahraničí, s cieľom zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s vodičmi. Na tento účel sa rozsah pôsobnosti iniciatívy rozširuje na sedem ďalších dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré je možné zistiť na diaľku bez zastavenia vozidla a identifikovania vodiča na mieste a ktoré zainteresované strany považujú za najdôležitejšie na ďalšie zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v EÚ.

Keďže dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky možno rozdeliť na správne delikty alebo trestné činy, a preto sa líšia orgány príslušné stíhať tieto delikty, ako aj sledovaný účel, spracúvanie osobných údajov by malo byť v súlade so všeobecným nariadením o ochrane údajov alebo so smernicou o ochrane údajov v oblasti presadzovania práva. Z krátkodobého hľadiska Komisii a členským štátom vzniknú náklady spojené s vývojom a zavádzaním IT riešení potrebných nielen na výmenu informácií medzi orgánmi presadzovania, ale aj na výmenu informácií medzi týmito orgánmi a účastníkmi cestnej premávky. Tieto náklady by však z dlhodobého hľadiska vyrovnali prínosy, ktoré budú vyplývať z lepšej spolupráce a komunikácie. V snahe minimalizovať záťaž spojenú s regulačným oznamovaním bude monitorovanie uplatňovania revidovanej smernice o cezhraničnej výmene informácií v čo najväčšej miere vychádzať z existujúcich kanálov a infraštruktúry nahlasovania údajov a z automatizovaného vyhľadávania údajov. V prípade účastníkov cestnej premávky zastupovaných podnikmi a občanmi má návrh viesť k zníženiu nákladov na interakciu s orgánmi verejnej správy.

- **Výber nástroja**

Týmto návrhom sa ešte viac zjednodušujú povinnosti uložené orgánom členských štátov, pokiaľ ide o cezhraničnú výmenu informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, a zabezpečuje sa vyššia úroveň ich harmonizácie. Jeho cieľom je zároveň poskytnúť členským štátom flexibilitu potrebnú nato, aby zohľadnili vnútroštátne špecifiká (napríklad možnosť identifikovať dodatočné kľúčové alebo dôležité subjekty alebo postupy nad rámec navrhovaných opatrení). Vzhľadom na uvedené skutočnosti, ako aj na skutočnosť, že návrh tvorí niekoľko zmien existujúcej smernice o cezhraničnej výmene informácií, by teda budúcim právnym nástrojom mala byť smernica, keďže umožňuje cieľnú harmonizáciu a príslušným orgánom poskytuje určitú mieru flexibility. Keďže zmenená smernica si zachováva svoju súčasnú štruktúru a jej podstata nie je dotknutá, nevyžaduje sa jej prepracovanie.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Komisia v roku 2016 vykonala hodnotenie uplatňovania smernice o cezhraničnej výmene informácií členskými štátmi³⁶, pričom posúdila jej relevantnosť, pridanú hodnotu EÚ, súdržnosť, účinnosť a efektívnosť. Následne Komisia predložila Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní³⁷.

Toto sú závery hodnotenia:

1. Rozsah pôsobnosti smernice o cezhraničnej výmene informácií sa považoval za primeraný, keďže sa vzťahuje na najdôležitejšie dopravné delikty, t. j. na prípady, pri ktorých vozidlo nie je potrebné na zistenie deliktu zastaviť. V hodnotení sa takisto dospelo k záveru, že by mohlo byť užitočné zvážiť možnosť začleniť do rozsahu pôsobnosti tejto smernice ďalšie delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky a v prípade ktorých sa čoraz viac používajú automatické kontrolné zariadenia, ako je napríklad nedodržanie

³⁶ SWD(2016) 355 final; hodnotenie podporila štúdia externých konzultantov – Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM(2016) 744 final.

dostatočnej vzdialenosti medzi vozidlami, nebezpečné predbiehanie a nebezpečné parkovanie.

2. Elektronický informačný systém na výmenu údajov o evidencii vozidiel (Eucaris) zaistoval účinnú, pohotovú, chránenú a dôvernú výmenu údajov o evidencii vozidiel, pričom nespôsobuje zbytočné administratívne zaťaženie. Nevyužíva sa však celý potenciál systému. V roku 2015 sa nevyšetřilo približne 50 % zistených dopravných deliktov spáchaných nerezidentmi.
3. Nebolo možné určiť jasnú koreláciu medzi smernicou o cezhraničnej výmene informácií a dodržiavaním platných pravidiel cestnej premávky účastníkmi cestnej premávky, ktorí nemajú pobyt v danom členskom štáte, ani poskytnúť jasný dôkaz o pozitívnom vplyve smernice na bezpečnosť cestnej premávky.
4. V hodnotení sa v súvislosti s vonkajšou súdržnosťou dospelo k záveru, že smernica o cezhraničnej výmene informácií prispela k pevnejšiemu právnemu rámcu EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky tým, že dopĺňa ostatné nástroje, ako je smernica o vodičských preukazoch. Analýzou vnútornej súdržnosti sa zistilo, že dva špecifické ciele smernice o cezhraničnej výmene informácií – uľahčenie presadzovania pravidiel cestnej premávky prostredníctvom cezhraničnej výmeny údajov o evidencii vozidiel a zvýšenie informovanosti občanov o platných pravidlách cestnej premávky – sa navzájom plne dopĺňajú.
5. Potenciál smernice o cezhraničnej výmene informácií zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky by sa mohol ešte viac využiť. Približne 50 % vyšetrovaných dopravných deliktov, ktorých sa dopustili páchatelia, ktorí nemajú pobyt v príslušnom členskom štáte, nebolo úspešne stíhaných. Dôvodom bol buď nedostatok vzájomnej pomoci a spolupráce medzi členskými štátmi pri vyšetrovaní dopravných deliktov po výmene údajov o evidencii vozidiel, alebo skutočnosť, že rozhodnutia vydané členskými štátmi v prípadoch neuhradenia peňažnej sankcie za tieto delikty často nepatrili do pôsobnosti rámcového rozhodnutia Rady 2005/214/SVV. Zdá sa, že postupy, ktoré sa uplatňujú v cezhraničných prípadoch neuhradenia peňažnej sankcie, nie sú prispôsobené situácii, v ktorej by sa mali každoročne zistiť milióny dopravných deliktov, na ktoré sa vzťahuje smernica o cezhraničnej výmene informácií.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Komisia uzavrela zmluvu s konzorciom spoločností Ecorys, Wavestone a Grimaldi na účely podpory posúdenia vplyvu revízie smernice o cezhraničnej výmene informácií³⁸. Dodávateľ oslovil zainteresované strany, ktorých sa smernica dotýkala priamo, prostredníctvom cielených zisťovaní a pracovných seminárov. Uskutočnili sa konzultácie so širokým okruhom odborníkov nielen z oblasti dopravy, ale aj z iných oblastí politiky, ako je policajná a justičná spolupráca. Dodávateľ vykonal aj právnu analýzu týkajúcu sa 1. postupov vzájomnej pomoci a vzájomného uznávania pri cezhraničnom vyšetrovaní dopravných deliktov; 2. používania systému Eucaris; 3. cezhraničného presadzovania zákazov riadenia motorového vozidla; 3. správneho právneho základu s ohľadom na možné rozšírenie rozsahu pôsobnosti revidovanej smernice na iné dopravné delikty vrátane porušovania regulácie prístupu vozidiel do miest; 4. pravidiel ochrany osobných údajov; 5. osobitných sankcií, ako je

³⁸ *Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences* [Podporná štúdia k posúdeniu vplyvu na účely revízie smernice (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky], konzorcium ECORYS (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

zhabanie/zadržanie vozidiel a uplatňovanie paralelných záruk, t. j. prax založenia kolaterálu ako zálohy za splatenie peňažnej sankcie uloženej za dopravný delikt. Uskutočnila sa aj technická analýza digitalizácie justičných systémov EÚ a primeraných digitálnych/IT riešení pre revidovanú smernicu.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Cieľom konzultácií bolo potvrdiť u zainteresovaných strán to, ako Komisia chápe príslušnú problematiku, a najmä zhromaždiť názory na návrhy politických opatrení. V rámci konzultácií sa zhromaždili aj dôkazy o očakávaných nákladoch a prínosoch návrhov politických opatrení. Vďaka nim bolo možné odhaliť nedostatky v intervenčnej logike alebo určiť oblasti, ktoré si vyžadujú ďalšiu pozornosť. Verejná konzultácia o úvodnom posúdení vplyvu, cielené konzultácie a otvorená verejná konzultácia boli zamerané na zhromažďovanie informácií o týchto prvkoch posúdenia vplyvu a názorov na ne: 1. vymedzenie problému vrátane príslušných problémových faktorov a cieľov politik; 2. rozsah revízie; 3. možné politické opatrenia a možnosti politik a ich pravdepodobný vplyv vrátane vplyvu na subsidiaritu a rozmer EÚ; 4. rozsah úspor v dôsledku efektívnosti (najmä zníženie regulačných nákladov) a zjednodušujúcich opatrení.

Konzultácie sa viedli so širokým okruhom zainteresovaných strán, ako sú 1. ústredné orgány štátnej správy (ministerstvá dopravy, ministerstvá vnútra a spravodlivosti, decentralizované štátne agentúry); 2. orgány miestnych samospráv (obce a ich združenia, napr. POLIS a EURO CITIES); 3. výskumné organizácie a MVO v oblasti bezpečnosti cestnej premávky (napr. VIAS institute, ETSC, FERSI/SWOV); 4. sieť policajných organizácií (napr. ROADPOL); 5. organizácie účastníkov cestnej premávky, združenia podnikov a cestnej dopravy (napr. ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

- **Posúdenie vplyvu**

Ako sa uvádza v úvodnom posúdení vplyvu³⁹, analyzovali sa tieto vplyvy iniciatívy: 1. hospodárske vplyvy – *vplyvy na orgány verejnej správy, súkromný sektor (napr. lízingové spoločnosti), MSP, účastníkov cestnej premávky, fungovanie vnútorného trhu a hospodársku súťaž*; 2. sociálne vplyvy – *vplyvy na bezpečnosť cestnej premávky a ochranu základných práv*; 3. vplyvy na životné prostredie – *vplyvy na dodržiavanie platných pravidiel cestnej premávky najmä platných obmedzení rýchlosti*. Základný scenár („žiadna zmena“), na základe ktorého sa posudzovali vplyvy každej určenej možnosti politiky, vychádza z referenčného scenára EÚ na rok 2020 (REF2020), ktorý predstavuje východisko pre posudzovanie a v ktorom sa zohľadňuje dosah pandémie COVID-19 na odvetvie dopravy.

Tento návrh na zmenu smernice o cezhraničnej výmene informácií sprevádza posúdenie vplyvu, ktorého návrh bol predložený výboru pre kontrolu regulácie 22. júna 2022. Výbor pre kontrolu regulácie 22. júla 2022 uverejnil kladné stanovisko s výhradami⁴⁰. Posúdenie vplyvu sa primeraným spôsobom upravilo tak, aby sa v ňom neriešili iba výhrady, ale aj podrobnejšie pripomienky výboru pre kontrolu regulácie. Posúdenie vplyvu obsahuje podrobný opis možností politiky, ktorý sa nachádza v oddiele 5, kým v oddiele 6 sa predstavuje komplexná analýza vplyvov všetkých možností. Analyzované možnosti politiky sa dajú zhrnúť takto:

1. Možnosť politiky 1: Ide o základnú možnosť politiky, ktorá obsahuje 11 (zo 16) zachovaných politických opatrení, ktoré sú spoločné pre všetky možnosti politiky. Rozsah pôsobnosti smernice o cezhraničnej výmene informácií by sa v rámci tejto

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

⁴⁰ RSB/RM/cdd – rsb(2022)5013941.

možnosti rozšíril tak, aby zahŕňal ďalšie dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré možno zisťovať na diaľku pomocou automatických kontrolných zariadení, ako je *nedodržanie dostatočnej vzdialenosti medzi vozidlami, nebezpečné predbiehanie, nebezpečné parkovanie, prechádzanie cez plnú čiaru, vedenie vozidla v protismere alebo nedodržiavanie pravidiel o vytvorení a používaní núdzových koridorov a používanie preťaženého vozidla*. Zvýšila by sa tým účinnosť súčasnej smernice prostredníctvom zlepšenia existujúcej výmeny informácií a riešenia problémov súvisiacich s ochranou základných práv páchateľov-nerezidentov vo fáze vyšetrovania vrátane ochrany osobných údajov, čo podporujú všetky skupiny zainteresovaných strán. Informácie nachádzajúce sa v národných registroch vozidiel týkajúce sa predchádzajúceho držiteľa/používateľa vozidla by sa v rámci tejto možnosti museli uchovávať určitý čas a museli by byť predmetom výmeny informácií, ak by boli k dispozícii. V prípade, ak by vozidlo bolo prenajaté (alebo dlhodobo požičané), informácie o aktuálnom používateľovi vozidla by sa poskytli na výmenu, ak by boli k dispozícii v národnom registri vozidiel. Orgány presadzovania by mohli používať nielen registre vozidiel, ale aj iné registre, ako sú národné registre vodičských preukazov, pokiaľ možno prostredníctvom jednotného elektronického systému, ak by to bolo nevyhnutné na účely identifikovania osoby zodpovednej za dopravný delikt súvisiaci s bezpečnosťou cestnej premávky.

2. Možnosti politiky 2 a 2A: Tieto možnosti zahŕňajú všetky prvky možnosti politiky 1 a navyše sa v nich počíta s vytvorením prispôbených nadväzujúcich postupov cezhraničného vyšetrovania vrátane špecializovaného IT portálu⁴¹ na komunikáciu medzi vládnymi orgánmi/organizáciami, podnikmi a občanmi a pokiaľ možno decentralizovanej⁴² platformy (platforiem) na vzájomné prepojenie národných registrov/IT služieb na pozadí v rámci cezhraničnej výmeny informácií prostredníctvom určených kontaktných bodov. Možnosťou uplatňovať povinnosť majiteľa/držiteľa vozidla spolupracovať s orgánmi pri identifikovaní zodpovednej osoby v súlade s vnútroštátnym právom dotknutého členského štátu, ktorá sa zavádza v možnosti politiky 2A, by sa zjednodušili postupy cezhraničného vyšetrovania a predpokladá sa, že by sa vďaka nej zvýšila miera úspešnosti vyšetrovania v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú režimy právnej zodpovednosti vodiča. Niektoré členské štáty už tento prístup používajú, napríklad v rámci dohody Salzburského fóra o cezhraničnom presadzovaní⁴³.

⁴¹ Účelom portálu je slúžiť ako jednotné kontaktné miesto alebo jednotné európske elektronické miesto prístupu na účely cezhraničného presadzovania pravidiel bezpečnosti cestnej premávky.

⁴² Decentralizovaný charakter systému znamená, že subjekt poverený riadením prevádzky komponentov systému by neuchovával ani nespracúval žiadne údaje. V závislosti od toho, či prístupový bod systému prevádzkuje inštitúcia, agentúra alebo orgán EÚ, alebo sa prevádzkuje na vnútroštátnej/medzinárodnej úrovni, ako aj v závislosti od toho, ktoré vnútroštátne orgány spracúvajú osobné údaje a na aké účely, by sa uplatňovalo buď nariadenie (EÚ) 2018/1725 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39), nariadenie (EÚ) 2016/679 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1), alebo smernica (EÚ) 2016/680 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov príslušnými orgánmi na účely predchádzania trestným činom, ich vyšetrovania, odhaľovania alebo stíhania alebo na účely výkonu trestných sankcií a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 89).

⁴³ Mnohostrannú dohodu Salzburského fóra o cezhraničnom presadzovaní podpísalo Bulharsko, Chorvátsko, Maďarsko a Rakúsko 11. októbra 2012. V dohode sa využíva rámec vytvorený smernicou o cezhraničnej výmene informácií a zahŕňa aj spoluprácu na cezhraničnom vyšetrovaní dopravných deliktov

3. Možnosti politiky 3 a 3A: Tieto možnosti vychádzajú z možnosti politiky 2A, pričom by sa nimi navyše vytvárali prispôsobené nadväzujúce postupy na vzájomné uznávanie (konečných) rozhodnutí o peňažných sankciách uložených v súvislosti s deliktmi, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice o cezhraničnej výmene informácií. V rámci možnosti politiky 3 sa takisto stanovujú osobitné procesné štandardy a záruky, ktoré sa majú splniť v prípade zahraničného uplatňovania peňažných sankcií. Možnosť politiky 3A je rozšírenou verziou možnosti politiky 3, v rámci ktorej by sa znížil počet dôvodov na odmietnutie uznania a vykonania rozhodnutia súvisiaceho s peňažnou sankciou uloženou iným členským štátom, ako sa uvádza v článku 7 rámcového rozhodnutia 2015/214/SVV.

Z analýzy efektívnosti navrhovaných opatrení ako celku vyplýva, že celkové prínosy, ktoré sa v závislosti od možnosti politiky pohybujú od 1 259,2 milióna EUR do 3 850,6 milióna EUR, podstatne prevyšujú celkové náklady pohybujúce sa v rozpätí od 72,8 milióna EUR do 150 miliónov EUR v cenách z roku 2020. Hoci lepšie vyšetrowanie orgánmi členských štátov prináša najvyššie náklady, najmä na rozosielanie informačných listov/oznámení o uložení sankcie doporučenou poštou, čo veľmi tesne súvisí s ochranou základných práv, hodnota zachránených životov predstavuje hlavný prínos – t. j. (kvantifikované) sociálne vplyvy pozitívnym spôsobom prevažujú nad hospodárskymi vplyvmi.

V posúdení vplyvu sa dospelo k záveru, že uprednostňovanou možnosťou je možnosť politiky 2A, ktorá sa považuje za účinnú na účely dosiahnutia zamýšľaných cieľov politik, pričom predstavuje vysoké čisté prínosy, je vnútorne súdržná, proporcionálna vzhľadom na ciele iniciatívy, zohľadňujú sa v nej pravidlá a postupy členských štátov a vo všeobecnosti je najvhodnejšia z hľadiska politickej a právnej uskutočniteľnosti. Možnosť politiky 2A môže takisto významne uľahčiť postupy cezhraničného vyšetrowania (a tým aj cezhraničné uplatňovanie peňažných sankcií), čím by sa vyvážili prípadné problémy súvisiace s vonkajšou súdržnosťou. Táto možnosť politiky posunie legislatívne hranice EÚ vpred s miernou ambíciou a pripravuje pôdu pre všeobecne prijateľný a veľmi účinný režim právnej zodpovednosti vzťahujúci sa na dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky.

Hlavné spoločenské vplyvy uprednostňovanej možnosti politiky 2A vyplývajú z odstraňujúceho účinku smernice o cezhraničnej výmene informácií prostredníctvom lepšieho presadzovania pravidiel bezpečnosti cestnej premávky, pričom boli posúdené z hľadiska vplyvov na bezpečnosť cestnej premávky (konkrétne z hľadiska počtu zachránených životov a úrazov, ktorým sa zabráni). Odhaduje sa, že v rámci možnosti politiky 2A sa počas obdobia 2025 – 2050 zachráni 384 životov a zabráni sa 21 789 úrazom v porovnaní so základným scenárom. V peňažnom vyjadrení sa suma zníženia externých nákladov vyplývajúcich z nehôd odhaduje približne na 2,8 miliardy EUR v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené v súčasnej hodnote na obdobie 2025 – 2050. Lízingové spoločnosti môžu navyše očakávať ročné úspory približne 7 miliónov EUR v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené v súčasnej hodnote na obdobie posudzovania 2025 – 2050, vzhľadom na to, že sa im zníži administratívne zaťaženie, keď totožnosť držiteľa vozidla (nájomcu) možno priamo získať z údajov o evidencii vozidiel.

Očakáva sa, že možnosťou politiky 2A sa účinne zvýši podiel úspešne vyšetrených deliktov a že povedie k vyšším nákladom na presadzovanie z dôvodu vyššieho počtu vystavených oznámení o uložení sankcie. Odhadovaná výška dodatočných nákladov na presadzovanie pre orgány členských štátov je 136,8 milióna EUR v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené v súčasnej hodnote na obdobie 2025 – 2050. Táto suma zahŕňa jednorazové

(http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

náklady na úpravu vo výške 4,6 milióna EUR pre správy členských štátov (napr. na prispôsobenie informačných systémov). Očakáva sa, že tieto pomerne nízke dodatočné náklady by boli prevážené dodatočnými príjmami z úhrady sankcií, hoci tieto vplyvy nebolo možné posúdiť. Navyše náklady Európskej komisie na úpravu (najmä na aktualizáciu informačného portálu) sa odhadujú na 1,5 milióna EUR v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené v súčasnej hodnote na obdobie 2025 – 2050.

Vplyv uprednostňovanej možnosti politiky na životné prostredie by mal byť nepatrne pozitívny. Očakáva sa, že odstránenie beztretnosti páchatel'ov-nerezidentov povedie k správaniu nerezidentov, ktoré bude viac v súlade so zákonom, ktoré sa z hľadiska prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti (ktoré predstavuje prevažnú väčšinu deliktov spáchaných zahraničnými vozidlami) prejavuje nižšou priemernou rýchlosťou, čím sa znižuje spotreba paliva, a tým aj emisie znečisťujúcich látok a CO₂. Časom sa so zvyšovaním podielu vozidiel s nulovými alebo nízkymi emisiami vo vozovom parku očakáva zníženie významu zlepšenia environmentálneho správania v dôsledku nižšej priemernej rýchlosti. Vo všeobecnosti sa neočakáva, že pozitívny vplyv na životné prostredie bude významný, zároveň sa však neočakáva žiadna ujma na životnom prostredí.

Iniciatíva priamo prispieva k cieľu OSN v oblasti udržateľného rozvoja č. 11: „*Dosiahnuť, aby boli mestá a ľudské sídla inkluzívne, bezpečné, odolné a udržateľné*“, a najmä k cieľu č. 11.2: „*Do roku 2030 poskytnúť prístup k bezpečným, cenovo dostupným, prístupným a udržateľným dopravným systémom pre všetkých, zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky, a to predovšetkým rozširovaním verejnej dopravy, s osobitnou pozornosťou venovanou potrebám osôb v zraniteľných situáciách, ženám, deťom, osobám so zdravotným postihnutím a starším osobám*“⁴⁴. Zlepšením vyšetřovania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky spáchaných vozidlami evidovanými v zahraničí sa posilní odstrašujúci účinok smernice o cezhraničnej výmene informácií. V dôsledku toho sa predpokladá, že sa cesty EÚ stanú bezpečnejšími pre všetkých účastníkov cestnej premávky. Presadzovanie právnych predpisov o rizikách v správaní predstavuje ústredný prvok takzvaného prístupu bezpečného systému a hlavnú zásadu Štokholmskej deklarácie OSN o bezpečnosti cestnej premávky z roku 2020⁴⁵.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

V rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT)⁴⁶ má tento návrh za cieľ znížiť náklady orgánov členských štátov na presadzovanie, ktoré im vznikajú pri cezhraničnom vyšetřovaní dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky. Navrhované opatrenia by mali viesť k skráteniu času vyšetřovania a zníženiu súvisiacich nákladov na delikt, čo sa má dosiahnuť 1. zlepšením výmeny informácií medzi orgánmi vrátane zabezpečenia prístupu do evidencií a k ich obsahu; 2. vytvorením prispôbeného mechanizmu cezhraničného vyšetřovania na lepšie určenie osoby, ktorá je osobne zodpovedná za delikt, vrátane povinnosti spolupracovať s orgánmi presadzovania pri identifikovaní skutočného páchatel'a, ak je to možné. Návrh by mal viesť k zníženiu nákladov účastníkov cestnej premávky, ktoré sú spojené s dodržiavaním predpisov, a to z dôvodu lepšieho obsahu informačných listov/oznámení o uložení sankcie a nadväzujúcej komunikácie s páchatel'mi (lepšia ochrana základných práv). Okrem toho sa predpokladá zníženie administratívnych

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>.

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

⁴⁶ Pracovný program Komisie na rok 2022, príloha II (Iniciatívy v rámci programu REFIT), časť „Nový impulz pre európsku demokraciu“.

nákladov automobilových lízingových spoločností a požičovní automobilov, keďže sa povolí cezhraničná výmena informácií o skutočnom používateľovi vozidla (nájomcovi).

Iniciatíva zahŕňa zásadu „digitálne služby ako štandard“⁴⁷, keďže podporuje digitálnu transformáciu, ak je to možné. Napríklad sa navrhujú digitalizované nadväzujúce postupy súvisiace s cezhraničným uplatňovaním sankcií za delikty, na ktoré sa vzťahuje smernica o cezhraničnej výmene informácií, vrátane zavedenia štandardizovaných digitálnych formulárov preložených do všetkých úradných jazykov EÚ, čím by sa zjednodušila ich výmena.

- **Uplatňovanie zásady rovnováhy záťaže**

Zásada rovnováhy záťaže spočíva vo vyvážení akéhokoľvek nového zaťaženia občanov a podnikov vyplývajúceho z návrhov Komisie odstránením rovnocennej existujúcej záťaže v tej istej oblasti politiky. Ako sa vysvetľuje v predchádzajúcom odseku, tento návrh by mal viesť k zníženiu administratívnych nákladov pre súkromný sektor – pre automobilové lízingové spoločnosti a požičovne automobilov, ktoré sa odhaduje na 0,435 milióna EUR v roku 2030 a 0,275 milióna EUR v roku 2050 v porovnaní so základným scenárom. Úspory administratívnych nákladov na spoločnosť predstavujú približne 202 EUR v roku 2030 a 128 EUR v roku 2050. Úspory administratívnych nákladov medzi rokmi 2025 až 2050, vyjadrené v súčasnej hodnote, sa odhadujú približne na 7 miliónov EUR celkovo.

- **Základné práva**

Jedným zo špecifických cieľov tohto návrhu je zlepšenie ochrany základných práv vodičov-nerezidentov. Lepším presadzovaním v dôsledku cezhraničnej výmeny informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky sa zabezpečí rovnaké zaobchádzanie s vodičmi-rezidentmi a vodičmi-nerezidentmi a ich účinné uplatňovanie si práva na účinný prostriedok nápravy a na spravodlivý proces, prezumpcie nevinu a práva na obhajobu. Toto by sa malo dosiahnuť tým, že sa 1. umožní overovanie pravosti informačných listov a následnej dokumentácie; 2. stanovia harmonizované lehoty na zasielanie informačných listov a následnej dokumentácie; 3. stanovia povinné minimálne požiadavky na informácie, ktoré sa majú stať predmetom výmeny s predpokladanými zodpovednými osobami; 4. zabezpečí konzistentný jazykový režim až do odvolacej fázy na súde a 5. zabezpečí, aby občania v informačných listoch/oznámeniach o uložení sankcie dostali viac informácií, napr. o uplatniteľných odvoláciách konaniach a spôsoboch úhrady pokút.

V tomto návrhu sa predpokladá zosúladenie smernice o cezhraničnej výmene informácií s novými pravidlami v oblasti ochrany osobných údajov. Preto sa zavádzajú vhodné ochranné opatrenia, ktorými sa zabezpečí, aby sa v smernici plne dodržiavali články 7 a 8 Charty základných práv Európskej únie, ako aj platný právny rámec o ochrane osobných údajov. Uskutočnia sa konzultácie s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov (EDPS).

4. VPLYV NA ROZPOČET

Vykonávanie návrhu si vyžaduje, aby sa zriadil a udržiaval nový informačný systém. Týmto systémom by sa mali prepájať existujúce siete vnútroštátnych informačných systémov a interoperabilných prístupových bodov, ktoré fungujú v rámci individuálnej zodpovednosti a správy jednotlivých členských štátov, s cieľom zaistiť bezpečnú a spoľahlivú cezhraničnú výmenu informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky. Komisia vo vykonávacích aktoch vymedzí vhodné IT riešenia vrátane návrhu/štruktúry

⁴⁷ COM(2021) 118.

a technických špecifikácií špecializovaného digitálneho portálu a elektronických systémov (rozhranie platformy) na vzájomné prepojenie vnútroštátnych systémov na výmenu informácií, ktoré sa členské štáty môžu rozhodnúť používať. Komisia zabezpečí, aby sa v prípade všetkých navrhovaných riešení posúdila interoperabilita na základe požiadaviek stanovených v článku 3 návrhu aktu o interoperabilnej Európe. Vo vykonávacích aktoch by sa mali zohľadniť:

1. technické špecifikácie, v ktorých sa vymedzia metódy komunikácie elektronickými prostriedkami vrátane komunikačných protokolov;
2. ciele informačnej bezpečnosti a relevantné opatrenia na zaistenie minimálnych noriem informačnej bezpečnosti a vysokej úrovne kybernetickej bezpečnosti pri spracúvaní a oznamovaní informácií;
3. minimálne ciele z hľadiska dostupnosti a súvisiace technické požiadavky na poskytované služby.

Jednorazové náklady v roku 2025 a priebežné náklady Komisie na úpravu do roku 2050 súvisiace predovšetkým so zriadením informačného systému na podporu komunikácie medzi vládami orgánmi/organizáciami, ako aj medzi nimi a fyzickými a právnickými osobami v cezhraničných správnych a trestných konaniach sa odhadujú na 1,531 milióna EUR. Náklady členských štátov sa považujú za pomerne nízke. Očakáva sa, že členské štáty uhradia tieto náklady zo svojich štátnych rozpočtov; môžu aj požiadať o finančnú podporu EÚ v rámci príslušných programov financovania, napríklad z programu Spravodlivosť⁴⁸ a z nástrojov politiky súdržnosti.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania a monitorovanie, hodnotenie, program monitorovania a ciele preskúmanie**

Zavedené nástroje monitorovania sa naďalej uplatňujú na sledovanie podielu úspešne vyšetrených dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky v priebehu času. Správa obsahuje počet automatizovaných odchádzajúcich/prichádzajúcich žiadostí postúpených členským štátom, v ktorom bol spáchaný delikt, a určených členskému štátu, v ktorom je vozidlo evidované, spolu s druhom deliktov, vzhľadom na ktoré sa žiadosti postúpia, a počet žiadostí bez výsledkov. Členské štáty navyše musia poskytnúť dodatočné kvantitatívne ukazovatele, napríklad o registrovaných dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré sa zisťujú automaticky alebo bez identifikovania zodpovednej osoby na mieste a ktoré boli spáchané vozidlami evidovanými v inom členskom štáte, než je členský štát, v ktorom bol delikt spáchaný, alebo o počte peňažných sankcií dobrovoľne uhradených nerezidentmi.

Nové obdobie vykazovania pre členské štáty sa predlžuje zo súčasných dvoch rokov na štyri roky, čím sa zosúladí s harmonogramom Komisie týkajúcim sa hodnotenia a znižuje administratívne zaťaženie vnútroštátnych orgánov. Komisia informuje členské štáty o obsahu predložených správ hneď po ich posúdení. IT platformy majú slúžiť na uľahčenie automatického zostavovania údajov podľa špecifických funkcií na podávanie správ. Komisia bude monitorovať vykonávanie a účinnosť uplatňovania tejto iniciatívy prostredníctvom niekoľkých opatrení a súboru kľúčových ukazovateľov výkonnosti (KPI) merajúcich pokrok pri dosahovaní prevádzkových cieľov. Do piatich rokov po nadobudnutí účinnosti tohto

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

právneho predpisu útvaru Komisie uskutočnia hodnotenie s cieľom overiť, do akej miery sa dosiahli ciele iniciatívy.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Návrh revidovanej smernice o cezhraničnej výmene informácií je postavený na troch hlavných cieľoch politiky uvedených v kapitole 1 tejto dôvodovej správy, ktoré spolu navzájom súvisia a slúžia na účely zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Únii. Hlavné ustanovenia smernice, ktoré sa podstatne menia alebo do ktorých sa pridávajú nové prvky, sú:

Článkom 1 ods. 1 sa mení článok 2 smernice o cezhraničnej výmene informácií tak, že sa rozširuje rozsah pôsobnosti smernice na ďalšie dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, a to konkrétne: 1. nedodržanie dostatočnej vzdialenosti medzi vozidlami; 2. nebezpečné predbiehanie; 3. nebezpečné parkovanie; 4. prechádzanie cez jednu alebo viaceré plné čiary; 5. jazda v protismere; 6. nedodržiavanie pravidiel o vytvorení a používaní núdzových koridorov a 7. jazda v preťaženom vozidle. Objasňuje sa v ňom aj vzťah medzi smernicou o cezhraničnej výmene informácií a už existujúcim právnym rámcom EÚ pre určité práva a povinnosti členských štátov, ako je smernica 2014/41/EÚ, Dohovor o vzájomnej pomoci v trestných veciach medzi členskými štátmi Európskej únie, rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV a právne predpisy o právach podozrivých a obžalovaných osôb.

Článkom 1 ods. 2 sa mení článok 3 smernice o cezhraničnej výmene informácií tak, že sa podrobnejšie objasňuje existujúce vymedzenie pojmov a pridáva vymedzenie pojmov, pokiaľ ide o nové zaradené dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky.

Článkom 1 ods. 3 sa vkladá nový článok 3a o povinnostiach a právomociach národných kontaktných bodov. Národné kontaktné body členských štátov musia spolupracovať s inými orgánmi zapojenými do vyšetrovania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice o cezhraničnej výmene informácií bez ohľadu na povahu deliktu alebo právny štatút orgánu. Členské štáty sa takto podnecujú, aby si na základe smernice vymieňali informácie prostredníctvom jednotného systému.

Článkom 1 ods. 4 sa nahrádza článok 4 smernice o cezhraničnej výmene informácií. Uvádza sa v ňom, že výmena údajov o evidencii vozidiel by sa mala vykonávať prostredníctvom jednotného elektronického systému – európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (Eucaris) – s cieľom zabezpečiť pohotovú, nákladovo efektívnu, zabezpečenú a spoľahlivú výmenu konkrétnych údajov o evidencii vozidiel medzi členskými štátmi. Stanovuje sa v ňom aj to, že členské štáty môžu vykonávať automatizované vyhľadávanie v registroch vozidiel v súlade s existujúcimi postupmi vrátane použitia softvérových aplikácií, až do prijatia vykonávacieho aktu Komisiou, v ktorom sa stanovujú postupy pre takéto vyhľadávanie. Členské štáty takisto musia sprístupňovať určité údaje o evidencii vozidiel a aktualizovať ich. V prípadoch, keď bolo vozidlo prenajaté (alebo je dlhodobo požičané), členské štáty môžu vykonať automatizované vyhľadávanie v registroch vozidiel s cieľom získať údaje o koncových používateľoch vozidiel, ak sú k dispozícii. Stanoví sa obdobie uchovávania údajov, pokiaľ ide o totožnosť predchádzajúcich majiteľov, držiteľov a koncových používateľov vozidiel, aby mohli orgánom poskytovať primerané informácie, ktoré orgány potrebujú na vyšetrovanie deliktov.

Článkom 1 ods. 5 sa vkladá:

- nový článok 4a o postupoch vzájomnej pomoci medzi členskými štátmi pri cezhraničných vyšetrovaniach dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky. Stanovuje sa v ňom, že členské štáty si musia poskytovať vzájomnú pomoc v prípadoch, keď na základe výsledkov automatizovaného

vyhľadávania členský štát, v ktorom bol spáchaný delikt, nemôže riadne identifikovať osobu zodpovednú za dopravný delikt súvisiaci s bezpečnosťou cestnej premávky. Postupy vzájomnej pomoci budú digitalizované v súlade s vykonávacím aktom. Určujú sa v ňom aj dôvody, na základe ktorých členský štát evidencie alebo členský štát bydliska môže odmietnuť poskytnúť vzájomnú pomoc pri identifikovaní zodpovednej osoby, a to predovšetkým s cieľom zabrániť odhaleniu totožnosti osôb požívajúcich ochranu,

- nový článok 4b o uplatňovaní vnútroštátnych opatrení uľahčujúcich identifikovanie zodpovednej osoby. Stanovuje sa v ňom, že členské štáty môžu uplatňovať svoje vnútroštátne opatrenia na nerezidentov, najmä povinnosť predpokladaných zodpovedných osôb spolupracovať s ich orgánmi pri identifikácii zodpovednej osoby, a
- nový článok 4c o používaní ďalších databáz pri vyšetrowaní dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky. Článkom sa stanovuje, že orgány presadzovania členských štátov môžu používať nielen registre vozidiel, ale aj iné registre, ako sú národné registre vodičských preukazov alebo registre obyvateľov, pokiaľ je takéto použitie výslovne povolené v právnych predpisoch Únie.

Článkom 1 ods. 6 sa nahrádza článok 5 smernice o cezhraničnej výmene informácií. Stanovuje sa ním minimálny obsah informačného listu, ktorý musí obsahovať najmä informácie o spáchanom delikte, uložené sankcie, postupy odvolacieho konania, platbu peňažných sankcií – vrátane zmierňujúcich opatrení – platné pravidlá ochrany osobných údajov a v prípade potreby informácie o subjekte, ktorý členský štát poveril výberom peňažných sankcií a ktorý odoslal informačný list.

Článkom 1 ods. 7 sa vkladá:

- nový článok 5a o doručení informačného listu a následnej dokumentácie. Stanovuje sa v ňom jazykový režim na komunikáciu medzi predpokladanými zodpovednými osobami a orgánmi členských štátov, ktorý sa má uplatňovať až do fázy odvolania na súde, ako aj harmonizované lehoty na odoslanie uvedených dokumentov. Ak nie je možné doručiť dokumenty prostredníctvom doporučenej zásielky alebo rovnocennými elektronickými prostriedkami, stanovia sa konkrétne postupy vzájomnej pomoci pre cezhraničné doručovanie písomností. Postupy budú digitalizované v súlade s vykonávacím aktom,
- nový článok 5b týkajúci sa finančných nárokov súkromných alebo verejných subjektov poverených členskými štátmi začať nadväzujúce konanie. Stanovuje sa v ňom, že predpokladané zodpovedné osoby nemusia platiť právne a administratívne náklady súvisiace so správou sankcií, keď sa takáto správa zadá externe vymáhačom pohľadávok. Orgány členských štátov však môžu účtovať primerané administratívne poplatky.

Článkom 1 ods. 8 sa nahrádza:

- článok 6 smernice o cezhraničnej výmene informácií. Článkom sa predlžuje obdobie vykazovania pre členské štáty na štyri roky, čím sa zosúladí s harmonogramom Komisie týkajúcim sa hodnotenia. Členské štáty musia poskytnúť dodatočné kvantitatívne ukazovatele, napríklad o registrovaných dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré boli spáchané vozidlami evidovanými v inom členskom štáte, než je členský štát, v ktorom bol delikt spáchaný, alebo o počte peňažných sankcií dobrovoľne uhradených nerezidentmi.

Komisia musí informovať členské štáty o obsahu predložených správ hneď po ich posúdení,

článok 7 smernice o cezhraničnej výmene informácií. Členské štáty sa musia navzájom informovať o kybernetických incidentoch súvisiacich s údajmi uchovávanými v cloudoch,

- článok 8 smernice o cezhraničnej výmene informácií. V článku sa stanovuje povinnosť Komisie zriadiť špecializovaný IT portál na uľahčenie výmeny informácií medzi národnými kontaktnými bodmi, inými relevantnými orgánmi členských štátov a účastníkmi cestnej premávky, napr. o pravidlách bezpečnosti cestnej premávky uplatňovaných v členských štátoch, o odvolacích konaniach a uplatnených sankciách. Portálom sa takisto uľahčí overovanie pravosti informačných listov a následnej dokumentácie. Vymieňané informácie môžu zahŕňať údaje o evidencii vozidiel a údaje o osobách považovaných za zodpovedné alebo osobách zodpovedných za delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky.

Článkom 1 ods. 9 sa vkladá nový článok 8a o finančnej podpore na propagáciu cezhraničnej spolupráce pri presadzovaní pravidiel bezpečnosti cestnej premávky v EÚ. Právny základ sa stanoví pre financovanie činností z prostriedkov EÚ zameraných na výmenu najlepších postupov v oblasti presadzovania, uplatňovanie inteligentných metodík a techník presadzovania v členských štátoch, čím sa zvyšuje budovanie kapacít orgánov presadzovania a kampaní na zvyšovanie informovanosti.

Článkom 1 ods. 10 sa nahrádza článok 9 smernice o cezhraničnej výmene informácií tým, že Komisii dáva právomoc prijímať delegované akty na aktualizáciu novej prílohy so zreteľom na technický pokrok.

Článkom 1 ods. 11 sa vkladá nový článok 10a týkajúci sa výboru, ktorý sa zriadi v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011.

Článkom 1 ods. 12 sa nahrádza článok 11 smernice o cezhraničnej výmene informácií. Podľa tohto článku je Komisia povinná Európskemu parlamentu a Rade predložiť správu o uplatňovaní tejto smernice.

Článkom 1 ods. 13 sa nahrádza príloha I k smernici (EÚ) 2015/413 prílohou k zmenenej smernici.

Článkom 1 ods. 14 sa ruší príloha II k smernici (EÚ) 2015/413.

V článku 2 sa stanovuje lehota na transpozíciu zmenenej smernice v členských štátoch.

V článku 3 sa uvádza dátum nadobudnutia účinnosti zmenenej smernice dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článkom 4 sa zmenená smernica adresuje členským štátom.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1 písm. c),

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Smernica (EÚ) 2015/413 uľahčuje cezhraničnú výmenu informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, a tým znižuje možnosť beztretnosti páchatel'ov, ktorí nie sú rezidentmi v žiadnom členskom štáte. Účinné cezhraničné vyšetrowanie a presadzovanie dodržiavania pravidiel v prípade dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky zlepšuje bezpečnosť cestnej premávky, pretože podnecuje vodičov-nerezidentov dopúšťať sa menej deliktov a jazdiť opatrnejšej.
- (2) Z praxe orgánov presadzovania práva zapojených do vyšetrowania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky vyplýva, že aktuálne znenie smernice (EÚ) 2015/413 neul'ahčuje skutočné vyšetrowanie dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ktorých sa dopustili vodiči-nerezidenti ani uplatňovanie peňažných sankcií v želanej miere. Výsledkom je pomerná beztretnosť vodičov-nerezidentov a negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky v Únii. Okrem toho sa v kontexte cezhraničného vyšetrowania nie vždy dodržiavajú procesné a základné práva vodičov-nerezidentov, predovšetkým pre nedostatočnú transparentnosť pri stanovovaní výšky pokuty a odvolacom konaní. Účelom tejto smernice je ďalej zlepšiť účinnosť vyšetrowania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky spáchaných s vozidlami zaevidovaných v inom členskom štáte v úsilí pomôcť Únii dosiahnuť cieľ znížiť počet úmrtí pri všetkých druhoch dopravy k počtu nula do roku 2050 a posilniť ochranu základných a procesných práv vodičov-nerezidentov.

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

- (3) Komisia v rámci EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030³ potvrdila svoj ambiciózny cieľ dosiahnuť do roku 2050 na cestách v EÚ prakticky nulovú úmrtnosť a nulové vážne zranenia („vízia nulovej úmrtnosti a vážnych zranení“), ako aj strednodobý cieľ do roku 2030 znížiť počet úmrtí a vážnych zranení o 50 %, ktorý pôvodne v roku 2017 vytýčili ministri dopravy Únie vo vyhlásení z Valletty o bezpečnosti cestnej premávky. V snahe dosiahnuť tieto ciele Komisia v rámci oznámenia Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti⁴ oznámila svoj zámer revidovať smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413⁵.
- (4) Rozsah pôsobnosti smernice by sa mal rozšíriť aj na ďalšie dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, aby sa zaručilo rovnaké zaobchádzanie so všetkými vodičmi. Vzhľadom na právny základ, podľa ktorého bola smernica (EÚ) 2015/413 prijatá, konkrétne článku 91 ods. 1 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pri doplnených deliktoch by malo byť preukázané jasné spojenie s bezpečnosťou cestnej premávky, aby smernica mohla obsahovať riešenia prípadov nebezpečného a bezohľadného správania, ktoré predstavuje vážne riziko pre účastníkov cestnej premávky. Pri rozšírení rozsahu pôsobnosti smernice by sa mal zohľadniť aj technický pokrok pri automatickej detekcii dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky.
- (5) Dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky sú vo vnútroštátnom práve členských štátov klasifikované buď ako správne delikty alebo ako trestné činy a môžu viesť buď ku konaniu zo strany správnych alebo súdnych orgánov, ku konaniu na príslušných súdoch pre správne alebo trestné veci, v závislosti od uplatniteľných vnútroštátnych postupov. Justičnú spoluprácu v trestných veciach reguluje osobitný únijský právny rámec, pričom východiskom je zásada vzájomného uznávania rozsudkov a súdnych rozhodnutí. Preto je potrebné, aby uplatňovanie tejto smernice nenarúšalo práva a povinnosti členských štátov vyplývajúce z iných uplatniteľných právnych predpisov Únie v trestných veciach, a predovšetkým predpisov stanovených v rámcovom rozhodnutí Rady 2005/214/SVV⁶, smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/41/EÚ⁷, pokiaľ ide o postupy výmeny dôkazov a postupy doručovania písomností stanovené v článku 5 Dohovoru o vzájomnej pomoci v trestných veciach medzi členskými štátmi Európskej únie, vypracovaný Radou v súlade s článkom 34 Zmluvy o Európskej únii⁸. Ďalej by vykonávaním tejto smernice nemali byť ovplyvnené ani trestné konania, ktoré si vyžadujú osobitné záruky pre dotknutých jednotlivcov, teda procesné záruky pre podozrivé a obvinené osoby ukotvené v

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti, COM(2020) 789 final.

⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015, s. 9).

⁶ Rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV z 24. februára 2005 o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie (Ú. v. EÚ L 76, 22.3.2005, s. 16).

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/41/EÚ z 3. apríla 2014 o európskom vyšetrovacom príkaze v trestných veciach (Ú. v. EÚ L 130, 1.5.2014, s. 1).

⁸ Ú. v. ES C 197, 12.7.2000, p. 3.

smerniciach Európskeho parlamentu a Rady 2010/64/EÚ⁹, 2012/13/EÚ¹⁰, 2013/48/EÚ¹¹, (EÚ) 2016/343¹², (EÚ) 2016/800¹³ a (EÚ) 2016/1919¹⁴.

- (6) Mali by sa vymedziť oblasti zodpovednosti a kompetencie národných kontaktných bodov, aby sa zaručila ich bezproblémová spolupráca s inými orgánmi zapojenými do vyšetrovania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré spadajú do rozsahu pôsobnosti tejto smernice. Národné kontaktné body by takýmto orgánom mali vždy byť k dispozícii a zodpovedať ich otázky v primeranej lehote. Platiť by to malo bez ohľadu na povahu deliktu či právne postavenie orgánu, a predovšetkým bez ohľadu na to, či orgán má celoštátnu, nižšiu než celoštátnu alebo miestnu kompetenciu.
- (7) Základy systému cezhraničnej výmeny informácií zriadené smernicou (EÚ) 2015/413 sa ukázali ako účinné. Sú však potrebné ďalšie zlepšenia a prispôbenia, aby sa napravili problémy vyplývajúce z nedostatočných, chybných alebo nepresných údajov. Preto by sa členským štátom mali uložiť ďalšie povinnosti v oblasti potreby uchovávať určité údaje k dispozícii v príslušných databázach a priebežne ich aktualizovať, aby sa zvýšila účinnosť výmeny informácií.
- (8) Takisto by malo byť povolené, aby členský štát deliktu mohol vykonávať automatizované vyhľadávanie v registroch vozidiel a získať tak údaje o koncových používateľoch vozidiel, keď sú takéto informácie už k dispozícii. Okrem toho by sa malo stanoviť aj obdobie uchovávania údajov, pokiaľ ide o totožnosť predchádzajúcich vlastníkov, držiteľov a koncových používateľov vozidiel, aby orgány mali pri vyšetrovaní k dispozícii primerané informácie.
- (9) Žiadosť o poskytnutie údajov o evidencii vozidiel a výmena dátových prvkov v cezhraničných prípadoch by mala prebiehať pomocou jediného elektronického systému. Preto, a takisto vychádzajúc z existujúceho technického rámca, by sa automatizované vyhľadávanie údajov o evidencii vozidiel podľa smernice (EÚ) 2015/413 malo vykonávať iba prostredníctvom softvérovej aplikácie európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (Eucaris) a zmenených verzií daného softvéru. Takáto aplikácia by mala umožniť rýchlu, nákladovo efektívnu, bezpečnú a spoľahlivú výmenu konkrétnych údajov o evidencii vozidiel medzi členskými štátmi, a tak zvýšiť efektívnosť vyšetrovania. Členské štáty by mali zabrániť tomu, aby sa informácie vymieňali inými prostriedkami, ktoré by boli menej

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/64/EÚ z 20. októbra 2010 o práve na tlmočenie a preklad v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 280, 26.10.2010, s. 1).

¹⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/13/EÚ z 22. mája 2012 o práve na informácie v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 142, 1.6.2012, s. 1).

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/48/EÚ z 22. októbra 2013 o práve na prístup k obhajcovi v trestnom konaní a v konaní o európskom zatykači a o práve na informovanie tretej osoby po pozbavení osobnej slobody a na komunikáciu s tretími osobami a s konzulárnymi úradmi po pozbavení osobnej slobody (Ú. v. EÚ L 294, 6.11.2013, s. 1).

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/343 z 9. marca 2016 o posilnení určitých aspektov prezumpcie nevinoty a práva byť prítomný na konaní pred súdom v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 65, 11.3.2016, s. 1).

¹³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/800 z 11. mája 2016 o procesných zárukách pre deti, ktoré sú podozrivými alebo obvinenými osobami v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 1).

¹⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1919 z 26. októbra 2016 o právnej pomoci pre podozrivé a obvinené osoby v trestnom konaní a pre vyžiadané osoby v konaní o európskom zatykači (Ú. v. EÚ L 297, 4.11.2016, s. 1).

nákladovo efektívne a pri ktorých je možné, že nezaručujú ochranu prenášaných údajov.

- (10) Na zabezpečenie jednotných podmienok vyhľadávani, ktoré budú členské štáty vykonávať, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať vykonávacie akty, v ktorých stanoví postupy takéhoto vyhľadávania. Mali by sa však zaviesť prechodné opatrenia automatizovanej výmeny údajov o evidencii vozidiel na základe existujúceho elektronického systému, aby sa zaručila bezproblémová výmena údajov do momentu, keď sa dané pravidlá začnú uplatňovať.
- (11) V prípadoch, keď nemožno na základe informácií získaných z registra vozidiel identifikovať zodpovednú osobu s určitosťou, aká sa vyžaduje v právnych predpisoch členského štátu deliktu, členské štáty by mali spolupracovať s cieľom zistiť totožnosť zodpovednej osoby. Na tento účel by sa mal zaviesť postup vzájomnej pomoci zameraný na identifikovanie zodpovednej osoby, a to buď prostredníctvom žiadosti o potvrdenie na základe informácií, ktoré členský štát deliktu už má, alebo prostredníctvom žiadosti o cielené pátranie, ktoré majú vykonať príslušné orgány členského štátu evidencie alebo členského štátu bydliska.
- (12) Členský štát evidencie alebo členský štát bydliska by mali dodatočné informácie, o ktoré požiadal členský štát deliktu a ktoré sú potrebné na identifikáciu zodpovednej osoby, poskytnúť v primeranej lehote. Ak nie je možné informácie zhromaždiť alebo poskytnúť, alebo nie je možné tak urobiť bez zbytočného odkladu, malo by sa poskytnúť jasné vysvetlenie dôvodov a odklad čo najviac minimalizovať.
- (13) Mali by sa konkrétne určiť dôvody, pre ktoré členský štát evidencie alebo členský štát bydliska môžu poskytnutie vzájomnej pomoci pri identifikácii zodpovednej osoby odmietnuť. Predovšetkým by sa mali prostredníctvom daných postupov zaviesť záruky na zabránenie odhalenia totožnosti chránených osôb, ako sú napríklad chránení svedkovia.
- (14) Členské štáty by mali mať možnosť využívať vnútroštátne postupy, ktoré by sa uplatnili v prípade, ak by dopravný delikt súvisiaci s bezpečnosťou cestnej premávky spáchala osoba s pobytom v danom členskom štáte. Mala by sa posilniť právna istota, pokiaľ ide o uplatniteľnosť osobitných opatrení prijatých v rámci daných postupov, konkrétne vzhľadom na dokumentáciu, ktorá si vyžaduje potvrdenie alebo popretie spáchania deliktu, alebo na uloženie povinnosti dotknutým osobám spolupracovať pri identifikácii zodpovednej osoby. Predmetné opatrenia by mali mať rovnaké právne účinky na dotknuté osoby ako v domácich prípadoch, a preto by dané osoby mali mať zaručené aj rovnaké štandardy základných a procesných práv.
- (15) V prípadoch, keď sa v právnych predpisoch Únie alebo vnútroštátnom práve členských štátov výslovne stanovuje prístup k iným vnútroštátnym alebo úijným databázam alebo možnosť výmeny informácií z daných databáz na účely smernice (EÚ) 2015/413, by členské štáty mali mať možnosť vymieňať si informácie aj pomocou takýchto databáz, pri dodržaní základných práv vodičov-nerezidentov.
- (16) Vymedzenie toho, čo predstavuje informačný list o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ako aj vymedzenie obsahu daných listov, sú v súčasnosti medzi členskými štátmi také odlišné, že základné a procesné práva osôb zapojených do nadväzujúcich postupov, ktoré inicioval členský štát deliktu, môžu byť negatívne ovplyvnené. Platí to predovšetkým v prípadoch, keď sa zasielajú tzv. listy s predbežnými informáciami, ktoré nespĺňajú jazykové a informačné normy požadované podľa smernice (EÚ) 2015/413. Osoby, ktorých sa dané postupy týkajú, spravidla

nepoznajú právny systém členského štátu deliktu, ani neovládajú jeho úradný jazyk či úradné jazyky, a preto by sa mali lepšie zaručiť ich procesné a základné práva. Na dosiahnutie daného cieľa by sa mali zaviesť povinné minimálne požiadavky na obsah informačných listov a aktuálny vzor informačného listu obsahujúci len základné informácie, ako sa stanovuje v prílohe II k smernici (EÚ) 2015/413, by sa mal prestať používať.

- (17) Informačný list by mal zahŕňať minimálne podrobné informácie o právnej klasifikácii a právnych dôsledkoch deliktu, predovšetkým preto, lebo sankcie za delikty spadajúce do rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2015/413 môžu byť nepeňažnej povahy, napríklad môžu mať podobu obmedzení práv páchatel'a viesť vozidlo. Takisto by sa malo podporiť právo odvolať sa a na tento účel by sa mali stanoviť podrobné informácie o tom, v akých prípadoch a akým spôsobom uplatňovať právo na obhajobu alebo podať odvolanie v členskom štáte deliktu, v jazyku, ktorému dotknutá osoba rozumie. Takisto by sa mal poskytnúť opis prípadného postupu v neprítomnosti obžalovaného, pretože môže nastať situácia, že predpokladaná zodpovedná osoba neplánuje návrat do členského štátu deliktu, aby sa zúčastnila na konaní. Možnosti platby a spôsoby, ako zmierniť objem sankcií, by sa mali sformulovať tak, aby boli jednoducho pochopiteľné, čím sa vytvorí stimul na dobrovoľnú spoluprácu. Napokon vzhľadom na skutočnosť, že informačný list by mal byť prvým dokumentom doručeným vlastníkovi, držiteľovi alebo koncovému používateľovi vozidla alebo akejkoľvek inej predpokladanej zodpovednej osobe, mal by obsahovať informácie podľa článku 13 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680¹⁵, ktoré by na základe článku 13 ods. 2 písm. d) mali zahŕňať aj údaj o tom, z akého zdroja osobné údaje pochádzajú, ako aj informácie podľa článkov 13 a 14 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679¹⁶. Tieto informácie by sa mali v informačnom liste poskytnúť buď priamo alebo odkazom na miesto, kde sú k dispozícii.
- (18) Ak vykonaná cestná kontrola na mieste v prípade nerezidenta vedie k iniciovaniu konania v nadväznosti na spáchanie dopravného deliktu súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky, informačný list by mal obsahovať len určité základné prvky a mal by sa odovzdať priamo dotknutej osobe v rámci postupov cestnej kontroly.
- (19) Mali by sa stanoviť pravidlá doručovania písomností, aby sa zaručilo, že predpokladaná zodpovedná osoba je osobou, ktorej sa informačný list a prípadná následná dokumentácia doručí, a aby sa zabránilo chybnému zahrnutiu nedotknutých tretích strán.
- (20) Ak nie je možné písomnosti doručiť prostredníctvom doporučenej zásielky alebo rovnocennými elektronickými prostriedkami, malo by sa členskému štátu deliktu umožniť spoľahnúť sa na členský štát evidencie alebo členský štát bydliska, že písomnosti a oznámenia doručia dotknutej osobe podľa svojich vnútroštátnych právnych predpisov regulujúcich doručovanie písomností.

¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov príslušnými orgánmi na účely predchádzania trestným činom, ich vyšetrovania, odhaľovania alebo stíhania alebo na účely výkonu trestných sankcií a o voľnom pohybe takýchto údajov a o zrušení rámcového rozhodnutia Rady 2008/977/SVV (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 89).

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

- (21) Informačný list, ako aj prípadná následná dokumentácia by sa mali zasielať v jazyku, v ktorom je vyhotovený doklad o evidencii vozidla, alebo v prípade, že dané informácie nie sú k dispozícii alebo ak to je potrebné na ochranu základných práv, v náležitom úradnom jazyku alebo jazykoch členského štátu evidencie alebo členského štátu bydliska. Niektoré členské štáty však majú viac než jeden úradný jazyk, a preto daná povinnosť môže viesť k tomu, že sa informačné listy a iná následná komunikácia zašle v jazyku, ktorému adresát nerozumie. Členské štáty by mali Komisiu informovať o tom, ktorý jazyk na tieto účely uprednostňujú, v prípade potreby podľa územného členenia, aby bolo možné určiť náležitý jazyk informačného listu. Komisia by mala uverejniť oznámené jazykové preferencie. Týmto uverejnením by nemalo byť dotknuté uplatňovanie smernice 2010/64/EÚ v súlade s jej článkom 1 ods. 3.
- (22) Členský štát deliktu by mal osobe, o ktorej sa predpokladá, že je zodpovedná na dopravný delikt súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, povoliť komunikovať až do fázy odvolania na súde v ktoromkoľvek jazyku, ktorý členský štát evidencie, členský štát bydliska alebo členský štát deliktu nahlásili Komisii, alebo ak dotknutá osoba nemá dostatočnú znalosť daných jazykov, v jazyku, ktorým hovorí, alebo ktorému rozumie, aby sa uľahčilo uplatňovanie procesného práva.
- (23) Malo by sa stanoviť účinné právne preskúmanie v prípade, ak orgány členského štátu deliktu nedodržiavajú štandard platný v oblasti používaného jazyka, pravidlá doručovania písomností, ani svoje vlastné vnútroštátne právo.
- (24) Na zaručenie transparentného a primeraného uplatňovania peňažných sankcií za dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, na ktoré sa vzťahuje verejné právo, by predpokladané zodpovedné osoby nemali byť nútené zaplatiť právne a administratívne výdavky súvisiace so správou sankcií, ak členské štáty zverili výkon týchto úloh externe súkromným alebo verejným subjektom. Napriek tomu by orgány členských štátov mali mať možnosť uložiť primerané administratívne poplatky.
- (25) Rozsah informácií, ktoré členské štáty nahlásujú Komisii, by sa mal rozšíriť tak, aby zahŕňal aj prvky úzko súvisiace s cieľom zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky, aby sa Komisii umožnilo lepšie analyzovať aktuálny stav v členských štátoch a navrhovať iniciatívy na spoľahlivom faktickom základe. Na zmiernenie dodatočnej administratívnej záťaže pre orgány členských štátov a zladenie nahlasovania údajov s komisijným kalendárom hodnotení by sa vykazovacie obdobie malo predĺžiť. Malo by sa povoliť prechodné obdobie, aby sa prebiehajúce dvojročné vykazovacie obdobie mohlo bezproblémovo ukončiť.
- (26) Údaje týkajúce sa identifikácie páchateľa predstavujú osobné údaje v zmysle nariadenia (EÚ) 2016/679 a smernice (EÚ) 2016/680, pričom únijský právny rámec nakladania s osobnými údajmi sa od prijatia smernice (EÚ) 2015/413 výrazne zmenil, a preto by sa ustanovenia o spracúvaní osobných údajov mali zladit' s novým právnym rámcom.
- (27) Podľa článku 62 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/680 má Komisia preskúmať iné akty práva Únie, ktorými sa upravuje spracúvanie osobných údajov príslušnými orgánmi na účely stanovené v článku 1 ods. 1 uvedenej smernice, s cieľom posúdiť potrebu zosúladiť dané akty s uvedenou smernicou a v prípade potreby predložiť potrebné návrhy na zmenu týchto aktov v snahe zabezpečiť konzistentný prístup k ochrane osobných údajov v rozsahu pôsobnosti uvedenej smernice. Predmetné preskúmanie¹⁷

¹⁷

COM(2020) 262 final.

viedlo k tomu, že smernica (EÚ) 2015/413 bola identifikovaná ako jeden z daných iných aktov, ktoré sa majú zmeniť. Preto by sa malo objasniť, že spracúvanie osobných údajov by malo spĺňať aj ustanovenia smernice (EÚ) 2016/680, ak spracúvanie spadá do jej vecného a osobného rozsahu.

- (28) Akékoľvek spracúvanie osobných údajov podľa smernice (EÚ) 2015/413 by malo spĺňať ustanovenia nariadenia (EÚ) 2016/679, smernice (EÚ) 2016/680 a nariadenia (EÚ) 2018/1725¹⁸ v ich danom rozsahu uplatňovania.
- (29) Právny základ činností spracúvania údajov potrebných na stanovenie totožnosti zodpovednej osoby a doručenie informačného listu a následnej dokumentácie predpokladanej zodpovednej osobe sa stanovujú v smernici (EÚ) 2015/413 v súlade s článkom 6 ods. 1 písm. e) a prípade článkom 10 nariadenia (EÚ) 2016/679 a článkom 8 smernice 2016/680. V súlade s tými istými pravidlami sa v tejto smernici stanovuje právny základ povinnosti členských štátov spracúvať osobné údaje na účely poskytovania vzájomnej pomoci pri identifikovaní osôb zodpovedných za dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky uvedené v tejto smernici.
- (30) V niektorých členských štátoch sa osobné údaje nerezidentov, ktorí sú zodpovední za dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, alebo o ktorých sa to predpokladá, uchovávajú v sieti serverov („cloud“). Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá porušenia ochrany osobných údajov stanovené v nariadení (EÚ) 2016/679 a smernici (EÚ) 2016/680 a pravidlá porušenia ochrany osobných údajov a bezpečnostných incidentov stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555¹⁹, by členské štáty mali zaručiť, že sa vzájomne informujú o kybernetických bezpečnostných incidentoch týkajúcich sa predmetných údajov.
- (31) Mal by sa zriadiť online portál („portál cezhraničného presadzovania predpisov“), ktorý by účastníkom cestnej premávky v Únii poskytoval komplexné informácie o pravidlách týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky zavedených v jednotlivých členských štátoch a umožňoval účastníkom cestnej premávky komunikovať s orgánmi členských štátov účinným a bezpečným spôsobom. Okrem toho by portál mal uľahčovať komunikáciu medzi orgánmi členských štátov o rôznych otázkach týkajúcich sa cezhraničného vyšetrovania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ako napríklad o otázkach overovania pravosti informačných listov a následnej dokumentácie s cieľom vylúčiť možnosť podvodu. Vymieňané osobné údaje by mali byť obmedzené na údaje potrebné na cezhraničné vyšetrovanie a uplatňovanie sankcií, predovšetkým na platbu peňažných sankcií. Malo by byť možné napojiť portál cezhraničného presadzovania predpisov na iné relevantné portály, siete, webové sídla alebo platformy, aby sa uľahčila výmena informácií súvisiacich s presadzovaním pravidiel týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky. Prevádzkovateľom portálu cezhraničného presadzovania predpisov by mala byť Komisia v súlade s nariadením 2018/1725.

¹⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39).

¹⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555 zo 14. decembra 2022 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 910/2014 a smernica (EÚ) 2018/1972 a zrušuje smernica (EÚ) 2016/1148 (smernica NIS 2) (Ú. v. EÚ L 333, 27.12.2022).

- (32) Komisia by mal poskytovať primeranú finančnú podporu na iniciatívy, ktoré zlepšujú cezhraničnú spoluprácu pri presadzovaní pravidiel týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky v Únii.
- (33) Aby sa zohľadnil relevantný technický pokrok alebo zmeny príslušných právnych aktov Únie, mala by sa na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, aby mohla meniť prílohu k tejto smernici a aktualizovať ju. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016²⁰. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (34) V záujme zaručenia jednotných podmienok vykonávania smernice (EÚ) 2015/413 by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby určila postupy a technické špecifikácie vrátane opatrení kybernetickej bezpečnosti, a to konkrétne vzhľadom na automatizované vyhľadávanie, ktoré sa má vykonávať pri vyšetrovaní dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, na obsah štandardizovaného elektronického vzoru žiadosti o prenos informácií týkajúcich sa žiadosti o vzájomnú pomoc pri identifikovaní zodpovednej osoby, ako aj na spôsob jeho prenosu, na obsah elektronického vzoru žiadosti o vzájomnú pomoc na doručenie informačného listu a následnej dokumentácie a príslušného certifikátu, ako aj na používanie údržbu portálu cezhraničného presadzovania predpisov. Technické riešenia by sa mali zladit' s európskym rámcom interoperability a príslušnými riešeniami interoperabilnej Európy uvedenými v návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú opatrenia na zabezpečenie vysokej úrovne interoperability verejného sektora v celej Únii (akt o interoperabilnej Európe)²¹. Vykonávacie právomoci by sa mali uplatňovať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²².
- (35) Smernica (EÚ) 2015/413 by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (36) Cieľom tejto smernice je konkrétne zaručiť vysokú úroveň ochrany pre všetkých účastníkov cestnej premávky v Únii a rovnaké zaobchádzanie s vodičmi prostredníctvom zjednodušenia postupov vzájomnej pomoci medzi členskými štátmi pri cezhraničnom vyšetrovaní dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky a prostredníctvom posilnenia ochrany základných práv nerezidentov, keď sa delikty spáchajú s vozidlom zaevidovaným v inom členskom štáte než je členský štát, kde došlo k spáchaniu deliktu, pričom tento cieľ nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodov rozsahu a účinkov tejto smernice ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, a preto môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

²⁰ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

²¹ COM(2022) 720 final.

²² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (37) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725²³ sa uskutočnili konzultácie s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý vydal svoje stanovisko [DD/MM/RRRR].
- (38) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 o vysvetľujúcich dokumentoch²⁴ sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica (EÚ) 2015/413 sa mení takto:

1. Článok 2 sa mení takto:

a) V prvom odseku sa dopĺňajú tieto body:

- „i) nedodržanie dostatočnej vzdialenosti medzi vozidlami;
- j) nebezpečné predbiehanie;
- k) nebezpečné parkovanie;
- l) prechádzanie cez jednu alebo viaceré plné biele čiary;
- m) jazda v protismere;
- n) nedodržanie pravidiel vytvárania a využívania núdzových koridorov;
- p) jazda v preťaženom vozidle.“;

b) Dopĺňa sa tento odsek:

„Touto smernicou nie sú ovplyvnené práva a povinnosti vyplývajúce z týchto ustanovení právnych aktov Únie:

- a) rámcového rozhodnutia Rady 2005/214/SVV;
- b) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/41/EÚ*;
- c) postupov doručovania písomností stanovených v článku 5 Dohovoru o vzájomnej pomoci v trestných veciach medzi členskými štátmi Európskej únie, vypracovaného Radou v súlade s článkom 34 Zmluvy o Európskej únii**;
- d) ustanovení týkajúcich sa práv podozrivých a obvinených osôb stanovených v smerniciach Európskeho parlamentu a Rady

²³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39).

²⁴ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

2010/64/EÚ***, 2012/13/EÚ****, 2013/48/EÚ*****, (EÚ)
2016/343*****, (EÚ) 2016/800***** a (EÚ) 2016/1919*****.

-
- * Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/41/EÚ z 3. apríla 2014 o európskom vyšetrovacom príkaze v trestných veciach (Ú. v. EÚ L 130, 1.5.2014, s. 1).
- ** Ú. v. ES C 197, 12.7.2000, s. 3.
- *** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/64/EÚ z 20. októbra 2010 o práve na tlmočenie a preklad v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 280, 26.10.2010, s. 1).
- **** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/13/EÚ z 22. mája 2012 o práve na informácie v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 142, 1.6.2012, s. 1).
- **** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/48/EÚ z 22. októbra 2013 o práve na prístup k obhajcovi v trestnom konaní a v konaní o európskom zatykači a o práve na informovanie tretej osoby po pozbavení osobnej slobody a na komunikáciu s tretími osobami a s konzulárnymi úradmi po pozbavení osobnej slobody (Ú. v. EÚ L 294, 6.11.2013, s. 1).
- ***** Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/343 z 9. marca 2016 o posilnení určitých aspektov prezumpcie neviny a práva byť prítomný na konaní pred súdom v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 65, 11.3.2016, s. 1).
- ***** Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/800 z 11. mája 2016 o procesných zárukách pre deti, ktoré sú podozrivými alebo obvinenými osobami v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 1).
- ***** Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1919 z 26. októbra 2016 o právnej pomoci pre podozrivé a obvinené osoby v trestnom konaní a pre vyžiadané osoby v konaní o európskom zatykači (Ú. v. EÚ L 297, 4.11.2016, s. 1).“

2. Článok 3 sa mení takto:

a) Písmeno j) sa nahrádza takto:

„j) „nedovolené vedenie vozidla v jazdnom pruhu“ je nedovolené používanie časti už existujúcej trvalej alebo dočasnej časti cesty, ako napríklad jazdného pruhu vyhradeného pre verejnú dopravu alebo jazdného pruhu, ktorý je dočasne uzavretý z dôvodov preťaženia ciest alebo prác na ceste, ako sa vymedzuje v práve členského štátu deliktu;“;

b) Písmeno l) sa nahrádza takto:

„l) „národný kontaktný bod“ je príslušný orgán určený na účely tejto smernice;“;

c) Dopĺňajú sa tieto body o) až z):

„o) „nedodržanie dostatočnej vzdialenosti medzi vozidlami“ je nedodržanie vzdialenosti potrebnej na zabránenie zrážke s vozidlom pred vozidlom, ktoré riadi daný vodič, ak by vozidlo vpredu náhle spomalilo jazdu alebo sa zastavilo, ako sa vymedzuje v práve členského štátu deliktu;

- p) „nebezpečné predbiehanie“ je predbiehanie iného vozidla alebo iného účastníka cestnej premávky spôsobom, ktorý porušuje pravidlá o nebezpečnom predbiehaní uplatniteľné v členskom štáte deliktu;
- q) „nebezpečné parkovanie“ je parkovanie vozidla spôsobom, ktorý porušuje pravidlá o nebezpečnom parkovaní uplatniteľné v členskom štáte deliktu. Nezaplatenie poplatkov za parkovanie a iné podobné delikty sa nepovažujú za nebezpečné parkovanie;
- r) „prechádzanie cez jednu alebo viaceré plné biele čiary“ je zmena jazdného pruhu s vozidlom pri nezákonnom prejení aspoň jednej plnej bielej čary, ako sa vymedzuje v práve členského štátu deliktu;
- s) „jazda v protismere“ je vedenie vozidla proti určenému smeru premávky, ako sa vymedzuje v práve členského štátu deliktu;
- t) „nedodržiavanie pravidiel vytvárania a využívania núdzových koridorov“ je nedodržiavanie pravidiel týkajúcich sa vytvárania a využívania dočasného jazdného pruhu vytvoreného medzi vozidlami na núdzové účely, pričom takýto jazdný pruh musia vytvoriť vodiči, aby umožnili vozidlám záchrannej služby, ako sú policajné vozidlá, záchranné vozidlá alebo hasičské vozidlá, prejsť a doraziť na miesto núdzovej situácie, ako sa vymedzuje v práve členského štátu deliktu;
- u) „jazda v preťaženom vozidle“ je využívanie vozidla, ktoré nevyhovuje požiadavkám stanoveným vzhľadom na maximálnu povolenú hmotnosť, ako sa stanovujú vo vnútroštátnych zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach, ktorými sa transponuje smernica Rady 96/53/ES*, alebo v práve členského štátu deliktu vzhľadom na vozidlá alebo operácie, vzhľadom na ktoré uvedená smernica neobsahuje žiadne ustanovenia;
- v) „informačný list“ je prvé oznámenie doručené osobám uvedeným v článku 5 ods. 1 druhom pododseku, bez ohľadu na to, či ide o správne alebo súdne rozhodnutie alebo akýkoľvek iný dokument, ktorý zaslal členský štát deliktu alebo akýkoľvek subjekt s právomocou podľa práva daného členského štátu tak urobiť, vydané pred fázou odvolania na príslušnom súde, ktoré obsahuje minimálne informácie uvedené v článku 5 ods. 2;
- w) „následná dokumentácia“ sú správne alebo súdne rozhodnutia alebo akékoľvek iné dokumenty, ktoré členský štát deliktu alebo subjekt s právomocou podľa práva daného členského štátu tak urobiť vydal po zaslaní informačného listu v súvislosti s daným informačným listom alebo s predmetným dopravným deliktom súvisiacim s bezpečnosťou cestnej premávky pred fázou odvolania na príslušnom súde;
- x) „zodpovedná osoba“ je osoba zodpovedná za dopravný delikt súvisiaci s bezpečnosťou cestnej premávky uvedený v článku 2 ods. 1 v súlade s vnútroštátnym právom členského štátu deliktu;
- y) „koncový používateľ“ je akákoľvek fyzická osoba, ktorá nie je vlastníkom ani držiteľom vozidla, s ktorým bol spáchaný jeden z deliktov uvedených v článku 2 ods. 1, ale ktorá dané vozidlo zákonne používala, predovšetkým na základe dlhodobej lízingovej alebo nájomnej zmluvy alebo ako súčasť vozového parku k dispozícii zamestnancom;

z) „členský štát bydliska“ je akýkoľvek členský štát, o ktorom možno s primeraným stupňom istoty predpokladať, že je miestom obvyklého bydliska osôb uvedených v článku 5 ods. 1 druhom pododseku.

* Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).“

3. Vkladá sa tento článok 3a:

„Článok 3a

Národné kontaktné body

1. Na účely výmeny informácií podľa tejto smernice každý členský štát určí národný kontaktný bod. Právomoci národných kontaktných bodov sa riadia uplatniteľným právom dotknutého členského štátu.

2. Členské štáty zabezpečia, aby ich národné kontaktné body spolupracovali s orgánmi zapojenými do vyšetrovania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky uvedených v článku 2 ods. 1, predovšetkým aby sa zaručilo, že všetky potrebné informácie sa postupujú v náležitej lehote a že lehoty stanovené v článku 4a ods. 5 a článku 5a ods. 2 sú dodržané.“

4. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Postupy pri výmene informácií medzi členskými štátmi

1. Členský štát na účely vyšetrovania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky uvedených v článku 2 ods. 1 udelí národným kontaktným bodom ostatných členských štátov prístup k týmto údajom o vnútroštátnej evidencii vozidiel s právomocou vykonávať automatizované vyhľadávanie:

- a) údaje o vozidlách;
- b) údaje o vlastníkoch, držiteľoch alebo koncových používateľoch vozidla, ak sú k dispozícii.

Dátové prvky uvedené v prvom pododseku písm. a) a b), ktoré sú nevyhnutné na vyhľadávanie, sú stanovené v prílohe.

Akékoľvek vyhľadávanie formou odosielanej žiadosti vykonáva národný kontaktný bod členského štátu deliktu použitím úplného evidenčného čísla.

2. Členské štáty zabezpečia, aby dátové prvky uvedené v oddiele 2 častiach I, II a IV prílohy boli k dispozícii a aktuálne v ich národných registroch vozidiel.

3. Členské štáty uchovávajú dátové prvky uvedené v oddiele 2 časti IV a v prípade dostupnosti v oddiele 2 časti V prílohy v národných registroch vozidiel počas minimálne šiestich mesiacov po akejkoľvek zmene, pokiaľ ide o vlastníctvo alebo využívanie daného vozidla.

4. Členské štáty namiesto požadovaných dátových prvkov poskytujú správu „Táto informácia sa nesprístupňuje“ v týchto prípadoch:

- a) vozidlo bolo zošrotované;
- b) pri vyhľadávaní vykonanom formou odosielanej žiadosti podľa odseku 1 nie je uvedené úplné evidenčné číslo vozidla;
- c) úplné evidenčné číslo vozidla zadané pri vyhľadávaní vykonaného formou odosielanej žiadosti podľa odseku 1 už nie je aktuálne alebo je nesprávne.

Členské štáty namiesto požadovaných dátových prvkov poskytujú správu „Odcudzené vozidlo alebo tabuľka s evidenčným číslom“, ak je vozidlo alebo tabuľka s evidenčným číslom zaznamenané v národných registroch vozidiel ako odcudzené.

5. Členské štáty na automatizované vyhľadávanie údajov o evidencii vozidiel používajú osobitne koncipované softvérové aplikácie európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (Eucaris) a zmenené verzie daného softvéru.

Členské štáty zabezpečia, aby automatizované vyhľadávanie údajov o evidencii vozidiel bolo bezpečné, nákladovo efektívne, rýchle a spoľahlivé a aby sa vykonávalo interoperabilnými prostriedkami v rámci decentralizovanej štruktúry.

Softvér umožňuje režim online výmeny informácií v reálnom čase a režim hromadnej online výmeny informácií, pričom v druhom prípade je možná výmena viacerých požiadaviek alebo odpovedí v rámci jednej správy. Informácie vymieňané prostredníctvom systému Eucaris sa prenášajú v zašifrovanej forme.

6. Komisia prijíma vykonávacie akty na stanovenie postupov a technických špecifikácií vrátane opatrení kybernetickej bezpečnosti na automatizované vyhľadávanie, ktoré sa má vykonávať podľa tohto článku. Dané vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10a ods. 2.

7. Kým vykonávacie akty uvedené v odseku 6 tohto článku nebudú uplatniteľné, vykonáva sa vyhľadávanie uvedené v odseku 1 tohto článku v súlade s postupmi opísanými v kapitole 3 bodoch 2 a 3 prílohy k rozhodnutiu 2008/616/SVV*, ktoré sa uplatňujú spolu s prílohou k tejto smernici.

8. Každý členský štát znáša svoje vlastné náklady vyplývajúce zo správy, používania a údržby softvérovej aplikácie a jej zmenených verzií uvedených v odseku 5.

* Rozhodnutie Rady 2008/616/SVV z 23. júna 2008 o vykonávaní rozhodnutia 2008/615/SVV o zintenzívnení cezhraničnej spolupráce, najmä v boji proti terorizmu a cezhraničnej trestnej činnosti (Ú. v. EÚ L 210, 6.8.2008, s. 12).“

5. Vkladajú sa tieto články 4a, 4b a 4c:

„Článok 4a

Vzájomná pomoc pri identifikovaní zodpovednej osoby

1. Členské štáty si navzájom poskytujú pomoc, keď na základe výsledkov automatizovaného vyhľadávania vykonaného v súlade s článkom 4 ods. 1 členský štát deliktu nedokáže identifikovať zodpovednú osobu s potrebným stupňom istoty, ako sa vyžaduje v jeho vnútroštátnych právnych predpisoch, na to, aby inicioval alebo vykonal konanie v nadväznosti na dopravné delikty uvedené v bode 5 ods. 1.

2. Členský štát deliktu rozhodne, či požiadá o vzájomnú pomoc, aby získal dodatočné informácie uvedené v odseku 3 druhom pododseku. Žiadosť môže vydať

len správny alebo súdny orgán, alebo policajný orgán príslušný v danom prípade, v súlade s vnútroštátnym právom predmetného členského štátu.

3. Ak sa členský štát deliktu rozhodol požiadať o vzájomnú pomoc v súlade s odsekom 1, jeho národný kontaktný bod zašle elektronicky štruktúrovanú a podpísanú žiadosť národnému kontaktnému bodu členského štátu evidencie alebo členského štátu bydliska.

Členský štát evidencie alebo členský štát bydliska možno požiadať, aby:

- a) na základe informácií, ktoré už majú, potvrdili, že možno s primeraným stupňom istoty predpokladať, že osoba, ktorej obraz zaznamenalo zariadenie na zisťovanie deliktov členského štátu deliktu, je vlastníkom, držiteľom alebo koncovým používateľom vozidla alebo akoukoľvek osobou, o ktorej sa predpokladá, že je zodpovedná za jeden z dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky uvedených v článku 2 ods. 1;
- b) požiadali vlastníka, držiteľa alebo koncového používateľa vozidla alebo akúkoľvek osobu, o ktorej sa predpokladá, že je zodpovedná za jeden z dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky uvedených v článku 2 ods. 1, aby poskytli informácie o totožnosti zodpovednej osoby v súlade so svojom vnútroštátnym právom.

4. Ak členský štát evidencie alebo členský štát bydliska dostane žiadosť uvedenú v odseku 3, zhromaždí požadované informácie, pričom výnimkou je prípad, ak sa rozhodne uplatniť jeden z dôvodov odmietnutia uvedených v odseku 7, alebo ak nie je možné požadované informácie zhromaždiť. Členský štát evidencie alebo členský štát bydliska postúpia požadované informácie elektronicky a bez zbytočného odkladu prostredníctvom svojho národného kontaktného bodu národnému kontaktnému bodu členského štátu deliktu.

V prípade uvedenom v odseku 3 druhom pododseku písm. b) členský štát evidencie alebo členský štát bydliska žiada o informácie v súlade s vnútroštátnym postupom, ktorý by bol uplatniteľný, ak by predmetné vyšetrovacie opatrenie nariadili jeho vlastné orgány, pričom výnimkou je prípad, ak sa rozhodne uplatniť jeden z dôvodov odmietnutia uvedených v odseku 7.

Členský štát evidencie alebo členský štát bydliska spĺňa pri zhromažďovaní dodatočných informácií formality a postupy, o ktoré členský štát deliktu výslovne požiadal, a to do miery, v akej sú zlučiteľné s ich vnútroštátnymi právnymi predpismi.

5. Členské štáty zabezpečia, aby poskytovali požadované informácie od doručenia žiadosti bez zbytočného odkladu.

Ak nie je možné od doručenia žiadosti požadované informácie zhromaždiť bez zbytočného odkladu, národný kontaktný bod členského štátu evidencie alebo členského štátu bydliska postúpia dané informácie členskému štátu deliktu čo najskôr, s primeraným vysvetlením dôvodov odkladu.

Ak je zrejmé, že členský štát evidencie alebo členský štát bydliska nebudú schopné zhromaždiť všetky požadované informácie alebo ich časť, okamžite členskému štátu deliktu poskytnú podrobné vysvetlenie dôvodov tejto skutočnosti.

6. Dožiadané členské štáty môžu stanoviť predchádzajúci postup správneho alebo súdneho potvrdenia, aby sa zabezpečilo, že požadované informácie sú potrebné a

primerané na účel identifikovania zodpovednej osoby, pričom sa zohľadnia predovšetkým práva predpokladaných zodpovedných osôb.

7. Členské štáty môžu odmietnuť poskytnúť dodatočné informácie požadované v súlade s odsekom 3. Môžu tak urobiť len v týchto prípadoch:

- a) podľa práva členského štátu evidencie alebo členského štátu bydliska existuje imunita alebo výsada, na základe ktorej nie je možné informácie poskytnúť;
- b) poskytnutie požadovaných informácií by bolo v rozpore so zásadou *ne bis in idem*;
- c) poskytnutie požadovaných informácií by poškodilo základné záujmy národnej bezpečnosti, ohrozilo zdroj informácií alebo zahŕňalo využitie utajovaných skutočností týkajúcich sa konkrétnych spravodajských činností;
- d) existujú preukázané dôvody domnievať sa, že poskytnutie požadovaných informácií by nebolo zlučiteľné s povinnosťami členského štátu evidencie alebo členského štátu bydliska vyplývajúcimi z článku 6 Zmluvy o Európskej únii a Charty základných práv Európskej únie;
- e) poskytnutím požadovaných informácií by sa odhalila totožnosť osoby chránenej v súlade s vnútroštátnym právom členského štátu evidencie alebo členského štátu bydliska;
- f) ak členský štát evidencie alebo členský štát bydliska stanoví predbežný postup správneho alebo súdneho potvrdenia uvedený v odseku 6, ale členský štát deliktu žiadosť pred postúpením nepotvrdil, a na základe okolností konkrétného prípadu sa požadované informácie nepovažujú za potrebné a primerané na účely identifikovania zodpovednej osoby.

Členské štáty čo najskôr, ale najneskôr do 15 dní od doručenia žiadosti, rozhodnú, či uplatnia jeden z dôvodov odmietnutia. Členské štáty, ktoré sa rozhodnú jeden z dôvodov odmietnutia uplatniť, informujú o tejto skutočnosti členský štát deliktu prostredníctvom svojich národných kontaktných bodov bez zbytočného odkladu.

8. Členské štáty zabezpečia, aby boli v prípadoch uvedených v odseku 3 druhom pododseku písm. b) uplatniteľné právne prostriedky nápravy, ktoré sú rovnocenné s prostriedkami dostupnými v podobnom vnútroštátnom prípade.

9. Národné kontaktné body členského štátu deliktu, členského štátu evidencie a členského štátu bydliska môžu akýmkoľvek primeraným spôsobom viesť vzájomné konzultácie s cieľom uľahčiť efektívne uplatňovanie tohto článku.

10. Žiadosť uvedená v odseku 2 sa predkladá v jazyku alebo jednom z jazykov členského štátu evidencie alebo členského štátu bydliska, ktoré oznámili Komisii v súlade s článkom 5a ods. 8.

Informácie poskytnuté v reakcii na danú žiadosť sa predkladajú v jazyku alebo jazykoch členského štátu deliktu, ktoré oznámil Komisii v súlade s článkom 5a ods. 8.

11. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých bližšie špecifikuje obsah štandardného elektronického vzoru žiadosti, prostriedky na postupovanie informácií uvedených v odsekoch 3 a 4 a funkcie a technické špecifikácie softvérovej aplikácie na výmenu údajov vrátane opatrení kybernetickej bezpečnosti. V softvérových špecifikáciách sa stanoví tak asynchrónny režim online výmeny informácií a

asynchrónny režim hromadnej online výmeny informácií, ako aj prenos dátových prvkov v zašifrovanej forme.

Štandardný elektronický vzor žiadosti musí obsahovať tieto informácie:

- a) správne alebo súdne rozhodnutie o potvrdení požadovaných informácií uvedené v odseku 6 a prípadne podrobnosti o orgáne, ktorý dané rozhodnutie prijal;
- b) dátové prvky týkajúce sa vlastníkov, držiteľov alebo koncových používateľov vozidiel získané pri automatizovanom vyhľadávaní vykonanom v súlade s článkom 4 ods. 1;
- c) ak sú dostupné, záznamy obrazu zodpovednej osoby získané zo zariadenia na detekciu deliktov, predovšetkým z rýchlostných kamier.

Dané vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10a ods. 2.

Článok 4b

Vnútroštátne opatrenia na uľahčenie identifikovania zodpovednej osoby

1. Členské štáty môžu na základe svojich vnútroštátnych právnych predpisov prijať akékoľvek opatrenie v súvislosti s dopravnými deliktmi súvisiacimi s bezpečnosťou cestnej premávky uvedenými v článku 2 ods. 1 na identifikovanie zodpovednej osoby, napríklad opatrenia týkajúce sa povinnosti spolupracovať pri identifikovaní zodpovednej osoby, pričom predpokladom je dodržanie základných a procesných práv podľa úniijného a vnútroštátneho práva.

2. V súlade s odsekom 1 členské štáty môžu konkrétne:

- a) doručiť písomnosti osobám, o ktorých sa predpokladá, že sú zodpovedné za spáchanie dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky uvedených v článku 2 ods. 1 vrátane dokumentov, ktorými sa dané osoby žiadajú, aby potvrdili svoju zodpovednosť;
- b) v maximálnej možnej miere uplatňovať povinnosti uložené predpokladaným zodpovedným osobám, ktoré sú relevantné pre identifikovanie zodpovednej osoby.

Článok 4c

Používanie iných databáz

Členské štáty si môžu vymieňať údaje alebo k nim získať prístup prostredníctvom iných databáz, ako sú registre vodičských preukazov alebo registre obyvateľstva, výlučne na účel identifikovania zodpovednej osoby. Môžu tak konať len v miere, v akej je takáto výmena údajov alebo získavanie prístupu k nim výslovne založená na právnych predpisoch Únie.“

6. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Informačný list o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky

1. Členský štát deliktu sa rozhodne, či začne konanie v nadväznosti na dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky uvedené v článku 2 ods. 1.

Ak sa členský štát deliktu rozhodne takéto konanie iniciovať, ihneď prostredníctvom informačného listu informuje predpokladanú zodpovednú osobu o dopravnom delikte súvisiacom s bezpečnosťou cestnej premávky a o rozhodnutí iniciovať konanie v nadväznosti naň.

Informačný list môže slúžiť aj na iné účely než účely stanovené v druhom pododseku.

2. Informačný list obsahuje aspoň:

- a) údaj, že list sa vydáva na účely tejto smernice;
- b) názov, poštovú adresu, telefónne číslo a e-mailovú adresu príslušného orgánu;
- c) všetky relevantné informácie týkajúce sa dopravného deliktu súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky, predovšetkým údaje o vozidle, ktorým sa delikt spáchal vrátane evidenčného čísla vozidla, miesta, dátumu a času deliktu, povahy deliktu, podrobných odkazov na porušené právne ustanovenia a prípadne údajov týkajúcich sa zariadenia použitého na detekciu deliktu;
- d) podrobné informácie o právnej klasifikácii dopravného deliktu súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky, uplatniteľných sankciách a iných právnych dôsledkoch dopravného deliktu súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky vrátane informácií týkajúcich sa zákazu riadenia motorového vozidla (vrátane trestných bodov alebo iných obmedzení práva viesť motorové vozidlo), v súlade s vnútroštátnym právom členského štátu deliktu;
- e) podrobné informácie o tom, kedy a ako si možno uplatniť právo na obhajobu alebo odvolať sa voči rozhodnutiu stíhať dopravný delikt súvisiaci s bezpečnosťou cestnej premávky vrátane požiadaviek na prípustnosť takeého odvolania a lehoty na predloženie odvolania, ako aj informácie o tom, či a za akých podmienok sa uplatňujú postupy v neprítomnosti obžalovaného, v súlade s vnútroštátnym právom členského štátu deliktu;
- f) prípadne informácie o postupoch v prípade osôb uvedených v odseku 1 druhom pododseku tohto článku s cieľom informovať orgány členského štátu deliktu o totožnosti zodpovednej osoby v súlade s článkom 4b;
- g) prípade podrobné informácie o názve, adrese, medzinárodnom čísle bankového účtu (IBAN) orgánu, kde možno zaplatiť uloženú peňažnú sankciu, informácie o lehote platby a alternatívnych spôsoboch platby, predovšetkým o osobitných softvérových aplikáciách, pričom podmienkou je, že tieto metódy sú prístupné pre rezidentov aj nerezidentov;
- h) informácie o uplatniteľných pravidlách ochrany údajov, právach dotknutých osôb a dostupnosti ďalších informácií alebo odkazoch na miesto, kde takéto informácie možno jednoducho získať, na základe článku 13 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680 vrátane informácií o tom, z akých zdrojov osobné údaje pochádzajú, alebo na základe článkov 13 a 14 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679;
- i) prípadne podrobné informácie o tom, či a ako sankcie za delikty uvedené v článku 2 ods. 1 možno zmierniť, a to vrátane prostredníctvom skorého zaplata peňažnej sankcie;

j) prípadne jednoznačný údaj, že súkromný alebo verejný subjekt, ktorý list zasiela, dostal udelenú právomoc od členského štátu deliktu v súlade s článkom 5b a presné rozčlenenie žiadaných súm podľa príslušného právneho základu.

3. Odchylné od odseku 2 členské štáty zabezpečia, že v prípade, ak zodpovedná osoba je vodičom-nerezidentom, u ktorého sa vykonala cestná kontrola na mieste, informačný list zahŕňa aspoň údaje uvedené v odseku 2 písm. c), d), e) a g).

4. Na žiadosť predpokladaných zodpovedných osôb členský štát deliktu zabezpečí prístup ku všetkým podstatným informáciám, ktoré majú v držbe orgány zodpovedné za vyšetrovanie dopravného deliktu súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky uvedeného v článku 2 ods. 1.

5. Členské štáty zabezpečia, aby lehota pre nerezidentov na uplatnenie si práva na odvolanie alebo na zmiernenie sankcií v súlade s odsekom 2 písm. e) a i) začala plynúť od dátumu doručenia informačného listu.“

7. Vkladajú sa tieto články 5a a 5b:

„Článok 5a

Doručenie informačného listu a následnej dokumentácie

1. Členské štáty zasielajú informačný list a následnú dokumentáciu predpokladaným zodpovedným osobám ako doporučenú zásielku alebo rovnocennými elektronickými prostriedkami v súlade s kapitolou III oddielom 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 910/2014*, alebo v prípade uvedenom v článku 5 ods. 3 tohto nariadenia informačný list priamo odovzdávajú predpokladanej zodpovednej osobe.

2. Členské štáty zabezpečia zaslanie informačného listu najneskôr do jedného mesiaca od zaznamenania dopravného deliktu súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky uvedeného v článku 2 ods. 1, alebo v prípade potreby zaslať viac informačných listov v priebehu vyšetrovania do 15 dní od udalosti, pre ktorú je nevyhnutné zaslať následné informačné listy.

Členské štáty zabezpečia zaslanie prípadnej následnej dokumentácie do 15 dní od udalosti, pre ktorú je nevyhnutné danú dokumentáciu zaslať.

3. Členský štát deliktu môže zaslať informačný list alebo následnú dokumentáciu predpokladaným zodpovedným osobám prostredníctvom orgánov členského štátu evidencie alebo členského štátu bydliska v týchto prípadoch:

- a) adresa osoby, ktorej je písomnosť určená, je neznáma, neúplná alebo nie je istá;
- b) na základe procesných pravidiel podľa vnútroštátneho práva členského štátu deliktu je potrebný dôkaz o doručení písomnosti alebo iný dôkaz, ktorý možno získať v prípade doporučenej zásielky alebo rovnocenných elektronických prostriedkov;
- c) nebolo možné doručiť písomnosti ako doporučenú zásielku alebo prostredníctvom rovnocenných elektronických prostriedkov;
- d) členský štát deliktu má opodstatnené dôvody domnievať sa, že doručenie písomností ako doporučená zásielka alebo prostredníctvom rovnocenných elektronických prostriedkov v danom konkrétnom prípade nebude účinné alebo nie je vhodné.

4. Žiadosť o začatie postupu vzájomnej pomoci uvedeného v odseku 3 môže vydať správny alebo súdny orgán, alebo policajný orgán príslušný v danom prípade, v súlade s vnútroštátnym právom členského štátu deliktu.

Národný kontaktný bod členského štátu deliktu postúpi informačný list alebo následnú dokumentáciu, ktoré sa majú doručiť národnému kontaktnému bodu členskému štátu evidencie alebo členskému štátu bydliska spolu s elektronicky štruktúrovanou žiadosťou.

5. Členské štáty zabezpečia doručenie informačného listu a následnej dokumentácie, ktoré sa majú doručiť v súlade s odsekom 3, buď v súlade so svojim vnútroštátnym právom alebo v náležite opodstatnených prípadoch, osobitnou metódou, o ktorú požiadal členský štát deliktu, ak takáto metóda nie je nezlučiteľná s ich vnútroštátnym právom.

6. Členský štát evidencie alebo členský štát bydliska zabezpečia, aby ich národný kontaktný bod skoncipoval elektronicky štruktúrovaný certifikát a zaslal ho národnému kontaktnému bodu členského štátu deliktu v týchto prípadoch:

- a) pri dokončení formalít týkajúcich sa doručenia informačného listu alebo následnej dokumentácie v súlade s odsekom 3;
- b) ak doručenie nebolo úspešné.

Ak o to členský štát deliktu požiada, k certifikátu sa priloží kópia doručených písomností.

7. Žiadosť uvedená v odseku 4 sa predkladá v jazyku alebo jednom z jazykov členského štátu evidencie alebo členského štátu bydliska, ktoré oznámili Komisii v súlade s odsekom 8. Certifikát uvedený v odseku 6 sa predkladá v jazyku členského štátu deliktu, ktoré oznámil Komisii v súlade s odsekom 8.

8. Ak sa členský štát deliktu rozhodne začať konanie v nadväznosti na dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky uvedené v článku 2 ods. 1, daný členský štát zašle informačný list a následnú dokumentáciu v jazyku, v ktorom je vyhotovený doklad o evidencii vozidla.

Ak jazyk, v ktorom je vyhotovený doklad o evidencii vozidla, nie je k dispozícii, alebo ak existujú odôvodnené pochybnosti, či by pri zaslaní informačného listu alebo následnej dokumentácie v jazyku, v ktorom je vyhotovený doklad o evidencii vozidla, bola dodržaná ochrana základných práv dotknutej osoby, informačný list a následné dokumenty sa zasielajú v úradnom jazyku alebo jazykoch členského štátu evidencie alebo členského štátu bydliska predpokladanej zodpovednej osoby.

V prípadoch, na ktoré sa vzťahuje druhý pododsek tohto odseku, ak členský štát evidencie alebo členský štát bydliska má viac úradných jazykov, informačné listy a následná dokumentácia sa zasielajú v úradnom jazyku alebo jazykoch regiónu alebo inej zemepisnej podoblasti, kde sa nachádza adresa predpokladanej zodpovednej osoby, alebo v inom jazyku, ktorý daný členský štát nahlásil ako prijateľný jazyk.

Každý členský štát musí Komisii oznámiť akýkoľvek úradný jazyk Únie, v ktorom možno informačný list zaslať, prípadne podľa jednotlivých regiónov alebo iných zemepisných podoblastí. Komisia sprístupní zoznam prijateľných jazykov na online portáli uvedenom v článku 8.

9. Členské štáty zabezpečia predpokladaným zodpovedným osobám možnosť komunikovať s orgánmi členského štátu deliktu až do fázy odvolania na súde v

akomkoľvek z jazykov, ktoré nahlásil buď členský štát evidencie alebo členský štát bydliska alebo členský štát deliktu Komisii v súlade s odsekom 8, alebo v prípade, že dotknutá osoba nemá dostatočnú znalosť predmetných jazykov, v jazyku Únie, ktorým hovorí alebo ktorému rozumie.

10. Členské štáty zabezpečia, aby kvalita prekladov informačných listov a následnej dokumentácie zodpovedala minimálne norme stanovenej v článku 3 bode 9 smernice 2010/64/EÚ.

11. Členský štát deliktu zabezpečí, aby informačný list a následná dokumentácia doručené predpokladanej zodpovednej osobe mohol účinne a rýchlo preskúmať súd, tribunál alebo podobná inštitúcia s právomocou prijímať právne záväzné rozhodnutia, a to na žiadosť akejkoľvek osoby s neodhateľným právnym záujmom na výsledku konaní iniciovaných podľa článku 5 a z dôvodu, že takéto dokumenty nespĺňajú ustanovenia tohto článku.

12. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých špecifikuje obsah elektronického vzoru žiadosti uvedenej v odseku 4 a certifikátu uvedeného v odseku 6, ako aj funkcie a technické špecifikácie softvérovej aplikácie na výmenu údajov vrátane opatrení kybernetickej bezpečnosti. V softvérových špecifikáciách sa stanoví tak asynchrónny režim online výmeny informácií, ako aj asynchrónny režim hromadnej online výmeny informácií. Údaje sa prenášajú pokročilou šifrovacou technológiou. Dané vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10a ods. 2.

Článok 5b

Finančné nároky právnych subjektov s právomocami od členských štátov

Členské štáty zabezpečia, aby v prípadoch, keď udelia súkromnému alebo verejnému subjektu s vlastnou právnou subjektivitou právomoc spravovať konanie v nadväznosti na dopravné delikty uvedené v bode 5 ods. 1 alebo ich časť vrátane uplatňovania peňažných sankcií, predpokladaná zodpovedná osoba nemusela hradiť poplatky subjektu v súvislosti s právnymi a administratívnymi nákladmi, ktoré vznikli pri spravovaní daných konaní. Týmto ustanovením nie je dotknuté právo orgánov členských štátov vyberať primerané administratívne poplatky.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu a o zrušení smernice 1999/93/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73).“

8. Články 6, 7 a 8 sa nahrádzajú takto:

„Článok 6

Podávanie správ a monitorovanie

1. Každý členský štát najneskôr 6. mája 2024, 6. mája 2026 (...) zašle Komisii komplexnú správu v súlade s druhým a tretím pododsekom tohto odseku.

V každej komplexnej správe treba uviesť počet automatizovaných vyhľadávaní adresovaných národnému kontaktnému bodu členského štátu evidencie, ktoré členský štát deliktu uskutočnil v nadväznosti na delikty spáchané na jeho území, spolu s druhom deliktov, vzhľadom na ktoré boli žiadosti adresované, a počet žiadostí bez výsledkov.

Každá komplexná správa musí zahŕňať aj opis situácie na vnútroštátnej úrovni vo vzťahu k danému postupu v nadväznosti na dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky na základe podielu takýchto deliktov, po ktorých nasledovali informačné listy.

2. Každý členský štát do [štyri roky od nadobudnutia účinnosti tejto smernice] a následne každé štyri roky zasiela Komisii správu o uplatňovaní tejto smernice.

3. V správe treba uviesť počet automatizovaných vyhľadávaní adresovaných národnému kontaktnému bodu členského štátu evidencie, ktoré členský štát deliktu uskutočnil v súlade s článkom 4 ods. 1 v nadväznosti na dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky uvedené v článku 2 ods. 1 spáchané na jeho území, spolu s druhom deliktov, vzhľadom na ktoré boli žiadosti adresované, a počet žiadostí bez výsledkov štruktúrovaný podľa dôvodu neúspešnosti vyhľadávania. Tieto informácie môžu byť založené na údajoch poskytnutých prostredníctvom systému Eucaris.

Správa musí zahŕňať aj opis situácie na vnútroštátnej úrovni vo vzťahu k danému postupu v nadväznosti na dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky. V opise sa musí špecificky uviesť aspoň:

- a) celkový počet zaznamenaných dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky uvedených v článku 2 ods. 1, ktoré sa zistili automaticky alebo bez identifikovania zodpovednej osoby na mieste;
- b) počet zaznamenaných dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky uvedených v článku 2 ods. 1 spáchaných s vozidlami zaevidovanými v členskom štáte inom než je členský štát, kde došlo k spáchaniu deliktu, ktoré sa zistili automaticky alebo bez identifikovania zodpovednej osoby na mieste;
- c) počet pevných alebo odstrániteľných zariadení na automatickú detekciu vrátane rýchlostných kamier;
- d) počet peňažných sankcií, ktoré dobrovoľne zaplatili nerezidenti;
- e) počet elektronicky postúpených žiadostí o vzájomnú pomoc v súlade s článkom 4a ods. 3 a počet takýchto žiadostí, pri ktorých sa informácie neposkytli;
- f) počet elektronicky postúpených žiadostí o vzájomnú pomoc v súlade s článkom 5a ods. 4 a počet takýchto žiadostí, pri ktorých nebolo možné písomnosti doručiť.

4. Komisia posúdi správy od členských štátov a výbor uvedený v článku 10a informuje o ich obsahu najneskôr šesť mesiacov od doručenia správ od všetkých členských štátov.

Článok 7

Ďalšie povinnosti

Bez toho, aby boli dotknuté povinnosti vyplývajúce z nariadenia (EÚ) 2016/679, smernice (EÚ) 2016/680 a smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555*, členské štáty sa navzájom informujú o kybernetických bezpečnostných incidentoch oznamovaných podľa článku 10 smernice (EÚ) 2022/2555, ak sa dané incidenty týkajú dát uložených vo virtuálnych alebo fyzických cloudoch alebo prostredníctvom cloudových hostingových služieb.

Článok 8

Portál na cezhraničnú výmenu informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky („portál cezhraničného presadzovania predpisov“)

1. Komisia zriadi a udržiava online portál cezhraničného presadzovania predpisov vo všetkých úradných jazykoch Únie, ktorý slúži na:

- a) spoločné využívanie informácií s účastníkmi cestnej premávky o pravidlách platných v členských štátoch v oblastiach, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, predovšetkým o pravidlách v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, odvolacích konaniach, uplatnených sankciách a režimoch a dostupných spôsoboch platieb peňažných sankcií;
- b) výmenu informácií a inú interakciu medzi národnými kontaktnými bodmi a inými príslušnými orgánmi členských štátov navzájom a s inými účastníkmi cestnej premávky, predovšetkým na poskytovanie prístupu ku konkrétnym aplikáciám členských štátov uľahčujúcim uplatňovanie sankcií prípadne vrátane aplikácií na platbu peňažných sankcií. Môže to zahŕňať výmenu údajov o evidencii vozidiel a údajov o osobách, o ktorých sa predpokladá, že sú zodpovedné, alebo sú zodpovedné za dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky uvedené v článku 2 ods. 1.

2. Prístup k portálu cezhraničného presadzovania predpisov sa poskytuje národným kontaktným bodom a iným príslušným orgánom s kompetenciami v oblasti identifikovania zodpovedných osôb a cezhraničného presadzovania pravidiel súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky v členských štátoch.

3. Členské štáty pomáhajú účastníkom cestnej premávky pri overovaní pravosti informačných listov a následnej dokumentácie. Na tento účel si členské štáty navzájom, ako aj s Komisiou, prostredníctvom portálu cezhraničného presadzovania predpisov postupujú vzory informačných listov a následnej dokumentácie, ktoré vydali ich orgány a ktoré sa používajú v cezhraničných prípadoch. Členské štáty sa takisto navzájom informujú o orgánoch a splnomocnených právnych subjektoch, ktoré majú právo dané listy a dokumentáciu vydávať. Prevádzkovateľom portálu cezhraničného presadzovania predpisov je Komisia v súlade s nariadením 2018/1725**.

4. Portál cezhraničného presadzovania predpisov musí byť kompatibilný s rozhraním stanoveným podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724*** a s inými portálmi a platformami s podobným účelom, akým je napríklad Európsky portál elektronickej justície.

5. Členské štáty si na účely tohto článku navzájom, ako aj Komisii, poskytujú aktuálne informácie, a prostredníctvom portálu cezhraničného presadzovania predpisov pravidelne komunikujú s účastníkmi cestnej premávky.

6. Komisia prijíma vykonávacie akty, v ktorých stanovuje technické špecifikácie vrátane opatrení kybernetickej bezpečnosti potrebné na používanie a údržbu portálu cezhraničného presadzovania predpisov. Dané vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10a ods. 2.

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555 zo 14. decembra 2022 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 910/2014 a smernica (EÚ) 2018/1972 a zrušuje smernica (EÚ) 2016/1148 (smernica NIS 2) (Ú. v. EÚ L 333, 27.12.2022, s. 80).

** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39).

*** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 z 2. októbra 2018 o zriadení jednotnej digitálnej brány na poskytovanie prístupu k informáciám, postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov a o zmene nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 1).“

9. Vkladá sa tento článok 8a:

„Článok 8a

**Finančná podpora na cezhraničnú spoluprácu pri činnostiach presadzovania
dodržiavania predpisov**

Komisia poskytuje finančnú podporu na iniciatívy, ktoré prispievajú k cezhraničnej spolupráci pri presadzovaní pravidiel bezpečnosti cestnej premávky v Únii, predovšetkým pri výmene najlepších postupov, uplatňovaní inteligentných metód a techník presadzovania dodržiavania predpisov zo strany členských štátov, zintenzívňovaní budovania kapacity orgánov presadzovania práva a pri kampaniach na zvyšovanie informovanosti vzhľadom na cezhraničné opatrenia na presadzovanie dodržiavania predpisov.“

10. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Delegované akty

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 10 prijímať delegované akty týkajúce sa aktualizácie prílohy so zreteľom na technický pokrok, alebo keď si to vyžadujú právne akty Únie, ktoré sú priamo relevantné z hľadiska aktualizácie prílohy.“

11. Vkladá sa tento článok 10a:

„Článok 10a

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011*.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak sa má stanovisko výboru získať písomným postupom, uvedený postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v rámci lehoty na vydanie stanoviska rozhodne predseda výboru alebo ak o to požiada jednoduchá väčšina členov výboru.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).“

12. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

Podávanie správ zo strany Komisie

Komisia najneskôr do 18 mesiacov od doručenia správ uvedených v článku 6 ods. 2 od všetkých členských štátov predloží správu o uplatňovaní tejto smernice v členských štátoch Európskemu parlamentu a Rade.

13. Príloha I sa nahrádza znením, ktoré je uvedené v prílohe k tejto smernici.
14. Príloha II sa vypúšťa.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. Znenie týchto ustanovení bezodkladne oznámia Komisii.
- Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predsedníčka*

*Za Radu
predseda*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

--

1.2. Príslušné oblasti politiky

Doprava, bezpečnosť cestnej premávky

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

☐ novej akcie

☐ novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu⁷³

☒ predĺženia trvania existujúcej akcie

☐ zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie alebo presmerovania jednej alebo viacerých akcií na ďalšiu/novú akciu

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

Všeobecným cieľom tejto iniciatívy je zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky prostredníctvom účinnejšieho cezhraničného presadzovania pravidiel bezpečnosti cestnej premávky v EÚ.
--

1.4.2. Špecifické ciele

Špecifické ciele iniciatívy sú: – zvýšiť mieru dodržiavania dodatočných pravidiel bezpečnosti cestnej premávky vodičmi-nerezidentmi, – zefektívniť postupy vzájomnej pomoci medzi členskými štátmi pri cezhraničnom vyšetrovaní dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, – posilniť ochranu základných práv páchateľov-nerezidentov vrátane zosúladenia s novými pravidlami EÚ o ochrane osobných údajov.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uved'te, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na prijímateľov/cieľové skupiny.

Iniciatíva prispeje k všeobecnému cieľu zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky v EÚ prostredníctvom lepšieho presadzovania pravidiel bezpečnosti cestnej premávky v prípade páchateľov-nerezidentov, ktorí často unikajú postihom. Bude mať veľmi pozitívny vplyv odhadovaný z hľadiska zachránených životov a úrazov, ktorým sa zabráni (384 zachránených životov a 21 405 úrazov, ktorým sa zabráni). Rozsah pôsobnosti návrhu sa rozšíri tak, aby zahŕňal ďalšie dopravné delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, ako je nedodržanie dostatočnej vzdialenosti medzi vozidlami, nebezpečné predbiehanie, nebezpečné parkovanie, prechádzanie cez plnú čiaru, vedenie vozidla v protismere alebo v odstavnom pruhu

⁷³

Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

a vedenie preťaženého vozidla. Rozšírením rozsahu pôsobnosti na tieto delikty by sa mal počet zistených deliktov zvýšiť o 2 % v roku 2025 v porovnaní so základným scenárom a následne počas celého obdobia posudzovania.

V súčasnosti je približne 20 % všetkých vyšetrovaní týkajúcich sa deliktov spáchaných vozidlami evidovanými v zahraničí neúspešných z dôvodu technických problémov, ako je dostupnosť presných informácií v národných registroch vozidiel a identifikovanie zodpovednej osoby. Očakáva sa, že výsledkom návrhu bude zvýšený počet úspešne vykonaných vyšetrovaní. Návrhom sa zavádzajú politické opatrenia zamerané na zlepšenie obsahu registrov vozidiel a existujúcej výmeny informácií medzi orgánmi presadzovania. Popri týchto opatreniach návrh obsahuje prispôsobené nadväzujúce postupy vyšetrovania založené na elektronickej výmene konkrétnych informácií, ako sú vizuálne dôkazy na lepšie identifikovanie zodpovednej osoby. Umožňuje aj uplatňovať povinnosť majiteľa/držiťa vozidla spolupracovať s orgánmi presadzovania pri identifikovaní vodiča/skutočného páchatelia, v súlade s vnútroštátnym právom členských štátov.

Návrh prispieva k lepšiemu cezhraničnému uplatňovaniu sankcií, pretože opatrenia zamerané na zlepšenie vyšetrovania a identifikovania zodpovednej osoby budú mať takisto pozitívny vplyv na počet úspešne vyšetrených deliktov a prostredníctvom rovnakého zaobchádzania s vodičmi aj na vyššiu mieru presadzovania.

Návrhom sa zavádzajú opatrenia na zvýšenie ochrany základných práv vodičov-nerezidentov s cieľom zabezpečiť, aby informačné listy a následná dokumentácia vystavené orgánmi presadzovania v súvislosti s deliktmi obsahovali všetky potrebné informácie o správnych alebo trestných konaniach, aby boli napísané jazykom, ktorému vodiči rozumejú, a aby bolo možné overiť pravosť týchto dokumentov.

A napokon je návrh zameraný na zlepšenie cezhraničného presadzovania pravidiel bezpečnosti cestnej premávky na základe existujúcej intervencie. Znamená to, že základný scenár už obsahuje určité opatrenia na riešenie určených problémov. Opatrenia uvedené v návrhu sú prevažne technické a dopĺňajú existujúce pravidlá, pričom sa uznáva, že harmonizácia vnútroštátnych právnych systémov vrátane postupov, ktoré tvoria základ cezhraničného vyšetrovania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky a cezhraničného uplatňovania sankcií pri takýchto deliktoch, čo by mohlo značne zvýšiť podiel úspešných vyšetrovaní, nie je realistickou možnosťou.

Z dôvodu zamýšľaného rozšírenia rozsahu pôsobnosti návrhu a zjednodušenia cezhraničného vyšetrovania dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré sú prispôbené na hromadné zisťovanie deliktov, ktoré sa často označujú ako správne delikty a digitalizujú sa prostredníctvom osobitného IT portálu a platforiem, bude možné úspešne vyšetriť viac deliktov, a tým znížiť mieru beztretnosti páchatel'ov-nerezidentov. Následkom toho vodiči-nerezidenti prispôbia svoje správanie na cestách. Očakáva sa, že to povedie k zníženiu počtu deliktov spáchaných vozidlami evidovanými v zahraničí v porovnaní so základným scenárom.

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

Uved'te ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.

Komisia bude monitorovať tieto ukazovatele výkonnosti týkajúce sa vykonávania a účinnosti uplatňovania iniciatívy/intervencie (článok 6 návrhu):

- celkový počet evidovaných dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, ktoré sa zisťujú automaticky alebo bez identifikovania zodpovednej osoby na mieste,
- počet evidovaných dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, ktoré boli spáchané vozidlami evidovanými v inom členskom štáte, než je členský štát, v ktorom bol delikt spáchaný, a ktoré sa zisťujú automaticky alebo bez identifikovania zodpovednej osoby na mieste,
- počet pevných alebo odstrániteľných automatických zariadení na zisťovanie deliktov, ako sú rýchlostné kamery,
- počet peňažných sankcií dobrovoľne uhradených nerezidentmi,
- počet elektronicky prenášaných žiadostí v rámci postupu vzájomnej pomoci (nadväzujúce vyšetrovanie) a počet takýchto žiadostí, pri ktorých informácie neboli poskytnuté,
- počet elektronicky prenesených žiadostí týkajúcich sa doručovania písomností a počet takýchto žiadostí, pri ktorých nebolo možné písomnosti doručiť.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. *Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy*

Nestanovujú sa žiadne osobitné požiadavky, ktoré by museli byť splnené v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte. Z krátkodobého hľadiska sa však očakáva, že vďaka iniciatíve sa významne zníži beztretnosť páchatel'ov-nerezidentov, pričom sa vychádza zo súčasnej smernice, ktorá pozoruhodne prispela k odstráneniu ich anonymity. Z dlhodobého hľadiska sa predpokladá zreteľnejšie zníženie nehôd so smrteľnými následkami a s vážnymi zraneniami, ktorých účastníkmi sú vodiči-nerezidenti.

1.5.2. *Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.*

Pridaná hodnota iniciatívy je podobná pridanej hodnote EÚ, pokiaľ ide o súčasnú smernicu. Existujúce dvojstranné a mnohostranné dohody (dohoda Salzburského fóra o cezhraničnom presadzovaní) by neboli schopné dosiahnuť rovnakú úroveň účinnosti ako smernica z hľadiska ukončenia beztretnosti páchatel'ov-nerezidentov, ako aj zabezpečenia rovnakého zaobchádzania so všetkými účastníkmi cestnej premávky. Z hodnotenia smernice vyplýva, že ak členské štáty chceli dosiahnuť rovnaké výsledky prostredníctvom uzatvorenia dvojstranných dohôd, museli by sa uzavrieť stovky takýchto dohôd, čo by viedlo k obrovskej zložitosti a možným nezrovnalostiam a v konečnom dôsledku k významným nákladom pre vnútroštátne správne orgány. Na pridanú hodnotu opatrenia EÚ teda možno pozeráť aj z uhla pohľadu efektívnosti, keďže jednotný rámec poskytuje vyššiu efektívnosť.

Nedostatky súčasnej smernice – najmä jej nedostatočná účinnosť – možno riešiť len konaním na úrovni EÚ. Iba nástrojom EÚ sa môže zaviesť jednotné a efektívne cezhraničné presadzovanie pravidiel bezpečnosti cestnej premávky v celej EÚ.

1.5.3. *Poznanky získané z podobných skúseností v minulosti*

Pri hodnotení súčasnej smernice sa zistilo, že má pozitívny vplyv na odstránenie anonymity páchatel'ov, ktorí spáchali dopravný delikt súvisiaci s bezpečnosťou cestnej premávky v zahraničí, keďže v priebehu času sa vyšetrovalo čoraz viac dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky spáchaných nerezidentmi. Opatrenia súčasnej smernice však neboli dostatočné na odstránenie ich beztrestnosti. V roku 2015 sa približne 50 % zistených dopravných deliktov spáchaných nerezidentmi nevyšetrovalo a približne 50 % peňažných sankcií za tie delikty, ktoré sa vyšetrovali, nebolo úspešne uplatnených. V prípade takmer všetkých deliktov, keď páchatelia odmietli uhradiť peňažné sankcie, sa tieto sankcie neuplatnili, t. j. v prípade úspešne uplatnených sankcií šlo v podstate o dobrovoľné platby.

Hlavným vysvetlením tejto skutočnosti sú ťažkosti v oblasti spolupráce medzi členskými štátmi pri vyšetrovaní dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky a uplatňovaní sankcií po vzájomnej výmene údajov o evidencii vozidiel, najmä v prípadoch, na ktoré sa vzťahujú odlišné režimy právnej zodpovednosti. Takáto spolupráca sa však zdala úspešnou medzi členskými štátmi, ktoré spolu uzavreli dvojstranné alebo mnohostranné dohody dopĺňajúce právo EÚ.

1.5.4. *Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi*

Navrhovaná revízia smernice o cezhraničnej výmene informácií je v súlade s ostatnými právnymi predpismi EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Návrh sa odvoláva na smernicu Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá, pokiaľ ide o klasifikáciu prvkov údajov o evidencii vozidiel; rozširuje sa ním rozsah pôsobnosti smernice o cezhraničnej výmene informácií na delikt používania preťaženého vozidla, v dôsledku čoho úzko súvisí s uplatňovaním smernice Rady 96/53/ES o najväčších prípustných rozmeroch a maximálnej povolenej hmotnosti vozidiel; dopĺňa smernicu o vodičských preukazoch tým, že umožňuje používať osobné údaje z registra vodičských preukazov na cezhraničné vyšetrovanie dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, informovanie páchatel'ov o uplatňovaných sankciách, ktoré majú vplyv na ich právo viesť motorové vozidlo, a identifikovanie osoby zodpovednej za delikty súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky. Návrh je takisto v súlade so širším súborom existujúcich právnych nástrojov a prebiehajúcich iniciatív na úrovni Únie v oblasti policajnej a justičnej spolupráce, ktoré sa musia zohľadniť v súvislosti s touto iniciatívou, ako sú existujúce postupy cezhraničného vyšetrovania v rámci Dohovoru o vzájomnej pomoci v trestných veciach medzi členskými štátmi Európskej únie, európsky vyšetrovací príkaz a príkazy rozhodnutia, ktoré sú v súčasnosti predmetom revízie.

V záujme zabezpečenia jednotného prístupu pri cezhraničnom presadzovaní pravidiel cestnej premávky bol vytvorený balík na rokovania, ktorý tvoria tri iniciatívy – popri tomto návrhu smernice, ktorou sa mení smernica o cezhraničnej výmene informácií, balík obsahuje aj návrh novej smernice o vodičských preukazoch (ktorou sa nahrádza smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch) a návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o určitých prípadoch zákazu riadenia motorového vozidla s platnosťou v celej Únii.

1.5.5. Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia

Jednorazové náklady v roku 2025 a priebežné náklady Komisie na úpravu do roku 2050 súvisia predovšetkým so zriadením informačného systému na podporu komunikácie medzi vládnyimi orgánmi/organizáciami, fyzickými a právnickými osobami v cezhraničných správnych a trestných konaniach. Funkcia poskytovania informácií špecializovaného IT portálu bude vychádzať z existujúceho portálu, ktorý spravuje Komisia (Cesta do zahraničia), a modernizácia tohto systému by predstavovala najlepšie využitie súčasnej organizácie a doteraz investovaných prostriedkov. Zriadenie informačného systému si nevyžaduje zvýšenie ľudských zdrojov.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

☐ obmedzené trvanie

- ☐ v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- ☐ Finančný vplyv na viazané rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR a na platobné rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR.

☒ neobmedzené trvanie

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od roku 2025 do roku 2027
- a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu⁷⁴

☒ Priame riadenie na úrovni Komisie

- ☐ prostredníctvom jej útvarov vrátane zamestnancov v delegáciách Únie

☐ Zdieľané riadenie s členskými štátmi

☐ Nepriame riadenie, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

- ☐ tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,
- ☐ medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),
- ☐ Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,
- ☐ subjekty uvedené v článkoch 70 a 71 nariadenia o rozpočtových pravidlách,
- ☐ verejnoprávne subjekty,
- ☐ súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ sú im poskytnuté primerané finančné záruky,
- ☐ súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým sú poskytnuté primerané finančné záruky,
- ☐ subjekty alebo osoby poverené vykonávaním osobitných akcií v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.
- *V prípade viacerých spôsobov riadenia uved'te v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.*

Poznámky:

Vykonávanie návrhu si vyžaduje, aby sa zriadil a udržiaval nový informačný systém. Týmto systémom by sa mali prepájať existujúce siete vnútroštátnych informačných systémov a interoperabilných prístupových bodov, ktoré fungujú v rámci individuálnej zodpovednosti a správy jednotlivých členských štátov, s cieľom zaistiť bezpečnú a spoľahlivú cezhraničnú výmenu informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky. Komisia vo vykonávacích aktoch vymedzí vhodné IT riešenia vrátane návrhu/štruktúry a technických špecifikácií špecializovaného digitálneho portálu a elektronických systémov (rozhranie platformy) na vzájomné prepojenie vnútroštátnych systémov na výmenu informácií,

⁷⁴

Vysvetlenie metód plnenia rozpočtu a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovom sídle BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

ktoré sa členské štáty môžu rozhodnúť používať. Očakáva sa, že náklady Komisie na úpravu budú tvoriť tri hlavné prvky nákladov (vypočítané v čistej súčasnej hodnote), ktorými sú:

- neopakované náklady na úpravu (jednorazové náklady) v roku 2025 v dôsledku výmeny informácií medzi členskými štátmi v súvislosti s overovaním informačného listu a následnej dokumentácie prostredníctvom špecializovaného IT portálu, sa odhadujú na 405 000 EUR,
- neopakované náklady na úpravu (jednorazové náklady) v dôsledku zriadenia špecializovaného IT portálu sa na rok 2025 odhadujú na 70 000 EUR,
- prebiehajúce náklady na úpravu (vývoj, údržba a podpora špecializovaného IT portálu) odhadované približne na 50 000 EUR ročne, pričom sú určené na viac interaktívnu výmenu informácií medzi orgánmi presadzovania členských štátov a orgánmi zastupujúcimi občanov/účastníkov cestnej premávky nielen o platných zavedených pravidlách bezpečnosti cestnej premávky (existujúce webové sídlo Komisie Cesta do zahraničia), ale aj o platných penalizačných systémoch a odvolacích konaniach.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

Uvedte frekvenciu a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Úlohy, ktoré priamo vykonáva GR pre mobilitu a dopravu (GR MOVE) sa riadia podľa ročného cyklu plánovania a monitorovania vykonávaného v Komisii a výkonných agentúrach, vrátane podávania správ o výsledkoch prostredníctvom výročnej správy o činnosti GR pre mobilitu a dopravu.

Komisia bude monitorovať vykonávanie a účinnosť uplatňovania iniciatívy/intervencie prostredníctvom podávania správ o špecifických ukazovateľoch (článok 6 návrhu), ktoré obsahujú napríklad počet automatizovaných odchádzajúcich/prichádzajúcich žiadostí uskutočnených členským štátom, v ktorom bol spáchaný delikt, a určených členskému štátu, v ktorom je vozidlo evidované, počet registrovaných dopravných deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky zistených automaticky alebo bez identifikácie zodpovednej osoby na mieste a spáchaných vozidlami evidovanými v zahraničí, počet automatických kontrolných zariadení (napr. rýchlostné kamery) alebo počet peňažných sankcií dobrovoľne uhradených nerezidentmi.

Nové obdobie vykazovania pre členské štáty sa predlžuje zo súčasných dvoch rokov na štyri roky, čím sa zosúladí s harmonogramom Komisie týkajúcim sa hodnotenia a znižuje administratívne zaťaženie vnútroštátnych orgánov. IT platformy majú slúžiť na uľahčenie automatického zostavovania údajov podľa špecifických funkcií na podávanie správ.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. *Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly*

Oddelenie v GR pre mobilitu a dopravu, ktoré je poverené touto oblasťou politiky, bude riadiť vykonávanie smernice v spolupráci s inými príslušnými oddeleniami a generálnymi riaditeľstvami.

Výdavky sa budú realizovať v rámci priameho riadenia pri plnom uplatňovaní ustanovení nariadenia o rozpočtových pravidlách. Stratégia kontroly verejného obstarávania a grantov v rámci GR pre mobilitu a dopravu zahŕňa osobitné právne, prevádzkové a finančné kontroly *ex ante* týkajúce sa postupov (v prípade postupov verejného obstarávania vrátane preskúmania poradným výborom pre verejné obstarávanie a zákazky), ako aj podpisovania zmlúv a dohôd. Okrem toho podliehajú výdavky vynaložené na obstaranie tovaru a služieb kontrolám *ex ante* a v prípade potreby aj *ex post* a finančným kontrolám.

2.2.2. *Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie*

Veľmi nízke riziko. Špecializovaný IT portál bude vychádzať z existujúceho webového sídla Cesta do zahraničia (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_sk.htm) a modernizuje sa tak, aby bol viac interaktívny a aby poskytoval dodatočné funkcie. Určené riziká súvisia s používaním postupov verejného obstarávania: meškanie, dostupnosť údajov, včasné informácie pre trh atď. Tieto riziká sú predmetom

nariadenia o rozpočtových pravidlách a zmiernuje ich súbor vnútorných kontrol používaných GR pre mobilitu a dopravu pri obstarávaní tejto hodnoty.

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí)*

Požadované zvýšenie rozpočtu sa uplatňuje na zriadenie a údržbu informačného systému. Čo sa týka kontrolných činností súvisiacich s informačnými systémami vyvinutými alebo spravovanými riaditeľstvom zodpovedným za návrh, riadiaci výbor pre IT pravidelne monitoruje databázy riaditeľstva a dosiahnutý pokrok, pričom zohľadňuje zjednodušenie a nákladovú efektívnosť zdrojov IT Komisie.

Správy o nákladoch na kontrolu svojich činností podáva GR pre mobilitu a dopravu každoročne vo svojej výročnej správe o činnosti. Rizikový profil a náklady na kontroly činností verejného obstarávania sú v súlade s požiadavkami.

2.3. **Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam**

Uved'te existujúce alebo plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie na boj proti podvodom.

Uplatňujú sa obvyklé preventívne a ochranné opatrenia Komisie, a to konkrétne:

– platby za všetky služby kontrolujú zamestnanci Komisie pred zaplatením, pričom zohľadňujú všetky zmluvné náležitosti, hospodárske zásady a osvedčené finančné alebo riadiace postupy. Opatrenia proti podvodom (kontrola, požiadavky na hlásenie a pod.) sa zahrnú do všetkých dohôd a zmlúv uzavretých medzi Komisiou a príjemcami všetkých platieb,

– na účely boja proti podvodu, korupcii a iným nezákonným činnostiam sa bez obmedzenia uplatňujú ustanovenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 883/2013 z 25. mája 1999 o vyšetrovaniach vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF).

GR pre mobilitu a dopravu v roku 2020 prijalo revidovanú stratégiu na boj proti podvodom. Stratégia na boj proti podvodom GR pre mobilitu a dopravu je založená na stratégii Komisie v oblasti boja proti podvodom a na osobitnom posúdení rizika vykonávanom interne s cieľom určiť oblasti, ktoré sú najviac zraniteľné voči podvodom, na kontrolných opatreniach, ktoré už sú zavedené, a na opatreniach potrebných na zlepšenie kapacity GR pre mobilitu a dopravu na predchádzanie podvodom, ich odhaľovanie a nápravu.

Zmluvnými ustanoveniami vzťahujúcimi sa na verejné obstarávanie sa zabezpečuje, aby útvary Komisie, vrátane úradu OLAF, mohli vykonávať audity a kontroly na mieste s využitím štandardných ustanovení odporúčaných úradom OLAF.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP ⁷⁵	krajín EZVO ⁷⁶	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov ⁷⁷	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
01	02 20 04 01	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
	[XX YY YY YY]		ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE

⁷⁵ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁷⁶ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁷⁷ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto operačných rozpočtových prostriedkov: Nebudú potrebné žiadne dodatočné rozpočtové prostriedky. Sumy potrebné na financovanie projektu sa prerozdedia z rozpočtových prostriedkov už pridelených na program v oficiálnom finančnom pláne v rámci osobitných rozpočtových riadkov.

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	01	Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika
---	----	--

GR: MOVE			Rok 2025 ⁷⁸	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028	Rok 2029+	SPOLU (2025 – 2050)
• Operačné rozpočtové prostriedky								
Rozpočtový riadok 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
Rozpočtový riadok	Závazky	(1b)						
	Platby	(2b)						
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov ⁸⁰								
Rozpočtový riadok		(3)						
Rozpočtové prostriedky pre GR MOVE	Závazky	= 1a + 1b	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

⁷⁸ Rok 2025 je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať.

⁷⁹ Podľa oficiálnej rozpočtovej nomenklatúry.

⁸⁰ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky na podporu vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

SPOLU		+ 3						
	Platby	= 2a + 2b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	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
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU		(6)						0,051
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 1 viacročného finančného rámca SPOLU	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

Ak má návrh/iniciatíva vplyv na viaceré operačné okruhy, zopakujte oddiel uvedený vyššie:

Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU (všetky operačné 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
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU (všetky operačné okruhy)		(6)						
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 6 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	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 viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

Tento oddiel treba vyplniť s použitím rozpočtových údajov administratívnej povahy, ktoré sa najprv uvedú v [prílohe k legislatívnemu finančnému výkazu](#) (príloha 5 k rozhodnutiu Komisie o interných pravidlách plnenia oddielu všeobecného rozpočtu Európskej únie týkajúceho sa Komisie), ktorá sa na účely medziútvarej konzultácie nahrá do aplikácie DECIDE.

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028	Rok 2029+	SPOLU 2025 – 2050
GR: <.....>							
• Ľudské zdroje							
• Ostatné administratívne výdavky							
GR <.....> SPOLU	Rozpočtové prostriedky						

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závázky spolu = Platby spolu)								
---	--------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028	Rok 2029+	SPOLU 2025 – 2050
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca SPOLU	Závázky	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. Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Uved'te ciele a výstupy			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU	
	VÝSTUPY																	
	↓	Druh ⁸¹	Priemerné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet spolu
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1 ⁸² ...																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet																		
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2...																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 2 medzisúčet																		
SPOLU																		

⁸¹ Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

⁸² Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Špecifické ciele...“.

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N ⁸³	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	SPOLU
--	------------------------	------------	------------	------------	---	-------

OKRUH 7 viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
Medzisúčet OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								

Mimo OKRUHU 7⁸⁴ viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
Medzisúčet mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								

SPOLU								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na ostatné administratívne výdavky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami GR, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

⁸³ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. Nahraďte „N“ očakávaným prvým rokom vykonávania (napríklad: 2021). To isté urobte aj pri nasledujúcich rokoch.

⁸⁴ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky na podporu vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.3.1. Odhadovaná potreba ľudských zdrojov

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

odhady sa vyjadrujú v ekvivalente plného pracovného času

	Rok N	Rok N+1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)							
20 01 02 03 (delegácie)							
01 01 01 01 (nepriamy výskum)							
01 01 01 11 (priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času) ⁸⁵							
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia)							
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE, DAZ, PED v delegáciách)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	– ústredie						
	– delegácie						
01 01 01 02 (ZZ, DAZ, VNE – nepriamy výskum)							
01 01 01 12 (ZZ, DAZ, VNE – priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
SPOLU							

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreba ľudských zdrojov bude pokrytá úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonávať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	
Externí zamestnanci	

⁸⁵ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

⁸⁶ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

Návrh/iniciatíva:

- ☒ môže byť v plnej miere financovaná prerozdelením v rámci príslušného okruhu viacročného finančného rámca (VFR).

Sumy potrebné na financovanie projektu sa prerozdelia z rozpočtového riadku 02.200401.

- ☐ si vyžaduje použitie nepridelenej rezervy v rámci príslušného okruhu VFR a/alebo použitie osobitných nástrojov vymedzených v nariadení o VFR.

Vysvetlite, čo sa požaduje, a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky, zodpovedajúce sumy a nástroje, ktorých použitie sa navrhuje.

- ☐ si vyžaduje revíziu VFR.

Vysvetlite, čo sa požaduje, a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

3.2.5. Príspevky od tretích strán

Návrh/iniciatíva:

- ☒ nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami
- ☐ zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N ⁸⁷	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU								

⁸⁷

Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. Nahraďte „N“ očakávaným prvým rokom vykonávania (napríklad: 2021). To isté urobte aj pri nasledujúcich rokoch.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- ☒ Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- ☐ Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv na príjmy:
 - ☐ vplyv na vlastné zdroje
 - ☐ vplyv na iné príjmy
 - uveďte, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov ☐

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový riadok príjmov:	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁸⁸						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
Článok								

V prípade pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

--

Ďalšie poznámky (napr. spôsob/vzorec použitý na výpočet vplyvu na príjmy alebo akékoľvek ďalšie informácie).

--

⁸⁸ Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber.