



Svet
Evropske unije

Bruselj, 1. marec 2023
(OR. en)

6792/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0052 (COD)

TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	1. marec 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 126 final
Zadeva:	Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 126 final.

Priloga: COM(2023) 126 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Ta obrazložitevni memorandum je priložen predlogu direktive o spremembi Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu¹ (v nadaljnjem besedilu: direktiva o čezmejnem izvrševanju).

Varnost v cestnem prometu se je v EU v zadnjih 20 letih precej izboljšala. Število smrtnih žrtev v cestnem prometu se je zmanjšalo za 61,5 %, in sicer s približno 51 400 leta 2001 na približno 19 800 leta 2021. Vendar izboljšanje varnosti v cestnem prometu ni bilo zadostno za izpolnitev politične ambicije EU, da bi se število smrtnih žrtev v cestnem prometu med letoma 2001 in 2010 zmanjšalo za 50 %, med letoma 2011 in 2020 pa še za dodatnih 50 % (tj. za 75 % med letoma 2001 in 2020), kar izhaja iz več strateških dokumentov, ki jih je Komisija izdala v zadnjih dveh desetletjih, kot sta *bela knjiga o evropski prometni politiki za leto 2010*² in sporočilo Komisije *Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020*³. Sporočeno število približno 18 800 smrtnih žrtev v cestnem prometu v letu 2020 je še vedno precej presegalo ciljno vrednost, in to kljub izjemnemu letnemu zmanjšanju za več kot 17 % pod ustreznim številom smrtnih žrtev v cestnem prometu za leto 2019, na katero pa je močno vplivalo doslej največje zmanjšanje obsega cestnega prometa zaradi pandemije COVID-19⁴.

V letih pred letom 2020 se je število smrtnih žrtev v cestnem prometu komaj kaj zmanjšalo. Zaradi te upočasnitve, do katere je prišlo že okrog leta 2014, so ministri in ministrice EU za promet na neformalnem zasedanju Sveta o prometu marca 2017 v Valletti izdali ministrsko izjavo o varnosti v cestnem prometu⁵. V tej izjavi so države članice Komisijo pozvale, naj preuči možnost okrepitve pravnega okvira Unije za varnost v cestnem prometu, da bi obrnili ta trend stagnacije.

Komisija je junija 2019 objavila *okvir politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 – naslednji koraki v smeri „vizije nič“*⁶. V njem je predlagala nove vmesne cilje za zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu za 50 % med letoma 2020 in 2030, kot je priporočeno v izjavi iz Vallette. Komisija je ta okvir politike utemeljila na tako imenovanem pristopu „varnega sistema“, v skladu s katerim je mogoče smrt in hude poškodbe v trčenjih na cesti v veliki meri preprečiti, čeprav bo do trčenj še vedno prihajalo. Čezmejno izvrševanje prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, je eden od glavnih stebrov sistema, saj se z njim zmanjšuje nekaznovanje tujih voznikov. V *Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost*⁷ iz leta 2020 je bil mejnik zmanjšanja števila smrtnih žrtev pri vseh načinih prevoza v EU določen na skoraj nič do leta 2050, prav tako je bila v njej napovedana revizija direktive o čezmejnem izvrševanju v

¹ UL L 68, 13.3.2015, str. 9.

² COM(2001) 370 final.

³ COM(2010) 389 final.

⁴ Evropski svet za varnost v prometu je med prvo omejitvijo gibanja aprila 2020 poročal o 70–85-odstotnem zmanjšanju obsega prometa v večjih evropskih mestih (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Glej https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; Svet je junija 2017 sprejel sklepe o varnosti v cestnem prometu, v katerih je potrdil izjavo iz Vallette (glej dokument 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

okviru vodilnega področja 10 *Povečanje varnosti in varstva v prometu*. Ta pobuda je bila nato vključena v Prilogo II k delovnemu programu Komisije za leto 2022 (pobude v okviru programa REFIT) z naslovom *Nova spodbuda za evropsko demokracijo*⁸.

Pomembno je, da je Evropski parlament oktobra 2021 sprejel resolucijo o okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030⁹. Čeprav Parlament priznava doseženi napredek, je Komisijo pozval, naj pregleda direktivo o čezmejnem izvrševanju, saj obstoječi okvir „[...] ne zagotavlja ustrezno preiskav [prekrškov] za izvrševanje kazni [...]“.

Ta pobuda temelji na sedanji direktivi o čezmejnem izvrševanju, ki (1) vzpostavlja elektronsko izmenjavo podatkov iz registrov vozil med državami članicami prek določenih nacionalnih kontaktnih točk, kar pomaga pri identifikaciji lastnika/imetnika vozila, registriranega v tujini, s katerim je bil storjen prekršek; (2) določa evropski informacijski sistem za prometna in vozniška dovoljenja (Eucaris) kot prednostno informacijsko platformo za elektronsko izmenjavo podatkov iz registrov vozil; (3) se v praksi večinoma uporablja za čezmejne primere, kadar se prekrški odkrivajo na daljavo z avtomatsko ali ročno opremo za odkrivanje, predvsem s kamerami (tj. brez ustavitve vozila in/ali identifikacije voznika na kraju samem); (4) zajema osem prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu: prekoračitev dovoljene hitrosti, neuporabo varnostnega pasu, vožnjo skozi rdečo luč, vožnjo pod vplivom alkohola, vožnjo pod vplivom mamil, vožnjo brez zaščitne čelade, uporabo prepovedanega voznega pasu in nedovoljeno uporabo prenosnega telefona ali drugih komunikacijskih naprav med vožnjo; (5) določa način, na katerega bi bilo treba zadevno osebo obvestiti o prekršku, vključno z jezikovno ureditvijo – vsebuje tudi (neobvezno) predlogo za pisno obvestilo, ki se pošlje; (6) povečuje ozaveščenost državljanov, saj od držav članic zahteva, da Komisijo obvestijo o veljavnih predpisih o varnosti v cestnem prometu in jih objavijo na spletišču v vseh uradnih jezikih¹⁰.

V oceni učinka¹¹, priloženi prvemu predlogu direktive o čezmejnem izvrševanju iz leta 2008, je bilo ocenjeno, da nerezidenčni vozniki predstavljajo približno 5 % cestnega prometa v EU (v smislu prevoženih kilometrov), odgovorni pa so za približno 15 % prekrškov zaradi prekoračitve dovoljene hitrosti. Zato je pri njih razmeroma večja verjetnost, da bodo storili prekrške zaradi prekoračitve dovoljene hitrosti, kot pri rezidenčnih voznikih. Eden od opredeljenih razlogov za to je bil, da nerezidenti menijo, da je manj verjetno, da bodo dobili kazen za vožnjo v državi članici, v kateri ne prebivajo, in da je manj verjetno, da bodo sodno preganjani, če ne bodo plačali kazni, ki so jih naložili tuji organi. Čeprav je sedanja direktiva o čezmejnem izvrševanju prispevala k odpravi *anonimnosti* tujih storilcev prekrškov z občutnim povečanjem števila preiskanih čezmejnih primerov, so se pokazale tudi njene omejitve, saj njen odvratilni učinek ni zadostoval za odpravo *nekaznovanja* storilcev.

Cilja te pobude sta nadaljnje izboljšanje varnosti v cestnem prometu z razširitvijo področja uporabe direktive o čezmejnem izvrševanju še na druge prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, in racionalizacija (tj. poenostavitev, digitalizacija in izboljšanje) preiskovanja prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki so bili storjeni v tujini, da bi se olajšalo čezmejno izvrševanje sankcij. Njen cilj je tudi izboljšati varstvo temeljnih pravic nerezidenčnih voznikov. Cilji za uresničitev celotnega potenciala Direktive so:

⁸ Pobuda št. 26 v Prilogi II k COM(2021) 645 final.

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

¹⁰ Spletišče Komisije Gremo v tujino: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_sl.htm.

¹¹ SEC(2008) 351.

1. med nerezidenčnimi vozniki povečati upoštevanje predpisov s sprejetjem dodatnih prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu: nevarno vedenje pomembno vpliva na veliko število smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu. Preprečevanje takšnega nevarnega vedenja z razširitvijo področja uporabe direktive o čezmejnem izvrševanju še na druge prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, in s tem z zmanjšanjem nekaznovanja je ključnega pomena. Kadar države članice ne morejo učinkovito kaznovati storilcev prekrškov iz drugih držav članic, da bi zagotovile enako obravnavo rezidenčnih in nerezidenčnih voznikov, se resno zmanjšuje verodostojnost prizadevanj za izvrševanje;
2. racionalizirati postopke medsebojne pomoči med državami članicami pri čezmejnem preiskovanju prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu: v oceni direktive o čezmejnem izvrševanju iz leta 2016¹² so bili opredeljeni naslednji glavni razlogi, ki preprečujejo sprožitev sodnih postopkov zoper nerezidenčne storilce prekrškov: (1) približno polovica odkritih cestnoprometnih prekrškov, ki so jih storili nerezidenti, ni bila preiskana; (2) približno polovica denarnih kazni za cestnoprometne prekrške, ki so bili preiskani, ni bila uspešno izvršena; (3) skoraj ni bilo izvršitev za prekrške, katerih storilci so zavrnil plačilo denarnih kazni – uspešno izvršene kazni so bile predvsem rezultat prostovoljnih plačil. Glavni razlogi za ugotovljene pomanjkljivosti so bili zapletena, zamudna in zato pomanjkljiva medsebojna pomoč in sodelovanje med državami članicami pri preiskovanju prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ter pomanjkljivosti pri izvrševanju sankcij po izmenjavi podatkov iz registrov vozil, zlasti kadar se uporabljajo različne ureditve pravne odgovornosti;
3. okrepiti varstvo temeljnih pravic nerezidenčnih storilcev prekrškov, vključno z uskladitvijo z novimi pravili EU o varstvu osebnih podatkov: Komisija je prejela več pritožb državljanov glede (ne)spoštovanja temeljnih pravic, predvsem v zvezi s pritožbami zoper domnevno storjene cestnoprometne prekrške v tujini (zlasti glede manjkajočih ali nejasnih informacij o pritožbenih postopkih), manjkajočimi dokazi, različnimi roki za nerezidente in rezidente v zvezi z dostavo obvestil o plačilnem nalogu / pisnih obvestil, neustreznim vročanjem pisanj, vključno z manjkajočimi prevodi in težavami pri dostopu do specifičnih informacij o storjenih prekrških, ter načini poravnave denarnih kazni. Nenazadnje predlog zagotavlja uskladitev z novo zakonodajo EU o varstvu osebnih podatkov¹³, ki je bila medtem sprejeta.

Podrobnejše informacije o tem, kako so v pobudi obravnavani zgoraj navedeni cilji in z njimi povezane težave, so predstavljene v poglavju 3 tega obrazložitvenega memoranduma.

Za zagotovitev doslednega pristopa k čezmejnemu izvrševanju cestnoprometnih predpisov je bil oblikovan pogajalski sveženj, ki ga sestavljajo tri pobude – poleg tega predloga direktive o spremembi direktive o čezmejnem izvrševanju vsebuje tudi predlog nove direktive o vozniških dovoljenjih (ki nadomešča Direktivo 2006/126/ES o vozniških dovoljenjih¹⁴ (v nadaljnjem besedilu: direktiva o vozniških dovoljenjih)) ter predlog nove direktive Evropskega parlamenta in Sveta o učinku nekaterih prepovedi vožnje na ravni Unije.

¹² SWD(2016) 355 final.

¹³ Uredba (EU) 2016/679 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1) ter Direktiva (EU) 2016/680 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov, ki jih pristojni organi obdelujejo za namene preprečevanja, preiskovanja, odkrivanja ali pregona kaznivih dejanj ali izvrševanja kazenskih sankcij, in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 119, 4.5.2016, str. 89).

¹⁴ UL L 403, 30.12.2006, str. 18.

- **Skladnost z obstoječimi določbami politike s področja zadevne politike**

Predlagana revizija direktive o čezmejnem izvrševanju je skladna z drugo zakonodajo EU o varnosti v cestnem prometu. Revizija (1) se nanaša na Direktivo Sveta 1999/37/ES o dokumentih za registracijo vozil¹⁵ v zvezi z razvrstitvijo elementov podatkov iz registrov vozil; (2) razširja področje uporabe direktive o čezmejnem izvrševanju na prekršek zaradi uporabe preobremenjenega vozila, tako da je tesno povezana z uporabo Direktive Sveta 96/53/ES o največjih dovoljenih težah in merah določenih cestnih vozil¹⁶; (3) dopolnjuje direktivo o vozniških dovoljenjih, tako da dovoljuje uporabo osebnih podatkov iz registrov vozniških dovoljenj za čezmejno preiskovanje prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, obveščanje storilcev prekrškov o uporabljenih sankcijah, ki vplivajo na njihovo pravico do vožnje, in identifikacijo osebe, ki je odgovorna za prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Na ravni Unije že obstaja širši sklop obstoječih pravnih instrumentov in tekočih pobud, zlasti na področju policijskega in pravosodnega sodelovanja, ki jih je treba upoštevati v zvezi s to pobudo, kot so obstoječi čezmejni preiskovalni postopki v okviru Konvencije o medsebojni pravni pomoči v kazenskih zadevah med državami članicami Evropske unije¹⁷, evropski preiskovalni nalog¹⁸ in Prümški sklepi, ki se trenutno pregledujejo¹⁹. Vendar so v tem predlogu določeni posebni poenostavljeni in digitalizirani postopki za identifikacijo osebe, ki je odgovorna za prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu, in postopki za vročanje pisanj, ki odstopajo od zgoraj navedenih pravnih aktov, da bi se olajšalo na milijone samodejno odkritih prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki so pogosto opredeljeni kot upravni. Predlog tako kot sedanja različica direktive o čezmejnem izvrševanju ohranja močne povezave z Okvirnim sklepom 2005/214/PNZ²⁰, in sicer v primeru neplačila denarne kazni. Spodbuja učinkovito uporabo okvirnega sklepa, saj izboljšuje identifikacijo oseb, ki so odgovorne za prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, in varstvo temeljnih pravic nerezidenčnih voznikov.

Ta predlog se nanaša tudi na (1) Uredbo (EU) št. 910/2014 o elektronski identifikaciji in storitvah zaupanja za elektronske transakcije²¹, da se zagotovita pravni učinek in dopustnost pisnega obvestila in nadaljnjih dokumentov, poslanih in prejetih z uporabo storitve elektronske priporočene dostave; (2) Direktivo 2010/64/EU o pravici do tolmačenja in prevajanja v kazenskih postopkih²², da se zagotovi standardna kakovost prevoda pisnega obvestila in nadaljnjih dokumentov ter da se zagotovi, da izvajanje revidirane direktive o

¹⁵ UL L 138, 1.6.1999, str. 57.

¹⁶ Direktiva Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

¹⁷ Akt Sveta z dne 29. maja 2000 o ustanovitvi Konvencije o medsebojni pravni pomoči v kazenskih zadevah med državami članicami Evropske unije v skladu s členom 34 Pogodbe o Evropski uniji (UL C 197, 12.7.2000, str. 1).

¹⁸ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2014/41/EU z dne 3. aprila 2014 o evropskem preiskovalnem nalogu v kazenskih zadevah (UL L 130, 1.5.2014, str. 1).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

²⁰ Okvirni sklep Sveta 2005/214/PNZ z dne 24. februarja 2005 o uporabi načela vzajemnega priznavanja denarnih kazni (UL L 76, 22.3.2005, str. 16).

²¹ Uredba (EU) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o elektronski identifikaciji in storitvah zaupanja za elektronske transakcije na notranjem trgu in o razveljavitvi Direktive 1999/93/ES (UL L 257, 28.8.2014, str. 73).

²² Direktiva 2010/64/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o pravici do tolmačenja in prevajanja v kazenskih postopkih (UL L 280, 26.10.2010, str. 1).

čezmejnem izvrševanju ne vpliva na kazenske postopke, v katerih so potrebna posebna jamstva za zadevne posameznike, tj. procesna jamstva za osumljene in obdolžene osebe; (3) Direktivo (EU) 2022/2555 o ukrepih za visoko skupno raven kibernetске varnosti v Uniji²³, da se zagotovi izmenjava informacij o sporočenih kibernetских incidentih, kadar se obdelani osebni podatki hranijo z uporabo storitev v oblaku ali storitev gostovanja v oblaku; (4) Uredbo (EU) 2018/1724 o enotnem digitalnem portalu²⁴, da se zagotovi združljivost namenskega digitalnega portala iz poglavja 4 tega obrazložitvenega memoranduma in portala Komisije Tvoja Evropa; (5) direktive 2012/13/EU²⁵, 2013/48/EU²⁶, (EU) 2016/343²⁷, (EU) 2016/800²⁸ in (EU) 2016/1919²⁹ Evropskega parlamenta in Sveta, da se zagotovi, da izvajanje revidirane direktive o čezmejnem izvrševanju ne vpliva na kazenske postopke, v katerih so potrebna posebna jamstva za zadevne posameznike, in Uredbo (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah Unije³⁰, tj. procesna jamstva za osumljene in obdolžene osebe.

Kot je navedeno v ciljeh te pobude, je bila zakonodaja EU o varstvu osebnih podatkov prenovljena. Natančneje, sprejeta je bila Direktiva (EU) 2016/680 (v nadaljnjem besedilu: direktiva o varstvu podatkov pri preprečevanju, odkrivanju in preiskovanju kaznivih dejanj), ki je začela veljati maja 2016. Komisija mora v skladu s členom 62(6) direktive o varstvu podatkov pri preprečevanju, odkrivanju in preiskovanju kaznivih dejanj do 6. maja 2019 pregledati še druge pravne akte EU, ki urejajo obdelavo osebnih podatkov pristojnih organov za namene kazenskega pregona, da bi ocenila potrebo po njihovi uskladitvi z navedeno direktivo ter po potrebi pripravila predloge za njihovo spremembo, da se zagotovi skladnost pri varstvu osebnih podatkov na področju uporabe Direktive. Komisija je rezultate svojega pregleda leta 2020 objavila v sporočilu³¹, v katerem je navedenih deset pravnih aktov, vključno z direktivo o čezmejnem izvrševanju, ki bi jih bilo treba uskladiti z direktivo o varstvu podatkov pri preprečevanju, odkrivanju in preiskovanju kaznivih dejanj, skupaj s časovnim razporedom za to uskladitev. Ta pobuda torej zagotavlja uskladitev z direktivo o varstvu podatkov pri preprečevanju, odkrivanju in preiskovanju kaznivih dejanj, pri čemer je

²³ Direktiva (EU) 2022/2555 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o ukrepih za visoko skupno raven kibernetске varnosti v Uniji, spremembi Uredbe (EU) št. 910/2014 in Direktive (EU) 2018/1972 ter razveljavitvi Direktive (EU) 2016/1148 (UL L 333, 27.12.2022, str. 80).

²⁴ Uredba (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 2. oktobra 2018 o vzpostavitvi enotnega digitalnega portala za zagotavljanje dostopa do informacij, do postopkov ter do storitev za pomoč in reševanje težav ter o spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL L 295, 21.11.2018, str. 1).

²⁵ Direktiva 2012/13/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. maja 2012 o pravici do obveščenosti v kazenskem postopku (UL L 142, 1.6.2012, str. 1).

²⁶ Direktiva 2013/48/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2013 o pravici do dostopa do odvetnika v kazenskem postopku in v postopkih na podlagi evropskega naloga za prijetje ter pravici do obvestitve tretje osebe ob odvzemu prostosti in do komunikacije s tretjimi osebami in konzularnimi organi med odvzemom prostosti (UL L 294, 6.11.2013, str. 1).

²⁷ Direktiva (EU) 2016/343 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. marca 2016 o krepitvi nekaterih vidikov domneve nedolžnosti in krepitvi pravice biti navzoč na sojenju v kazenskem postopku (UL L 65, 11.3.2016, str. 1).

²⁸ Direktiva (EU) 2016/800 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o procesnih jamstvih za otroke, ki so osumljene ali obdolžene osebe v kazenskem postopku (UL L 132, 21.5.2016, str. 1).

²⁹ Direktiva (EU) 2016/1919 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. oktobra 2016 o brezplačni pravni pomoči za osumljene in obdolžene osebe v kazenskem postopku ter za zahtevane osebe v postopku na podlagi evropskega naloga za prijetje (UL L 297, 4.11.2016, str. 1).

³⁰ Uredba (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 2. oktobra 2018 o vzpostavitvi enotnega digitalnega portala za zagotavljanje dostopa do informacij, do postopkov ter do storitev za pomoč in reševanje težav ter o spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL L 295, 21.11.2018, str. 1).

³¹ COM(2020) 262 final.

zlasti pojasnjeno, da se ta direktiva uporablja za obdelavo osebnih podatkov v okviru direktive o čezmejnem izvrševanju.

Poleg tega je treba za zagotovitev združljivosti sistemov, ki se bodo uporabljali, pri digitalizaciji postopkov nadaljnje obravnave iz tega predloga na podlagi izvedbenih aktov upoštevati digitalizacijo obstoječih čezmejnih preiskovalnih postopkov in rešitve na področju IT iz predloga uredbe o digitalizaciji pravosodnega sodelovanja in dostopa do sodnega varstva v čezmejnih civilnih, gospodarskih in kazenskih zadevah³², katere cilj je poiskati načine za čim lažje vodenje postopkov in zmanjšanje težav v praksi v zvezi z učinkovitim in preglednim dostopom fizičnih in pravnih oseb do sodnega varstva. Digitalne rešitve, ki jih je treba vzpostaviti z izvedbenimi akti v okviru tega predloga, bi morale biti usklajene tudi z zahtevami glede čezmejne interoperabilnosti digitalnih javnih storitev iz predloga akta o interoperabilnosti Evrope³³, s katerim se krepi čezmejna interoperabilnost v javnem sektorju.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga za prvotno sprejetje direktive o čezmejnem izvrševanju je bil člen 87(2) PDEU³⁴, tj. pravna podlaga za policijsko sodelovanje, ki je Združenemu kraljestvu, Danski in Irski omogočala, da ne uporabijo Direktive. S sodbo Sodišča z dne 6. maja 2014 v zadevi C-43/12³⁵ je bila ta direktiva razveljavljena, ker je Sodišče menilo, da Direktive ni bilo mogoče sprejeti na pravni podlagi za policijsko sodelovanje, pač pa bi morala biti sprejeta na podlagi člena 91(1), točka (c), PDEU, ki je pravna podlaga za promet, kot je to prvotno predlagala Komisija. Nova in sedanja direktiva je bila 11. marca 2015 sprejeta na podlagi spremenjene pravne podlage, brez kakršnih koli vsebinskih sprememb razveljavljene direktive, in zajema vse države članice.

V tem predlogu je ohranjen glavni cilj direktive o čezmejnem izvrševanju, tj. izboljšanje varnosti v cestnem prometu. Vsebina predloga ni v nasprotju z navedenim ciljem oziroma ne presega olajševanja čezmejne izmenjave informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, kadar so ti v eni od držav članic storjeni z vozilom, registriranim v drugi državi članici. Zato pravna podlaga predloga ostaja člen 91(1), točka (c), PDEU, v skladu s katerim „[...] Evropski parlament in Svet po rednem zakonodajnem postopku [...] določita: [...] (c) ukrepe za izboljšanje varnosti prometa.“

• Subsidiarnost

Odprava nekaznovanja nerezidenčnih storilcev prekrškov in zagotovitev enake obravnave vseh udeležencev v cestnem prometu po vsej Uniji ne moreta biti učinkoviti, če temeljita na različnih nacionalno ali regionalno ločenih pristopih (večstranskih ali dvostranskih sporazumih). V oceni delovanja direktive o čezmejnem izvrševanju je bilo ugotovljeno, da bi bilo treba za dosego enakih rezultatov, kot bi bili doseženi z Direktivo, sprejeti več kot 300 dvostranskih sporazumov, kar bi privedlo do nepreglednega, zapletenega, potencialno neskladnega in stroškovno neučinkovitega pravnega okolja, to pa bi na koncu povzročilo znatne stroške za nacionalne uprave. Brez ukrepanja na ravni EU bi obstajal mozaik pravil, ki ne bi bila tako učinkovita pri odpravljanju nekaznovanja nerezidenčnih storilcev prekrškov in

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Direktiva 2011/82/EU o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (UL L 288, 5.11.2011, str. 1).

³⁵ Zadeva C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

spodbujanju spremembe vedenja, da bi vodila v izboljšanje varnosti v cestnem prometu. Čezmejno izvrševanje prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, bi bilo težko izvedljivo, saj si države članice ne bi mogle zagotavljati medsebojne pomoči v čezmejnih preiskovalnih postopkih.

V skladu z načelom subsidiarnosti se šteje, da je uporaba praks izvrševanja s strani držav članic na njihovem ozemlju predvsem v njihovi pristojnosti. Namen te pobude ni uvedba zahtev za izvrševanje prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, kot takih. Osredotoča se le na olajševanje čezmejnih preiskovalnih postopkov, tega pa države članice same ne morejo doseči na usklajen način, da bi se zagotovila enaka obravnava rezidenčnih in nerezidenčnih voznikov.

- **Sorazmernost**

V skladu z načelom sorazmernosti iz člena 5(4) Pogodbe o Evropski uniji ukrepi iz tega predloga ne presegajo tistega, kar je potrebno za doseganje ciljev Pogodb – izboljšanje varnosti v cestnem prometu (z boljšim čezmejn timer izvrševanjem prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu).

V predlogu so obravnavane obstoječe ovire za učinkovito čezmejno preiskovanje prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, in varstvo temeljnih pravic nerezidenčnih voznikov v fazi preiskave. V njem je določen pravni in tehnični okvir za sodelovanje med državami članicami pri identifikaciji osebe, ki je odgovorna za prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu, ki je bil storjen v tujini, da se zagotovi enaka obravnava voznikov. V ta namen se področje uporabe pobude razširja na sedem dodatnih prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki jih je mogoče odkrivati na daljavo, brez ustavitve vozila in identifikacije voznika na kraju samem, in ki so po mnenju deležnikov najpomembnejši za nadaljnje izboljšanje varnosti v cestnem prometu v EU.

Ker se lahko prometni prekrški, povezani z varnostjo v cestnem prometu, opredelijo kot prekrški ali kazniva dejanja, posledično pa se razlikujejo tudi organi, pristojni za pregon teh prekrškov, in namen pregona, bi morala biti obdelava osebnih podatkov skladna s splošno uredbo o varstvu podatkov ali direktivo o varstvu podatkov pri preprečevanju, odkrivanju in preiskovanju kaznivih dejanj. Kratkoročno bodo za Komisijo in države članice nastali stroški, povezani z razvojem in uvedbo rešitev na področju IT, ki so potrebne ne le za izmenjavo/delitev informacij med izvršilnimi organi, temveč tudi za izmenjavo/delitev informacij med temi organi in udeleženci v cestnem prometu. Vendar bi te stroške dolgoročno odtehtale koristi zaradi izboljšane sodelovanja in komunikacije. Da bi se čim bolj zmanjšalo breme regulativnega poročanja, bo spremljanje uporabe revidirane direktive o čezmejn timer izvrševanju čim bolj temeljilo na obstoječih kanalih in infrastrukturi za sporočanje podatkov ter na avtomatiziranem pridobivanju podatkov. S predlogom naj bi se za udeležence v cestnem prometu, ki jih predstavljajo podjetja in državljani, znižali stroški komunikacije z javnimi upravami.

- **Izbira instrumenta**

S tem predlogom se nadalje racionalizirajo obveznosti organov držav članic v zvezi s čezmejno izmenjavo informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, in zagotavlja se višja raven usklajenosti teh informacij. Hkrati je namen predloga državam članicam zagotoviti prožnost, ki je potrebna za upoštevanje nacionalnih posebnosti (kot je možnost opredelitve dodatnih bistvenih ali pomembnih subjektov ali postopkov, ki presegajo predlagane ukrepe). Ob upoštevanju tega in dejstva, da predlog vsebuje več sprememb obstoječe direktive o čezmejn timer izvrševanju, bi torej moral biti prihodnji pravni

instrument direktiva, saj ta omogoča ciljno usmerjeno usklajevanje in določeno stopnjo prožnosti za pristojne organe. Ker se s spremenjeno direktivo ohranja njena sedanja struktura in se njena vsebina ne spreminja, prenovitev ni potrebna.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

• Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje

Komisija je leta 2016 izvedla oceno o tem, kako države članice uporabljajo direktivo o čezmejnem izvrševanju³⁶, pri čemer je ocenila njeno ustreznost, dodano vrednost EU, skladnost, uspešnost in učinkovitost. Evropskemu parlamentu in Svetu je nato predložila poročilo o izvajanju³⁷.

Ugotovitve ocene so bile naslednje:

1. področje uporabe direktive o čezmejnem izvrševanju se je štelo za zadostno, saj zajema najpomembnejše cestnoprometne prekrške, tj. primere, v katerih za odkritje prekrška ni treba ustaviti vozila. V oceni je bilo ugotovljeno tudi, da bi bilo morda koristno razmisliti o tem, da bi se na področje uporabe Direktive vključili dodatni prekrški, povezani z varnostjo v cestnem prometu, ki ogrožajo varnost v cestnem prometu in za katere se vse pogosteje uporablja avtomatska oprema za nadzor, kot so nezadostna varnostna razdalja do spredaj vozečega vozila, nevarno prehitevanje in nevarno parkiranje;
2. elektronski informacijski sistem, ki se uporablja za izmenjavo podatkov iz registrov vozil (Eucaris), je omogočil učinkovito, hitro, varno in zaupno izmenjavo podatkov iz registrov vozil, ki ne povzroča nepotrebnega upravnega bremena. Kljub temu pa še ni bil izkoriščen celoten potencial sistema. Leta 2015 ni bilo preiskanih približno 50 % odkritih cestnoprometnih prekrškov, ki so jih storili nerezidenti;
3. ni bilo mogoče opredeliti jasne povezave med direktivo o čezmejnem izvrševanju in upoštevanjem veljavnih cestnoprometnih predpisov s strani nerezidenčnih udeležencev v cestnem prometu niti ni bilo mogoče zagotoviti jasnih dokazov o pozitivnem učinku Direktive na varnost v cestnem prometu;
4. kar zadeva zunanjo skladnost, je bilo v oceni ugotovljeno, da je direktiva o čezmejnem izvrševanju prispevala k doslednejšemu pravnemu okviru EU na področju varnosti v cestnem prometu, saj je dopolnjevala druge instrumente, kot je direktiva o voznških dovoljenjih. Analiza notranje skladnosti je pokazala, da se dva specifična cilja direktive o čezmejnem izvrševanju – olajšati izvrševanje cestnoprometnih predpisov s čezmejno izmenjavo podatkov iz registrov vozil in povečati ozaveščenost državljanov o veljavnih cestnoprometnih predpisih – med seboj v celoti dopolnjujeta;
5. potencial direktive o čezmejnem izvrševanju za izboljšanje varnosti v cestnem prometu bi bilo mogoče nadalje izkoristiti. Približno 50 % preiskanih cestnoprometnih prekrškov, ki so jih storili nerezidenti, ni bilo uspešno izvršenih. Razlog za to je bodisi pomanjkanje medsebojne pomoči in sodelovanja med državami članicami pri preiskovanju cestnoprometnih prekrškov po izmenjavi

³⁶ SWD(2016) 355 final; ocena je bila podprta s študijo zunanjih svetovalcev – odvetniška pisarna Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM(2016) 744 final.

podatkov iz registrov vozil bodisi dejstvo, da odločbe, ki so jih države članice izdale v primerih neplačila denarne kazni za te prekrške, pogosto niso spadale na področje uporabe Okvirnega sklepa Sveta 2005/214/PNZ. Zdi se, da postopki, ki se uporabljajo v čezmejnih primerih neplačila denarne kazni, niso bili prilagojeni razmeram, v katerih bi bilo treba vsako leto odkriti na milijone cestnoprometnih prekrškov, ki jih zajema direktiva o čezmejnem izvrševanju.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Komisija je za podporo pri oceni učinka revizije direktive o čezmejnem izvrševanju najela konzorcij, ki ga sestavljajo podjetja Ecorys, Wavestone in Grimaldi³⁸. Izvajalec je prek ciljno usmerjenih anket in delavnic stopil v stik z deležniki, ki jih Direktiva neposredno zadeva. Opravljena so bila posvetovanja z najrazličnejšimi strokovnjaki ne le na področju prometa, temveč tudi na drugih področjih politike, kot je policijsko in pravosodno sodelovanje. Izvajalec je prav tako izvedel pravno analizo v zvezi s (1) postopki medsebojne pomoči in priznavanja pri čezmejnem preiskovanju cestnoprometnih prekrškov; (2) uporabo sistema Eucaris; (3) čezmejnem izvrševanju prepovedi vožnje; (3) ustrezno pravno podlago glede na morebitno razširitev področja uporabe revidirane Direktive še na druge cestnoprometne prekrške, vključno s kršitvami predpisov o dostopu za vozila v mestih; (4) pravili o varstvu osebnih podatkov; (5) specifičnimi sankcijami, kot sta zablembo/začasni odvzem vozil in uporaba jamstev za zavarovanje, tj. prakse zastave zavarovanja kot jamstva za poplačilo denarne kazni, izrečene za cestnoprometni prekršek. Izvedena je bila tudi tehnična analiza digitalizacije pravosodnih sistemov EU in ustreznih digitalnih rešitev / rešitev na področju IT za revidirano Direktivo.

- **Posvetovanja z deležniki**

Cilj posvetovanj je bil pri deležnikih preveriti, kako Komisija razume zadevna vprašanja, in zlasti zbrati stališča glede predlaganih ukrepov politike. V posvetovanjih so bili zbrani tudi podatki o pričakovanih stroških in koristih predlaganih ukrepov politike. Pripomogla so k ugotavljanju, kje so vrzeli v logiki ukrepanja ali kje so področja, ki zahtevajo dodatno pozornost. Namen javnega posvetovanja o začetni oceni učinka, ciljno usmerjenih posvetovanj in odprtega javnega posvetovanja je bil zbrati informacije in mnenja o naslednjih elementih ocene učinka: (1) opredelitvi problema, vključno z vzroki posameznih težav in cilji politike; (2) obsegu revizije; (3) možnih ukrepih politike in možnih politikah ter njihovih verjetnih učinkih, med drugim na subsidiarnost in razsežnost EU; (4) možnostih za prihranke zaradi učinkovitosti (zlasti znižanje regulativnih stroškov) in ukrepe poenostavitve.

Posvetovanja so bila opravljena z najrazličnejšimi deležniki, kot so (1) osrednji vladni organi (ministrstva za promet, ministrstva za notranje zadeve in pravosodje, decentralizirane državne agencije); (2) organi lokalne uprave (občine in njihova združenja, npr. POLIS in EUROCITIES); (3) raziskovalne organizacije in nevladne organizacije za varnost v cestnem prometu (npr. inštitut VIAS, ETSC, FERSI/SWOV); (4) organizacije policijskih mrež (npr. ROADPOL); (5) organizacije udeležencev v cestnem prometu, poslovna združenja in združenja na področju cestnega prometa (npr. ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

³⁸ Podporna študija za oceno učinka revizije Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, konzorcij ECORYS (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

• Ocena učinka

Kot je navedeno v začetni oceni učinka³⁹, so bili analizirani naslednji učinki te pobude: (1) gospodarski učinki – učinki na javne uprave, zasebni sektor (npr. lizinski družbe), MSP, udeležence v cestnem prometu, delovanje notranjega trga in konkurenco; (2) socialni učinki – učinki na varnost v cestnem prometu in varstvo temeljnih pravic; (3) vplivi na okolje – učinki na upoštevanje veljavnih cestnoprometnih predpisov, zlasti veljavnih omejitev hitrosti. Izhodiščni scenarij („brez ukrepanja“), glede na katerega so bili ocenjeni učinki vsake opredeljene možne politike, temelji na referenčnem scenariju EU za leto 2020 (REF2020) kot izhodišču za oceno, pri kateri se upoštevajo vplivi pandemije COVID-19 na prometni sektor.

Temu predlogu za spremembo direktive o čezmejnem izvrševanju je priloženo poročilo o oceni učinka, katerega osnutek je bil 22. junija 2022 predložen Odboru za regulativni nadzor. Odbor za regulativni nadzor je 22. julija 2022 izdal pozitivno mnenje s pridržki⁴⁰. Poročilo o oceni učinka je bilo ustrezno prilagojeno, da so se upoštevali ne le pridržki, temveč tudi podrobnejše pripombe Odbora za regulativni nadzor. Poročilo o oceni učinka vključuje podroben opis možnih politik, ki je vključen v oddelek 5, celovita analiza učinkov vseh možnosti pa je predstavljena v oddelku 6. Analizirane možne politike so povzete tako:

1. možna politika 1: to je osnovna možna politika, ki vsebuje 11 (od 16) ohranjenih ukrepov politike, skupnih vsem možnim politikam. Področje uporabe direktive o čezmejnem izvrševanju bi se razširilo še na druge prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, ki jih je mogoče odkrivati na daljavo z avtomatsko opremo za nadzor, kot so *nezadostna varnostna razdalja do spredaj vozečega vozila, nevarno prehitevanje, nevarno parkiranje, prečkanje polne črte, vožnja v napačno smer ali neupoštevanje pravil o oblikovanju in uporabi reševalnih pasov ter uporaba preobremenjenega vozila*. Povečala bi se učinkovitost obstoječe Direktive, in sicer z izboljšanjem obstoječe izmenjave informacij in obravnavanjem vprašanj, povezanih z varstvom temeljnih pravic nerezidenčnih storilcev kršitev v fazi preiskave, vključno z varstvom osebnih podatkov, kar podpirajo vse skupine deležnikov. V okviru te možnosti bi bilo treba informacije iz nacionalnih registrov vozil o prejšnjem imetniku/uporabniku vozila hraniti določeno obdobje in jih izmenjati, če so na voljo. Če bi bilo vozilo zakupljeno (ali predmet dolgoročnega najema), bi se izmenjale informacije o dejanskem uporabniku vozila, če bi bile na voljo v nacionalnem registru vozil. Izvršilni organi bi lahko poleg registrov vozil uporabljali še druge registre, kot so nacionalni registri voznških dovoljenj, po možnosti prek enotnega elektronskega sistema, kadar bi bilo to potrebno za identifikacijo osebe, ki je odgovorna za prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu;
2. možni politiki 2 in 2A: ti možnosti vključujeta vse elemente možne politike 1, poleg tega pa predvidevata še vzpostavitev nadaljnjih prilagojenih čezmejnih preiskovalnih postopkov, vključno z namenskim informacijskim portalom⁴¹ za komunikacijo med vladnimi organi/organizacijami, podjetji in državljani ter po možnosti decentraliziranimi⁴² platformami za medsebojno povezovanje nacionalnih registrov /

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

⁴⁰ RSB/RM/cdd – rsb(2022)5013941.

⁴¹ Portal naj bi deloval kot enotna kontaktna točka ali enotna evropska točka za elektronski dostop za čezmejno izvrševanje prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu.

⁴² Decentralizirana narava sistema pomeni, da subjekt, zadolžen za operativno upravljanje komponent sistema, ne bi hranil ali obdeloval podatkov. Odvisno od tega, ali točko dostopa do sistema upravlja institucija, agencija ali organ EU ali pa se ta upravlja na nacionalni/mednarodni ravni, in odvisno od tega, kateri

zalednih informacijskih storitev pri čezmejni izmenjavi informacij prek določenih kontaktnih točk. Z možnostjo uvedbe dolžnosti lastnika/imetnika vozila, da v skladu z nacionalnim pravom zadevne države članice z organi sodeluje pri identifikaciji odgovorne osebe, ki bi bila uvedena z možno politiko 2A, bi se poenostavili čezmejni preiskovalni postopki, prav tako naj bi se povečal delež uspešnih preiskav v državah članicah, v katerih se uporabljajo ureditve pravne odgovornosti voznikov. Nekaterne države članice ta pristop že uporabljajo, na primer v okviru sporazuma Salzburškega foruma o čezmejnem izvrševanju⁴³;

3. možni politiki 3 in 3A: ti možnosti temeljita na možni politiki 2A, poleg tega pa bi bili z njima vzpostavljeni prilagojeni postopki nadaljnje obravnave za vzajemno priznavanje (končnih) odločb o denarnih kaznih, izdanih v zvezi s prekrški, ki spadajo na področje uporabe direktive o čezmejnem izvrševanju. V okviru možne politike 3 so določeni tudi specifični postopkovni standardi in jamstva, ki jih je treba izpolniti, kadar se denarne kazni izvršujejo v tujini. Možna politika 3A je razširjena različica možne politike 3, s katero bi se omejili razlogi za zavrnitev priznanja in izvršitve odločbe v zvezi z denarno kaznijo, ki jo je izdala druga država članica, kot je določeno v členu 7 Okvirnega sklepa 2015/214/PNZ.

Na splošno analiza učinkovitosti predlaganih ukrepov kaže, da skupne koristi, ki se glede na možne politike razlikujejo in znašajo od 1 259,2 milijona EUR do 3 850,6 milijona EUR, bistveno odtehtajo skupne stroške, ki glede na cene iz leta 2020 znašajo med 72,8 milijona EUR in 150 milijonov EUR. Medtem ko najvišje stroške povzroča izboljšano preiskovanje s strani organov držav članic, in sicer pošiljanje pisnih obvestil / obvestil o plačilnem nalogu s priporočeno pošto, kar je tudi tesno povezano z varstvom temeljnih pravic, pa glavno korist predstavljajo rešena življenja, kar pomeni, da (količinsko opredeljeni) socialni učinki pozitivno prevladajo nad gospodarskimi učinki.

V oceni učinka je ugotovljeno, da je prednostna možna politika 2A, s katero naj bi se učinkovito dosegli želeni cilji politike, saj prinaša velike neto koristi, je notranje skladna in sorazmerna glede na cilje pobude ob upoštevanju pravil in postopkov držav članic ter na splošno najboljša v smislu politične in pravne izvedljivosti. Z možno politiko 2A se lahko poleg tega znatno olajšajo čezmejni preiskovalni postopki (in posledično čezmejno izvrševanje denarnih kazni), kar bi odtehtalo morebitne težave z zunanjo skladnostjo. Ta možna politika bo z zmernimi ambicijami meje zakonodaje EU pomaknila naprej, s čimer bo utrla pot splošno sprejemljivi in zelo učinkoviti ureditvi pravne odgovornosti, ki se bo uporabljala za prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu.

Glavni družbeni učinki prednostne možne politike 2A izhajajo iz odvrčilnega učinka direktive o čezmejnem izvrševanju, ki bi bil dosežen z boljšim izvrševanjem prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ocenjeni pa so bili v smislu učinkov na

nacionalni organi obdelujejo osebne podatke in za katere namene, bi se uporabljale bodisi Uredba (EU) 2018/1725 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 295, 21.11.2018, str. 39) bodisi Uredba (EU) 2016/679 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1) bodisi Direktiva (EU) 2016/680 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov, ki jih pristojni organi obdelujejo za namene preprečevanja, preiskovanja, odkrivanja ali pregona kaznivih dejanj ali izvrševanja kazenskih sankcij, in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 119, 4.5.2016, str. 89).

⁴³ Večstranski sporazum Salzburškega foruma o čezmejnem izvrševanju so 11. oktobra 2012 podpisale Bolgarija, Hrvaška, Madžarska in Avstrija. V njem se uporablja okvir, vzpostavljen z direktivo o čezmejnem izvrševanju, vključuje pa tudi sodelovanje pri čezmejnem preiskovanju cestnoprometnih prekrškov (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

varnost v cestnem prometu (zlasti v smislu rešenih življenj in preprečenih poškodb). Ocenjuje se, da bo v obdobju 2025–2050 v okviru možne politike 2A glede na izhodiščni scenarij rešenih 384 življenj in preprečenih 21 789 poškodb. V denarnem smislu je znižanje zunanjih stroškov nesreč ocenjeno na približno 2,8 milijarde EUR, izraženih kot sedanja vrednost v obdobju 2025–2050 glede na izhodiščni scenarij. Poleg tega lahko liziške družbe pričakujejo letne prihranke v višini približno 7 milijonov EUR glede na izhodiščni scenarij, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju ocenjevanja 2025–2050, saj bo njihovo upravno breme manjše, če bo mogoče identiteto imetnika vozila (zakupnika) ugotoviti neposredno na podlagi podatkov iz registrov vozil.

Možna politika 2A naj bi bila učinkovita pri povečanju deleža uspešno preiskanih prekrškov, zaradi večjega števila izdanih obvestil o plačilnem nalogu pa bo povzročila višje stroške izvrševanja. Dodatni stroški izvrševanja za organe držav članic so ocenjeni na 136,8 milijona EUR glede na izhodiščni scenarij, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2025–2050. To vključuje enkratne stroške prilagajanja za uprave držav članic v višini 4,6 milijona EUR (npr. za prilagoditev informacijskih sistemov). Te razmeroma nizke dodatne stroške naj bi odtehtali dodatni prihodki od plačila kazni, vendar takih učinkov ni bilo mogoče oceniti. Poleg tega so stroški prilagajanja za Evropsko komisijo (predvsem za posodobitev informacijskega portala) ocenjeni na 1,5 milijona EUR glede na izhodiščni scenarij, pri čemer so izraženi kot sedanja vrednost v obdobju 2025–2050.

Vpliv prednostne možne politike na okolje naj bi bil nekoliko pozitiven. Pričakuje se, da bodo nerezidenti, ko ne bo več nekaznovanja nerezidenčnih storilcev prekrškov, bolj spoštovali predpise, kar se v primeru prekoračitve dovoljene hitrosti (ki predstavlja veliko večino kršitev, storjenih s tujimi vozili) kaže v nižji povprečni hitrosti vožnje, s tem pa se zmanjšujejo poraba goriva ter posledično emisije onesnaževal in CO₂. Sčasoma, ko se bo delež brezemisijjskih ali nizkoemisijjskih vozil v voznem parku povečal, naj bi se pomen izboljšanja za okolje zaradi nižje povprečne hitrosti zmanjšal. Na splošno naj pozitiven vpliv na okolje ne bi bil znaten, hkrati pa naj ne bi bilo škode za okolje.

Pobuda neposredno prispeva k cilju Združenih narodov za trajnostni razvoj št. 11, tj. „poskrbeti za odprta, varna, vzdržljiva in trajnostna mesta in naselja“, natančneje k cilju 11.2, tj. „do leta 2030 zagotoviti dostop do varnih, cenovno ugodnih, dostopnih in trajnostnih prometnih sistemov za vse ter izboljšati varnost v cestnem prometu, zlasti z razširitvijo javnega prevoza, s posebnim poudarkom na potrebah oseb v ranljivem položaju, žensk, otrok, invalidov in starejših“⁴⁴. Z izboljšanjem preiskovanja prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki so bili storjeni z vozili, registriranimi v tujini, se bo okrepil odvračilni učinek direktive o čezmejnem izvrševanju. Tako naj bi ceste v EU postale varnejše za vse udeležence v cestnem prometu. Izvrševanje zakonodaje o vedenjskih tveganjih je osrednji element pristopa „varnega sistema“ in temeljno načelo stockholmske deklaracije Združenih narodov o varnosti v cestnem prometu iz leta 2020⁴⁵.

- **Ustreznost in poenostavitev predpisov**

V okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT)⁴⁶ je namen tega predloga znižati stroške izvrševanja, ki organom držav članic nastanejo s čezmejnimi preiskovanjem prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. S predlaganimi ukrepi naj bi

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

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

⁴⁶ Delovni program Komisije za leto 2022, Priloga II (pobude REFIT), z naslovom *Nova spodbuda za evropsko demokracijo*.

se skrajšalo trajanje preiskav in znižali s tem povezani stroški za posamezen prekršek, kar naj bi se doseglo z (1) izboljšanjem izmenjave informacij med organi, vključno z dostopom do registrov in njihovo vsebino; (2) vzpostavitvijo prilagojenega mehanizma za čezmejno preiskovanje, s katerim bo mogoče bolje ugotoviti, kdo je osebno odgovoren za prekršek, vključno z dolžnostjo sodelovanja z izvršilnimi organi pri identifikaciji dejanskega storilca prekrška, kadar je to mogoče. S predlogom naj bi se zaradi izboljšane vsebine pisnih obvestil / obvestil o plačilnem nalogu in nadaljnje komunikacije s storilci prekrškov (boljše varstvo temeljnih pravic) znižali nepredvideni stroški za udeležence v cestnem prometu. Poleg tega je predvideno znižanje upravnih stroškov za podjetja, ki ponujajo zakup in najem vozil, saj bo dovoljena čezmejna izmenjava informacij o dejanskem uporabniku vozila (zakupniku).

Pobuda vključuje načelo „privzeto digitalen“⁴⁷, saj spodbuja digitalno preobrazbo, kjer je to mogoče. Predlagani so na primer digitalizirani postopki nadaljnje obravnave v zvezi s čezmejnim izvrševanjem sankcij za prekrške, ki jih zajema direktiva o čezmejnem izvrševanju, vključno z uvedbo standardiziranih digitalnih obrazcev, prevedenih v vse uradne jezike EU, kar bi poenostavilo njihovo izmenjavo.

- **Uporaba pristopa „za enega sprejetega se eden odpravi“**

Pristop „za enega sprejetega se eden odpravi“ zajema *izravnavo morebitnega novega bremena za državljane in podjetja, povzročenega zaradi predlogov Komisije, z odpravo enakovrednega obstoječega bremena na istem področju politike*. Kot je pojasnjeno v zgornjem odstavku, naj bi ta predlog privedel do znižanja upravnih stroškov za zasebni sektor – podjetja, ki ponujajo zakup in najem vozil –, kar se ocenjuje na 0,435 milijona EUR leta 2030 in 0,275 milijona EUR leta 2050 glede na izhodiščni scenarij. Prihranki pri upravnih stroških na podjetje znašajo približno 202 EUR leta 2030 in 128 EUR leta 2050. Prihranki pri upravnih stroških, izraženi kot sedanja vrednost, so med letoma 2025 in 2050 skupaj ocenjeni na približno 7 milijonov EUR.

- **Temeljne pravice**

Eden od specifičnih ciljev tega predloga je izboljšati varstvo temeljnih pravic nerezidenčnih voznikov. Z izboljšanim izvrševanjem zaradi čezmejne izmenjave informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, bosta zagotovljena enaka obravnava rezidenčnih in nerezidenčnih voznikov ter njihovo učinkovito uveljavljanje pravice do učinkovitega pravnega sredstva in poštenega sojenja, domneve nedolžnosti ter pravice do obrambe. To naj bi se doseglo z (1) omogočanjem preverjanja pristnosti pisnih obvestil in nadaljnjih dokumentov; (2) določitvijo usklajenih rokov za pošiljanje pisnih obvestil in nadaljnjih dokumentov; (3) določitvijo obveznih minimalnih zahtev za izmenjavo informacij z domnevno odgovornimi osebami; (4) zagotovitvijo dosledne jezikovne ureditve do pritožbenega postopka pred sodiščem in (5) zagotovitvijo, da državljani v pisnih obvestilih / obvestilih o plačilnem nalogu prejmejo več informacij, na primer o veljavnih pritožbenih postopkih in načinih plačila denarnih kazni.

V tem predlogu je predvidena tudi uskladitev direktive o čezmejnem izvrševanju z novimi pravili o varstvu osebnih podatkov. Zato se vzpostavljajo ustrezni zaščitni ukrepi za zagotovitev, da se z Direktivo v celoti spoštujejo člena 7 in 8 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah ter veljavni pravni okvir o varstvu osebnih podatkov. Opravljeno bo posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov (ENVP).

⁴⁷ COM(2021) 118.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Za izvajanje predloga bo treba vzpostaviti in vzdrževati nov informacijski sistem. Ta sistem naj bi povezal obstoječa omrežja nacionalnih informacijskih sistemov in interoperabilne točke dostopa, za katere so individualno odgovorne in jih upravljajo posamezne države članice, da se zagotovi varna in zanesljiva čezmejna izmenjava informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. Komisija bo v izvedbenih aktih opredelila ustrezne rešitve na področju IT, vključno z zasnovo/arhitekturo in tehničnimi specifikacijami za namenski digitalni portal in elektronske sisteme (vmesniške platforme), da bi medsebojno povezali nacionalne sisteme za izmenjavo informacij, ki jih bodo države članice lahko uporabile. Zagotovila bo, da bo za vse predlagane rešitve izvedena ocena interoperabilnosti na podlagi zahtev iz člena 3 predloga akta o interoperabilnosti Evrope. V izvedbenih aktih bi bilo treba upoštevati naslednje:

1. tehnične specifikacije, ki opredeljujejo načine komunikacije z elektronskimi sredstvi, vključno s komunikacijskimi protokoli;
2. cilje informacijske varnosti in ustrezne ukrepe, ki zagotavljajo minimalne standarde informacijske varnosti in visoko raven kibernetske varnosti za obdelavo in sporočanje informacij;
3. minimalne cilje glede razpoložljivosti in s tem povezane tehnične zahteve za storitve, ki so bodo zagotavljale.

Enkratni stroški v letu 2025 in tekoči stroški prilagajanja Komisije do leta 2050, ki so povezani predvsem z vzpostavitvijo informacijskega sistema za podporo komunikaciji med vladnimi organi/organizacijami, fizičnimi in pravnimi osebami v čezmejnih upravnih in kazenskih postopkih, so ocenjeni na 1,531 milijona EUR. Stroški za države članice se štejejo za precej omejene. Države članice naj bi te stroške krile iz nacionalnih proračunov; zaprosijo lahko tudi za finančno podporo EU v okviru ustreznih programov financiranja, kot so program za pravosodje⁴⁸ in instrumenti kohezijske politike.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Izvedbeni načrti ter spremljanje, ocenjevanje, program spremljanja in ciljno usmerjen pregled**

Vzpostavljeni instrumenti spremljanja se še naprej uporabljajo za spremljanje deleža uspešno preiskanih prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, skozi čas. Poročanje vključuje več avtomatiziranih odhodnih/dohodnih zaprosil, ki jih upravlja država članica, v kateri je bil prekršek storjen, in ki so naslovljeni na državo članico, v kateri je vozilo registrirano, skupaj z vrsto prekrškov, za katero bodo vložena zaprosila, in številom neuspešnih zaprosil. Poleg tega naj bi države članice zagotovile dodatne kvantitativne kazalnike, na primer o evidentiranih prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki se odkrijejo samodejno ali brez identifikacije odgovorne osebe na kraju samem in so bili v eni od držav članic storjeni z vozilom, registriranim v drugi državi članici, ali o številu denarnih kazni, ki so jih prostovoljno plačali nerezidenti.

Novo obdobje poročanja držav članic je s sedanjih dveh let podaljšano na štiri leta, da se uskladi s koledarjem ocenjevanja Komisije in se zmanjša upravno breme za nacionalne organe. Komisija bo države članice obvestila o vsebini predloženih poročil, ko bodo ta ocenjena. Namen informacijskih platform je s posebnimi funkcijami poročanja olajšati

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

samodejno zbiranje podatkov. Komisija bo spremljala izvajanje in učinkovitost uporabe te pobude z več ukrepi in sklopom ključnih kazalnikov uspešnosti, s katerimi se meri napredek pri doseganju operativnih ciljev. Službe Komisije bodo pet let po datumu začetka veljavnosti zakonodaje izvedle oceno, da bi preverile, v kolikšni meri so bili doseženi cilji pobude.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Predlog revidirane direktive o čezmejnem izvrševanju temelji na treh glavnih ciljih politike iz poglavja 1 tega obrazložitvenega memoranduma, ki so med seboj povezani in namenjeni izboljšanju varnosti v cestnem prometu v Uniji. Glavne določbe, s katerimi se bistveno spreminja Direktiva ali dodajajo novi elementi, so navedene v nadaljevanju.

S členom 1(1) se spreminja člen 2 direktive o čezmejnem izvrševanju, in sicer z razširitvijo področja uporabe Direktive še na druge prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu: (1) nezadostno varnostno razdaljo do spredaj vozečega vozila, (2) nevarno prehitevanje, (3) nevarno parkiranje, (4) prečkanje ene ali več polnih črt, (5) vožnjo v napačno smer, (6) neupoštevanje pravil o oblikovanju in uporabi reševalnih pasov in (7) uporabo preobremenjenega vozila. Pojasnjeno je tudi razmerje med direktivo o čezmejnem izvrševanju ter že obstoječim pravnim okvirom EU o nekaterih pravicah in obveznostih držav članic, kot so Direktiva 2014/41/EU, Konvencija o medsebojni pravni pomoči v kazenskih zadevah med državami članicami Evropske unije, Okvirni sklep Sveta 2005/214/PNZ ter zakonodaja o pravicah osumljenih in obdolženih oseb.

S členom 1(2) se spreminja člen 3 direktive o čezmejnem izvrševanju, in sicer se dodatno pojasnjujejo obstoječe opredelitve in dodajajo opredelitve na novo vključenih prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu.

S členom 1(3) se vstavlja nov člen 3a o odgovornostih in pristojnostih nacionalnih kontaktnih točk. Nacionalne kontaktne točke držav članic morajo sodelovati z drugimi organi, ki sodelujejo pri preiskovanju prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki spadajo na področje uporabe direktive o čezmejnem izvrševanju, ne glede na naravo prekrška ali pravni status organa. Zato se države članice spodbuja k izmenjavi informacij na podlagi Direktive prek enotnega sistema.

Člen 1(4) nadomešča člen 4 direktive o čezmejnem izvrševanju. Določa, da bi morala izmenjava podatkov iz registrov vozil potekati prek enotnega elektronskega sistema – evropskega informacijskega sistema za prometna in vozniška dovoljenja (Eucaris) –, da bi se zagotovila hitra, stroškovno učinkovita, varna in zanesljiva izmenjava specifičnih podatkov iz registrov vozil med državami članicami. Določa tudi, da lahko države članice avtomatizirana iskanja v registrih vozil izvajajo v skladu z obstoječimi postopki, med drugim z uporabo programske aplikacije, dokler Komisija ne sprejme izvedbenega akta, ki bo določal postopke za taka iskanja. Države članice morajo tudi zagotavljati razpoložljivost in posodabljanje nekaterih podatkov iz registrov vozil. Če je bilo vozilo zakupljeno (ali je predmet pogodbe o dolgoročnem najemu), lahko države članice izvajajo avtomatizirana iskanja v registrih vozil, da pridobijo podatke o končnih uporabnikih vozil, če so ti podatki na voljo. Določi se obdobje hrambe podatkov v zvezi z identiteto prejšnjih lastnikov, imetnikov in končnih uporabnikov vozil, da se organom zagotovijo ustrezne informacije, ki jih potrebujejo za preiskavo prekrškov.

S členom 1(5) se vstavlja:

- nov člen 4a o postopkih medsebojne pomoči med državami članicami pri čezmejnih preiskavah prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. Ta člen določa, da si morajo države članice medsebojno pomagati v primerih, ko država članica, v kateri je bil prekršek storjen, na podlagi rezultatov izvedenega

avtomatiziranega iskanja ne more ustrezno identificirati osebe, odgovorne za prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu. Postopki medsebojne pomoči bodo digitalizirani v skladu z izvedbenim aktom. Opredelijo se tudi razlogi, na podlagi katerih lahko država članica registracije ali država članica stalnega prebivališča zavrne zagotavljanje medsebojne pomoči za identifikacijo odgovorne osebe, zlasti da se prepreči razkritje identitete zaščitene osebe;

- nov člen 4b o uporabi nacionalnih ukrepov za lažjo identifikacijo odgovorne osebe. Ta člen določa, da lahko države članice za nerezidente uporabijo nacionalne ukrepe, zlasti dolžnost domnevno odgovornih oseb, da z njihovimi organi sodelujejo pri identifikaciji odgovorne osebe, in
- nov člen 4c o uporabi drugih podatkovnih zbirk pri preiskovanju prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. Ta člen določa, da lahko izvršilni organi držav članic poleg registrov vozil uporabljajo še druge registre, kot so nacionalni registri vozniških dovoljenj ali registri prebivalstva, če zakonodaja Unije izrecno dovoljuje tako uporabo.

Člen 1(6) nadomešča člen 5 direktive o čezmejnem izvrševanju. Določa minimalno vsebino pisnega obvestila, ki mora vključevati zlasti informacije o storjenem prekršku, naloženih sankcijah, pritožbenih postopkih, plačilu denarnih kazni, vključno z ukrepi za zmanjšanje kazni, in veljavnih pravilih o varstvu podatkov ter po potrebi informacije o subjektu, ki ga je država članica pooblastila za pobiranje denarnih kazni in ki je poslal pisno obvestilo.

S členom 1(7) se vstavljata:

- nov člen 5a o vročanju pisnega obvestila in nadaljnjih dokumentov. Ta člen določa jezikovno ureditev za komunikacijo med domnevno odgovornimi osebami in organi držav članic, ki se uporablja do pritožbenega postopka pred sodiščem, ter usklajene roke za pošiljanje teh dokumentov. Če dokumentov ni mogoče dostaviti s priporočeno dostavo ali enakovrednimi elektronskimi sredstvi, se vzpostavijo posebni postopki medsebojne pomoči za čezmejno vročanje pisanj. Postopki bodo digitalizirani v skladu z izvedbenim aktom;
- nov člen 5b v zvezi s finančnimi zahtevki zasebnih ali javnih subjektov, ki so jih države članice pooblastile za vodenje postopkov nadaljnje obravnave. Ta člen določa, da domnevno odgovornim osebam ni treba plačati pravnih in upravnih stroškov, povezanih z upravljanjem kazni, če je tako upravljanje oddano v zunanje izvajanje izterjevalcem dolgov. Kljub temu lahko organi držav članic zaračunajo sorazmerne upravne takse.

Člen 1(8) nadomešča:

- člen 6 direktive o čezmejnem izvrševanju. Z njim se obdobje poročanja za države članice podaljšuje na štiri leta, tako da se uskladi s koledarjem ocenjevanja Komisije. Države članice morajo zagotoviti dodatne kvantitativne kazalnike, na primer o evidentiranih prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki so bili v eni od držav članic storjeni z vozilom, registriranim v drugi državi članici, ali o številu denarnih kazni, ki so jih prostovoljno plačali nerezidenti. Komisija mora države članice obvestiti o vsebini predloženih poročil, ko bodo ta ocenjena;
- člen 7 direktive o čezmejnem izvrševanju. Države članice se morajo medsebojno obveščati o kibernetških incidentih, ki so povezani s podatki, shranjenimi v oblaku;
- člen 8 direktive o čezmejnem izvrševanju. Ta člen določa obveznost Komisije, da vzpostavi namenski informacijski portal za lažjo izmenjavo informacij med

nacionalnimi kontaktnimi točkami, drugimi ustreznimi organi držav članic in udeleženci v cestnem prometu, na primer o prometnih predpisih, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki veljajo v državah članicah, pritožbenih postopkih in veljavnih sankcijah. Portal bo tudi olajšal preverjanje pristnosti pisnih obvestil in nadaljnjih dokumentov. Izmenjane informacije lahko vključujejo podatke iz registrov vozil in podatke o osebah, ki so (domnevno) odgovorne za prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu.

S členom 1(9) se vstavlja nov člen 8a o finančni podpori za spodbujanje čezmejnega sodelovanja pri izvrševanju prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, v EU. Vzpostavlja se pravna podlaga za financiranje dejavnosti, namenjenih izmenjavi dobrih praks izvrševanja, uporabi pametnih metodologij in tehnik izvrševanja v državah članicah ter povečanju zmogljivosti izvršilnih organov in kampanjam ozaveščanja, s sredstvi EU.

Člen 1(10) nadomešča člen 9 direktive o čezmejnem izvrševanju, in sicer se z njim Komisija pooblašča za sprejemanje delegiranih aktov za posodabljanje nove priloge glede na tehnični napredek.

S členom 1(11) se vstavlja nov člen 10a o odboru, ki se ustanovi v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta.

Člen 1(12) nadomešča člen 11 direktive o čezmejnem izvrševanju. V skladu z njim mora Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o uporabi Direktive.

S členom 1(13) se Priloga I k Direktivi (EU) 2015/413 nadomešča s Prilogo k spremenjeni direktivi.

S členom 1(14) se razveljavlja Priloga II k Direktivi (EU) 2015/413.

Člen 2 določa rok za prenos spremenjene direktive s strani držav članic.

Člen 3 določa datum začetka veljavnosti spremenjene direktive, tj. dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

S členom 4 se spremenjena direktiva naslavlja na države članice.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1), točka (c), Pogodbe,
ob upoštevanju predloga Evropske komisije,
po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,
ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,
ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,
v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,
ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva (EU) 2015/413 olajšuje čezmejno izmenjavo informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, in s tem zmanjšuje nekaznovanje nerezidenčnih storilcev prekrškov. Z učinkovitim čezmejnim preiskovanjem in izvrševanjem prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, se izboljšuje varnost v cestnem prometu, saj se nerezidenčne voznike spodbuja, da vozijo varneje in storijo manj prekrškov.
- (2) Praksa izvršilnih organov, ki sodelujejo pri preiskovanju prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, je pokazala, da sedanje besedilo Direktive (EU) 2015/413 ne omogoča učinkovitega preiskovanja prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki jih storijo nerezidenčni vozniki, in izvrševanja denarnih kazni v želeni meri. To vodi v relativno nekaznovanje nerezidenčnih voznikov in negativno vpliva na varnost v cestnem prometu v Uniji. Poleg tega se procesne in temeljne pravice nerezidenčnih voznikov v okviru čezmejnih preiskav ne spoštujejo vedno, zlasti zaradi nezadostne preglednosti pri določanju višine kazni in v pritožbenih postopkih. Namen te direktive je nadalje izboljšati učinkovitost preiskovanja prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki so bili storjeni z vozili, registriranimi v drugi državi članici, da bi se pripomoglo k doseganju cilja Unije glede zmanjšanja števila smrtnih žrtev za vse načine prevoza na skoraj nič do leta 2050 ter da bi se okrepilo varstvo temeljnih in procesnih pravic nerezidenčnih voznikov.

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

- (3) Komisija se je v okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030³ ponovno zavezala ambicioznemu cilju zmanjšanja števila smrtnih žrtev in hudih poškodb na cestah v EU na skoraj nič do leta 2050 (t. i. vizija nič) ter srednjeročnemu cilju zmanjšanja števila smrtnih žrtev in hudih poškodb za 50 % do leta 2030, kar je cilj, ki so ga ministri in ministrice Unije za promet prvotno določili leta 2017 v izjavi iz Vallette o varnosti v cestnem prometu. Komisija je za doseg te ciljev v sporočilu *Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost*⁴ napovedala, da namerava revidirati Direktivo (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta⁵.
- (4) Področje uporabe Direktive bi bilo treba razširiti še na druge prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, da se zagotovi enaka obravnava voznikov. Glede na pravno podlago za sprejetje Direktive (EU) 2015/413, in sicer člen 91(1), točka (c), Pogodbe o delovanju Evropske unije, bi morala obstajati tesna povezava med dodatnimi prekrški in varnostjo v cestnem prometu, tako da bi se obravnavalo nevarno in nepremišljeno vedenje, ki resno ogroža udeležence v cestnem prometu. Pri razširitvi področja uporabe bi se moral upoštevati tudi tehnični napredek pri samodejnem odkrivanju prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu.
- (5) Prometni prekrški, povezani z varnostjo v cestnem prometu, so v nacionalni zakonodaji držav članic opredeljeni kot prekrški ali kazniva dejanja, zato lahko postopke sprožijo upravni ali sodni organi, in sicer pred sodišči, ki so pristojna za upravne ali kazenske zadeve, odvisno od veljavnih nacionalnih postopkov. Pravosodno sodelovanje v kazenskih zadevah ureja poseben pravni okvir Unije, ki temelji na načelu vzajemnega priznavanja sodb in sodnih odločb. Zato je nujno, da se z uporabo te direktive ne posega v pravice in obveznosti držav članic na podlagi druge zakonodaje Unije, ki se uporablja v kazenskih zadevah, zlasti v pravice in obveznosti iz Okvirnega sklepa Sveta 2005/214/PNZ⁶ in Direktive 2014/41/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁷ glede postopkov za izmenjavo dokazov ter v postopke za vročanje pisanj iz člena 5 Konvencije o medsebojni pravni pomoči v kazenskih zadevah med državami članicami Evropske unije, ki jo je Svet vzpostavil v skladu s členom 34 Pogodbe o Evropski uniji⁸. Poleg tega izvajanje te direktive ne bi smelo vplivati na kazenske postopke, v katerih so potrebna posebna jamstva za zadevne posameznike, tj. postopkovni zaščitni ukrepi za osumljene in obdolžene osebe iz direktiv 2010/64/EU⁹, 2012/13/EU¹⁰, 2013/48/EU¹¹, (EU) 2016/343¹², (EU) 2016/800¹³ in (EU) 2016/1919 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴.

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, *Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost* (COM(2020) 789 final).

⁵ Direktiva (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (UL L 68, 13.3.2015, str. 9).

⁶ Okvirni sklep Sveta 2005/214/PNZ z dne 24. februarja 2005 o uporabi načela vzajemnega priznavanja denarnih kazni (UL L 76, 22.3.2005, str. 16).

⁷ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2014/41/EU z dne 3. aprila 2014 o evropskem preiskovalnem nalogu v kazenskih zadevah (UL L 130, 1.5.2014, str. 1).

⁸ UL C 197, 12.7.2000, str. 3.

⁹ Direktiva 2010/64/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o pravici do tolmačenja in prevajanja v kazenskih postopkih (UL L 280, 26.10.2010, str. 1).

¹⁰ Direktiva 2012/13/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. maja 2012 o pravici do obveščenosti v kazenskem postopku (UL L 142, 1.6.2012, str. 1).

- (6) Opredeliti bi bilo treba odgovornosti in pristojnosti nacionalnih kontaktnih točk, da se zagotovi njihovo nemoteno sodelovanje z drugimi organi, ki so vključeni v preiskovanje prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki spadajo na področje uporabe te direktive. Nacionalne kontaktne točke bi morale biti takim organom vedno na voljo in na njihova zaprosila odgovarjati v razumnem času. To bi moralo veljati ne glede na naravo prekrška ali pravni status organa, zlasti ne glede na to, ali ima organ nacionalno ali podnacionalno ali lokalno pristojnost.
- (7) Osnove sistema čezmejne izmenjave informacij, ki je bil vzpostavljen z Direktivo (EU) 2015/413, so se izkazale za učinkovite. Vendar so potrebne nadaljnje izboljšave in prilagoditve, da se odpravijo težave zaradi pomanjkljivih, napačnih ali netočnih podatkov. Zato bi bilo treba državam članicam naložiti dodatne obveznosti v zvezi s potrebo po ohranjanju razpoložljivosti in posodabljanju nekaterih podatkov v ustreznih podatkovnih zbirkah, da se poveča učinkovitost izmenjave informacij.
- (8) Avtomatizirana iskanja v registrih vozil bi bilo treba omogočiti tudi državi članici prekrška, da bi pridobila podatke o končnih uporabnikih vozil, kadar so take informacije že na voljo. Poleg tega bi bilo treba določiti obdobje hrambe podatkov v zvezi z identiteto prejšnjih lastnikov, imetnikov in končnih uporabnikov vozil, da se organom zagotovijo ustrezne informacije, ki jih potrebujejo za preiskavo.
- (9) Zaposilo za razkritje podatkov iz registrov vozil in izmenjava elementov podatkov v čezmejnih primerih bi morala potekati prek enotnega elektronskega sistema. Zato bi moralo tudi na podlagi že obstoječega tehničnega okvira avtomatizirano iskanje podatkov v registrih vozil v skladu z Direktivo (EU) 2015/413 potekati le prek programske aplikacije evropskega informacijskega sistema za prometna in vozniška dovoljenja (Eucaris) ter njenih spremenjenih različic. Taka uporaba bi morala omogočati hitro, stroškovno učinkovito, varno in zanesljivo izmenjavo specifičnih podatkov iz registrov vozil med državami članicami ter s tem povečati učinkovitost preiskav. Države članice bi morale preprečiti izmenjavo informacij na druge načine, ki bi bili manj stroškovno učinkoviti in morda ne bi zagotavljali varstva prenesenih podatkov.
- (10) Da bi se zagotovili enotni pogoji za iskanja, ki jih bodo izvajale države članice, bi bilo treba Komisijo pooblastiti za sprejetje izvedbenih aktov, ki bodo določali postopke za taka iskanja. Vzpostaviti pa bi bilo treba prehodne ukrepe za avtomatizirano izmenjavo podatkov iz registrov vozil na podlagi obstoječega elektronskega sistema, da se zagotovi nemotena izmenjava podatkov, dokler taka pravila ne začnejo veljati.
- (11) Kadar odgovorne osebe na podlagi informacij, pridobljenih iz registra vozil, ni mogoče identificirati z gotovostjo, ki se zahteva z zakonodajo države članice prekrška,

¹¹ Direktiva 2013/48/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2013 o pravici do dostopa do odvetnika v kazenskem postopku in v postopkih na podlagi evropskega naloga za prijetje ter pravici do obvestitve tretje osebe ob odvzemu prostosti in do komunikacije s tretjimi osebami in konzularnimi organi med odvzemom prostosti (UL L 294, 6.11.2013, str. 1).

¹² Direktiva (EU) 2016/343 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. marca 2016 o krepitvi nekaterih vidikov domneve nedolžnosti in krepitvi pravice biti navzoč na sojenju v kazenskem postopku (UL L 65, 11.3.2016, str. 1).

¹³ Direktiva (EU) 2016/800 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o procesnih jamstvih za otroke, ki so osumljene ali obdolžene osebe v kazenskem postopku (UL L 132, 21.5.2016, str. 1).

¹⁴ Direktiva (EU) 2016/1919 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. oktobra 2016 o brezplačni pravni pomoči za osumljene in obdolžene osebe v kazenskem postopku ter za zahtevane osebe v postopku na podlagi evropskega naloga za prijetje (UL L 297, 4.11.2016, str. 1).

bi morale države članice sodelovati pri ugotavljanju identitete odgovorne osebe. V ta namen bi bilo treba uvesti postopek medsebojne pomoči za identifikacijo odgovorne osebe, bodisi na podlagi zaprosila za potrditev na podlagi informacij, ki jih država članica prekrška že ima, bodisi na podlagi zaprosila za ciljno usmerjeno poizvedbo, ki jo opravijo ustrezni organi države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča.

- (12) Država članica registracije ali država članica stalnega prebivališča bi morala dodatne informacije, za katere zaprosi država članica prekrška in ki so potrebne za identifikacijo odgovorne osebe, zagotoviti v razumnem roku. Če informacij ni mogoče zbrati ali zagotoviti ali tega ni mogoče storiti nemudoma, je treba jasno pojasniti razloge za to in informacije zbrati ali zagotoviti čim prej.
- (13) Izrecno bi bilo treba opredeliti razloge, na podlagi katerih lahko država članica registracije ali država članica stalnega prebivališča zavrne zagotovitev medsebojne pomoči za identifikacijo odgovorne osebe. Zlasti bi bilo treba uvesti zaščitne ukrepe, da bi se v teh postopkih preprečilo razkritje identitete zaščiteneh oseb, npr. zaščiteneh prič.
- (14) Državam članicam bi moralo biti dovoljeno, da uporabijo nacionalne postopke, ki bi jih uporabile, če bi prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu, storil rezident. Okrepiti bi bilo treba pravno varnost v zvezi z uporabo specifičnih ukrepov, sprejetih v okviru takih postopkov, in sicer v zvezi z dokumenti, s katerimi se zahteva potrditev ali zanikanje storitve prekrška ali s katerimi se od zadevnih oseb zahteva, da sodelujejo pri identifikaciji odgovorne osebe. Ker bi morali imeti taki ukrepi enake pravne učinke za zadevne osebe kot v nacionalnih primerih, bi morali tudi za te osebe veljati enaki standardi v zvezi s temeljnimi in procesnimi pravicami.
- (15) Kadar sta z zakonodajo Unije ali nacionalnim pravom držav članic izrecno določena dostop do informacij iz drugih nacionalnih podatkovnih zbirk ali podatkovnih zbirk Unije ali možnost izmenjave teh informacij za namene Direktive (EU) 2015/413, bi morala biti državam članicam omogočena izmenjava informacij z vključitvijo takih podatkovnih zbirk ob spoštovanju temeljnih pravic nerezidenčnih voznikov.
- (16) Opredelitev pisnega obvestila o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, in njegove vsebine se med državami članicami trenutno razlikuje do te mere, da se lahko posega v temeljne in procesne pravice oseb, vključenih v postopke nadaljnje obravnave, ki jih sproži država članica prekrška. To velja zlasti v primeru pošiljanja t. i. predhodnih pisnih obvestil, ki niso skladni z jezikovnimi in informacijskimi standardi, ki se zahtevajo v skladu z Direktivo (EU) 2015/413. Osebe, na katere vplivajo te prakse, običajno ne poznajo pravnega sistema države članice prekrška niti ne govorijo uradnega jezika ali jezikov te države, zato bi bilo treba bolje zaščititi njihove procesne in temeljne pravice. Da bi se ta cilj dosegel, bi bilo treba določiti obvezne minimalne zahteve glede vsebine pisnega obvestila, sedanji vzorec pisnega obvestila z zgolj osnovnimi informacijami, kot je določen v Prilogi II k Direktivi (EU) 2015/413, pa se ne bi smel več uporabljati.
- (17) Pisno obvestilo bi moralo vključevati vsaj podrobne informacije o pravni klasifikaciji in pravnih posledicah prekrška, zlasti ker so lahko sankcije za prekrške, ki spadajo na področje uporabe Direktive (EU) 2015/413, nedenarne narave, kot so omejitve pravice storilca prekrška do vožnje. Pravica do pritožbe bi morala biti podprta tudi z zagotovitvijo podrobnih informacij o tem, kje in kako uveljavljati pravice do obrambe ali vložiti pritožbo v državi članici prekrška, in sicer v jeziku, ki ga zadevna oseba razume. Po potrebi bi bilo treba zagotoviti tudi opis postopkov v nenavzočnosti, saj se

domnevno odgovorna oseba morda ne namerava vrniti v državo članico prekrška, da bi se udeležila postopka. Tudi plačilne možnosti in načini za omilitev sankcij bi morali biti zlahka razumljivi, da bi se spodbudilo prostovoljno sodelovanje. Ker bi morale biti pisno obvestilo prvi dokument, ki ga prejme lastnik, imetnik ali končni uporabnik vozila ali katera koli druga domnevno odgovorna oseba, bi morale vsebovati informacije iz člena 13 Direktive (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵, pri čemer bi morale te informacije v skladu s členom 13(2), točka (d), vključevati informacije o viru osebnih podatkov, ter členov 13 in 14 Uredbe (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶. Te informacije bi morale biti v pisnem obvestilu navedene bodisi neposredno bodisi s sklicevanjem na kraj, kjer so na voljo.

- (18) Kadar se nerezidenti preverijo na kraju samem v okviru kontrole prometa in se na podlagi takega preverjanja sprožijo postopki nadaljnje obravnave v zvezi s storitvijo prometnega prekrška, povezanega z varnostjo v cestnem prometu, bi morale pisno obvestilo vsebovati le nekatere bistvene elemente, zadevni osebi pa bi morale biti izročeno neposredno v okviru postopkov kontrole prometa.
- (19) Za zagotovitev, da pisno obvestilo in vse nadaljnje dokumente dejansko prejme domnevno odgovorna oseba, in za izognitev zmotni vključitvi tretjih oseb, ki jih to ne zadeva, bi bilo treba določiti pravila o vročanju pisanj.
- (20) Če dokumentov ni mogoče dostaviti s priporočeno dostavo ali enakovrednimi elektronskimi sredstvi, bi morale biti državi članici prekrška dovoljeno, da se pri vročanju pisanj in sporočil zadevni osebi obrne na državo članico registracije ali državo članico stalnega prebivališča, da to storita v skladu s svojo nacionalno zakonodajo, ki ureja vročanje pisanj.
- (21) Pisno obvestilo in vse nadaljnje dokumente bi bilo treba poslati v jeziku dokumenta o registraciji vozila, ali če take informacije niso na voljo ali je to potrebno zaradi varstva temeljnih pravic, v ustreznem uradnem jeziku ali jezikih države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča. Ker pa imajo nekatere države članice več kot en uradni jezik, lahko ta obveznost povzroči, da se pisna obvestila in druga nadaljnja sporočila pošljejo v jeziku, ki ga prejemnik ne razume. Da bi se določil ustrezní jezik pisnega obvestila, bi morale države članice Komisiji sporočiti prednostni jezik, po potrebi za vsako ozemeljsko podenoto posebej. Komisija bi morala objaviti sporočene prednostne jezike. To ne bi smelo posegati v uporabo Direktive 2010/64/EU v skladu z njenim členom 1(3).
- (22) Država članica prekrška bi morala osebi, za katero se domneva, da je odgovorna za prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu, omogočiti, da vse do pritožbenega postopka pred sodiščem komunicira v katerem koli jeziku, ki ga država članica registracije, država članica stalnega prebivališča ali država članica prekrška sporoči Komisiji, ali če zadevna oseba nima zadostnega znanja teh jezikov, v jeziku, ki ga oseba govori ali razume, da se olajša uveljavljanje njenih procesnih pravic.

¹⁵ Direktiva (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov, ki jih pristojni organi obdelujejo za namene preprečevanja, preiskovanja, odkrivanja ali pregona kaznivih dejanj ali izvrševanja kazenskih sankcij, in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Okvirnega sklepa Sveta 2008/977/PNZ (UL L 119, 4.5.2016, str. 89).

¹⁶ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

- (23) Zagotoviti bi bilo treba učinkovit pravni nadzor v primeru, ko organi države članice prekrška ne upoštevajo jezikovnih standardov in pravil o vročanju pisanj ter nacionalne zakonodaje.
- (24) Da bi se zagotovila pregledna in sorazmerna uporaba denarnih kazni za prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, za katere velja javno pravo, se domnevno odgovornih oseb ne bi smelo prisiliti k plačilu pravnih in upravnih stroškov, povezanih z upravljanjem kazni, kadar je tako upravljanje oddano v zunanje izvajanje zasebnim ali javnim subjektom. Kljub temu bi moralo biti organom držav članic dovoljeno, da zaračunajo sorazmerne upravne takse.
- (25) Obseg informacij, ki jih države članice sporočijo Komisiji, bi bilo treba razširiti na elemente, ki so tesno povezani s ciljem izboljšanja varnosti v cestnem prometu, da bi lahko Komisija bolje analizirala stanje v državah članicah in predlagala pobude na trdni dejanski podlagi. Da bi se izravnalo dodatno upravno breme za organe držav članic in poročanje uskladilo s koledarjem ocenjevanja Komisije, bi bilo treba obdobje poročanja podaljšati. Odobriti bi bilo treba prehodno obdobje, da se lahko tekoče dveletno obdobje poročanja nemoteno izteče.
- (26) Ker so podatki, povezani z identifikacijo storilca prekrška, osebni podatki v smislu Uredbe (EU) 2016/679 in Direktive (EU) 2016/680, pravni okvir Unije o upravljanju osebnih podatkov pa je bil od sprejetja Direktive (EU) 2015/413 bistveno spremenjen, bi bilo treba določbe o obdelavi osebnih podatkov uskladiti z novim pravnim okvirom.
- (27) Komisija mora v skladu s členom 62(6) Direktive (EU) 2016/680 pregledati druge akte prava Unije, s katerimi se obdelava osebnih podatkov s strani pristojnih organov ureja za namene iz člena 1(1) navedene direktive, da oceni potrebo po uskladitvi teh aktov z navedeno direktivo in po potrebi oblikuje potrebne predloge za spremembo teh aktov, da se zagotovi dosleden pristop k varstvu osebnih podatkov v okviru področja uporabe navedene direktive. Na podlagi tega pregleda¹⁷ je bila kot eden od navedenih drugih aktov, ki jih je treba spremeniti, opredeljena Direktiva (EU) 2015/413. Zato bi bilo treba pojasniti, da bi morala biti obdelava osebnih podatkov skladna tudi z Direktivo (EU) 2016/680, kadar obdelava spada na njeno stvarno in osebno področje uporabe.
- (28) Vsaka obdelava osebnih podatkov v skladu z Direktivo (EU) 2015/413 bi morala biti skladna z Uredbo (EU) 2016/679, Direktivo (EU) 2016/680 in Uredbo (EU) 2018/1725¹⁸ glede na njihovo področje uporabe.
- (29) Pravna podlaga za dejavnosti obdelave, ki so potrebne za ugotovitev identitete odgovorne osebe ter dostavo pisnega obvestila in nadaljnjih dokumentov domnevno odgovornim osebam, je določena z Direktivo (EU) 2015/413 v skladu s členom 6(1), točka (e), ter po potrebi členom 10 Uredbe (EU) 2016/679 in členom 8 Direktive 2016/680. V skladu z istimi pravili ta direktiva določa pravno podlago za obveznost držav članic, da obdelujejo osebne podatke za namen zagotavljanja medsebojne pomoči pri identifikaciji oseb, odgovornih za prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, ki so navedeni v tej direktivi.

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

- (30) V nekaterih državah članicah so osebni podatki nerezidentov, ki so (domnevno) odgovorni za prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu, shranjeni v omrežju strežnikov (t. i. oblaku). Države članice bi morale brez poseganja v pravila o kršitvi varstva osebnih podatkov iz Uredbe (EU) 2016/679 in Direktive (EU) 2016/680 ter o kršitvi varstva osebnih podatkov in varnostnih incidentih iz Direktive (EU) 2022/2555 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁹ zagotoviti, da se medsebojno obveščajo o kibernetičnih incidentih, povezanih s takimi podatki.
- (31) Vzpostaviti bi bilo treba spletni portal (v nadaljnjem besedilu: portal za čezmejno izvrševanje), da bi se udeležencem v cestnem prometu v Uniji zagotovile celovite informacije o prometnih predpisih, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki veljajo v državah članicah, ter bi se jim omogočila učinkovita in varna komunikacija z organi držav članic. Portal bi moral tudi olajšati komunikacijo med organi držav članic o različnih vprašanjih, povezanih s čezmejnem preiskovanjem prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, kot je preverjanje pristnosti pisnih obvestil in nadaljnjih dokumentov, da bi se preprečila možnost goljufij. Izmenjava osebnih podatkov bi morala biti omejena na to, kar je potrebno za čezmejno preiskovanje in izvrševanje sankcij, zlasti plačilo denarnih kazni. Portal za čezmejno izvrševanje bi moral imeti možnost povezovanja z drugimi ustreznimi portali, omrežji, spletišči ali platformami, da bi se olajšala izmenjava informacij v zvezi z izvrševanjem prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. V skladu z Uredbo (EU) 2018/1725 bi morala biti upravljavka portala za čezmejno izvrševanje Komisija.
- (32) Komisija bi morala zagotavljati sorazmerno finančno podporo pobudam, s katerimi se izboljšuje čezmejno sodelovanje pri izvrševanju prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, v Uniji.
- (33) Da bi se upošteval ustrezen tehnični napredek ali spremembe ustreznih pravnih aktov Unije, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte za posodobitev Priloge k tej direktivi tako, da jo spremeni. Zlasti je pomembno, da Komisija med pripravljalnim delom opravi ustrezna posvetovanja, med drugim na ravni strokovnjakov, in da taka posvetovanja potekajo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje²⁰. Natančneje, da se zagotovi enakopravno sodelovanje pri pripravi delegiranih aktov, Evropski parlament in Svet vse dokumente prejmeta sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (34) Da bi se zagotovili enotni pogoji izvajanja Direktive (EU) 2015/413, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev postopkov in tehničnih specifikacij, vključno z ukrepi za kibernetično varnost, za avtomatizirana iskanja v zvezi s preiskovanjem prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, vsebine standardnega elektronskega obrazca za zaprosilo in načinov prenosa informacij v zvezi z zaprosilom za medsebojno pomoč pri identifikaciji odgovorne osebe, vsebine elektronskih obrazcev za zaprosilo za medsebojno pomoč pri vročanju pisnega obvestila, nadaljnjih dokumentov in ustreznega potrdila ter uporabe in

¹⁹ Direktiva (EU) 2022/2555 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o ukrepih za visoko skupno raven kibernetične varnosti v Uniji, spremembi Uredbe (EU) št. 910/2014 in Direktive (EU) 2018/1972 ter razveljavitvi Direktive (EU) 2016/1148 (direktiva NIS 2) (UL L 333, 27.12.2022).

²⁰ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

vzdrževanja portala za čezmejno izvrševanje. Tehnične rešitve bi morale biti usklajene z evropskim okvirom interoperabilnosti in ustreznimi rešitvami interoperabilne Evrope iz predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi ukrepov za visoko raven interoperabilnosti javnega sektorja v Uniji (akt o interoperabilni Evropi)²¹. Izvedbena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²².

- (35) Direktivo (EU) 2015/413 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (36) Ker ciljev te direktive, in sicer zagotoviti visoko raven zaščite za vse udeležence v cestnem prometu v Uniji in enako obravnavo voznikov z racionalizacijo postopkov medsebojne pomoči med državami članicami pri čezmejnem preiskovanju prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, in z okrepitevijo varstva temeljnih pravic nerezidentov, kadar so prekrški v eni od držav članic storjeni z vozilom, registriranim v drugi državi članici, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov te direktive lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (37) V skladu s členom 42(1) Uredbe (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta²³ je bilo opravljeno posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, ta pa je mnenje podal [DD/MM/LLLL].
- (38) V skladu s skupno politično izjavo držav članic in Komisije z dne 28. septembra 2011 o obrazložitenih dokumentih²⁴ se države članice zavezujejo, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih bo pojasnjeno razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva (EU) 2015/413 se spremeni:

- (1) člen 2 se spremeni:
 - (a) v prvem odstavku se dodajo naslednje točke:
 - „(i) nezadostna varnostna razdalja do spredaj vozečega vozila;
 - (j) nevarno prehitevanje;
 - (k) nevarno parkiranje;

²¹ COM(2022) 720 final.

²² Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

²³ Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

²⁴ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

- (l) prečkanje ene ali več polnih belih črt;
 - (m) vožnja v napačno smer;
 - (n) neupoštevanje pravil o oblikovanju in uporabi reševalnih pasov;
 - (p) uporaba preobremenjenega vozila.“;
- (b) doda se naslednji odstavek:
- „Ta direktiva ne vpliva na pravice in obveznosti, ki izhajajo iz naslednjih določb pravnih aktov Unije:
- (a) Okvirni sklep Sveta 2005/214/PNZ;
 - (b) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2014/41/EU*;
 - (c) postopki za vročitev pisanj iz člena 5 Konvencije, ki jo je Svet pripravil v skladu s členom 34 Pogodbe o Evropski uniji, o medsebojni pomoči v kazenskih zadevah med državami članicami Evropske unije**;
 - (d) določbe o pravicah osumljenih in obdolženih oseb iz direktiv 2010/64/EU***, 2012/13/EU****, 2013/48/EU*****, (EU) 2016/343*****, (EU) 2016/800***** in (EU) 2016/1919 Evropskega parlamenta in Sveta*****.

* Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2014/41/EU z dne 3. aprila 2014 o evropskem preiskovalnem nalogu v kazenskih zadevah (UL L 130, 1.5.2014, str. 1).

** UL C 197, 12.7.2000, str. 3.

*** Direktiva 2010/64/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o pravici do tolmačenja in prevajanja v kazenskih postopkih (UL L 280, 26.10.2010, str. 1).

**** Direktiva 2012/13/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. maja 2012 o pravici do obveščenosti v kazenskem postopku (UL L 142, 1.6.2012, str. 1).

***** Direktiva 2013/48/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2013 o pravici do dostopa do odvetnika v kazenskem postopku in v postopkih na podlagi evropskega naloga za prijetje ter pravici do obvestitve tretje osebe ob odvzemu prostosti in do komunikacije s tretjimi osebami in konzularnimi organi med odvzemom prostosti (UL L 294, 6.11.2013, str. 1).

***** Direktiva (EU) 2016/343 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. marca 2016 o krepitvi nekaterih vidikov domneve nedolžnosti in krepitvi pravice biti navzoč na sojenju v kazenskem postopku (UL L 65, 11.3.2016, str. 1).

***** Direktiva (EU) 2016/800 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o procesnih jamstvih za otroke, ki so osumljene ali obdolžene osebe v kazenskem postopku (UL L 132, 21.5.2016, str. 1).

***** Direktiva (EU) 2016/1919 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. oktobra 2016 o brezplačni pravni pomoči za osumljene in obdolžene osebe v kazenskem postopku ter za zahtevane osebe v postopku na podlagi evropskega naloga za prijetje (UL L 297, 4.11.2016, str. 1).“;

(2) člen 3 se spremeni:

- (a) točka (j) se nadomesti z naslednjim:
- „(j) ‚uporaba prepovedanega voznega pasu‘ pomeni nezakonito uporabo dela že obstoječega stalnega ali začasnega cestnega odseka, kot je pas za javni prevoz ali vozni pas, ki je začasno zaprt zaradi zastojev ali cestnih del, kakor je opredeljeno v pravu države članice prekrška“;
- (b) točka (l) se nadomesti z naslednjim:
- „(l) ‚nacionalna kontaktna točka‘ pomeni pristojni organ, imenovan za namene te direktive“;
- (c) dodajo se naslednje točke (o) do (z):
- „(o) ‚nezadostna varnostna razdalja do spredaj vozečega vozila‘ pomeni, da nevdzdrževanje razdalje, potrebne za preprečitev trčenja z vozilom pred vozilom, ki ga vozi voznik, če bi spredaj vozeče vozilo nenadoma upočasnilo ali se ustavilo, kakor je opredeljeno v pravu države članice prekrška;
- (p) ‚nevarno prehitevanje‘ pomeni prehitevanje drugega vozila ali drugega udeleženca v prometu na način, ki krši veljavna pravila o nevarnem prehitevanju v državi članici prekrška;
- (q) ‚nevarno parkiranje‘ pomeni parkiranje vozila na način, ki krši veljavna pravila o nevarnem parkiranju v državi članici prekrška; neplačilo parkirnine in drugi podobni prekrški se ne štejejo za nevarno parkiranje;
- (r) ‚prečkanje ene ali več polnih belih črt‘ pomeni menjavo voznih pasov z vozilom z nezakonitim prečkanjem vsaj ene polne bele črte, kakor je opredeljeno v pravu države članice prekrška;
- (s) ‚vožnja v napačno smer‘ pomeni vožnjo vozila v nasprotni smeri od določene smeri prometa, kakor je opredeljeno v pravu države članice prekrška;
- (t) ‚neupoštevanje pravil o oblikovanju in uporabi reševalnih pasov‘ pomeni neupoštevanje pravil o oblikovanju in uporabi začasnega voznega pasu med vozili zgolj za nujne primere, ki ga morajo oblikovati vozniki, da bi reševalnim vozilom, kot so policijska, reševalna ali gasilska vozila, omogočili prehod in prihod na kraj nesreče, kakor je opredeljeno v pravu države članice prekrška;
- (u) ‚uporaba preobremenjenega vozila‘ pomeni uporabo vozila, ki ne izpolnjuje zahtev za največjo dovoljeno težo vozila, kakor so določene v nacionalnih zakonih in drugih predpisih, s katerimi se prenaša Direktiva Sveta 96/53/ES*, ali v pravu države članice prekrška za vozila ali operacije, za katere v navedeni direktivi ni takih zahtev;
- (v) ‚pisno obvestilo‘ pomeni prvo obvestilo, ki ga prejmejo osebe iz člena 5(1), drugi pododstavek, ne glede na to, ali gre za upravno ali sodno odločbo ali drug dokument, ki ga pošlje država članica prekrška ali kateri koli subjekt, ki je za to pooblaščen v skladu z njenim pravom, ki je izdano do pritožbenega postopka pred pristojnim sodiščem in vsebuje vsaj informacije iz člena 5(2);
- (w) ‚nadaljnji dokumenti‘ pomenijo upravne ali sodne odločbe ali druge dokumente, ki jih država članica prekrška ali kateri koli subjekt, ki je za to pooblaščen v skladu z njenim pravom, izda po pisnem obvestilu v zvezi s tem

obvestilom ali zadevnim prometnim prekrškom, povezanim z varnostjo v cestnem prometu, do pritožbenega postopka pred pristojnim sodiščem;

(x) „odgovorna oseba“ pomeni osebo, ki je odgovorna za prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1) v skladu z nacionalnim pravom države članice prekrška;

(y) „končni uporabnik“ pomeni vsako fizično osebo, ki ni lastnik ali imetnik vozila, s katerim je bil storjen eden od prekrškov iz člena 2(1), vendar je vozilo zakonito uporabljalo, zlasti na podlagi dolgoročne pogodbe o zakupu ali najemu ali kot del voznega parka, ki je na voljo zaposlenim;

(z) „država članica stalnega prebivališča“ pomeni katero koli državo članico, za katero se lahko z razumno stopnjo gotovosti domneva, da je kraj običajnega prebivališča oseb iz člena 5(1), drugi pododstavki.

* Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).“;

(3) vstavi se naslednji člen 3a:

„Člen 3a

Nacionalne kontaktne točke

1. Za namene izmenjave informacij na podlagi te direktive vsaka država članica imenuje nacionalno kontaktno točko. Pooblastila nacionalnih kontaktnih točk so določena v veljavni zakonodaji zadevne države članice.

2. Države članice zagotovijo, da njihove nacionalne kontaktne točke sodelujejo z organi, vključenimi v preiskavo prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1), zlasti da se zagotovi pravočasna izmenjava vseh potrebnih informacij in upoštevajo roki iz člena 4a(5) in člena 5a(2).“;

(4) člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Postopek za izmenjavo informacij med državami članicami

1. Zaradi preiskovanja prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1) države članice nacionalnim kontaktnim točkam drugih držav članic dovolijo dostop do naslednjih nacionalnih podatkov v registrih vozil z možnostjo avtomatiziranega iskanja:

(a) podatkov o vozilih;

(b) podatkov o lastnikih, imetnikih ali končnih uporabnikih vozil, če so na voljo.

Elementi podatkov iz prvega pododstavka, točki (a) in (b), ki so potrebni za iskanje, so podatki, določeni v Prilogi.

Nacionalna kontaktna točka države članice prekrška pri iskanju v obliki odhodnega zaprosila uporabi celotno registrsko številko.

2. Države članice zagotovijo, da so elementi podatkov iz oddelka 2, deli I, II in IV, Priloge na voljo in posodobljeni v njihovih nacionalnih registrih vozil.

3. Države članice hranijo elemente podatkov iz oddelka 2, del IV, in če so na voljo, oddelka 2, del V, Priloge v nacionalnih registrih vozil vsaj 6 mesecev po vsaki spremembi lastništva ali uporabe zadevnega vozila.

4. Države članice namesto zahtevanih elementov podatkov predložijo sporočilo ‚Informacije niso razkrite‘ v naslednjih primerih:

- (a) vozilo je bilo razgrajeno;
- (b) celotna registrska številka vozila ni navedena pri iskanju, izvedenem v obliki odhodnega zaprosila iz odstavka 1;
- (c) celotna registrska številka vozila, navedena pri iskanju, izvedenem v obliki odhodnega zaprosila iz odstavka 1, je zastarela ali nepravilna.

Države članice namesto zahtevanih elementov podatkov predložijo sporočilo ‚Ukradeno vozilo ali registrska tablica‘, kadar je vozilo ali njegova registrska tablica v nacionalnih registrih vozil evidentirana kot ukradena.

5. Države članice za avtomatizirano iskanje podatkov v registrih vozil uporabljajo posebej zasnovano programsko aplikacijo evropskega informacijskega sistema za prometna in vozniška dovoljenja (Eucaris) ter spremenjene različice te programske opreme.

Države članice zagotovijo, da je avtomatizirano iskanje podatkov v registrih vozil varno, stroškovno učinkovito, hitro in zanesljivo ter se izvaja z interoperabilnimi sredstvi v okviru decentralizirane strukture.

Programska oprema zagotavlja način spletne izmenjave v realnem času in način izmenjave v svežnju, pri čemer slednji omogoča izmenjavo več zaprosil ali odgovorov v enem sporočilu. Informacije, ki se izmenjujejo prek sistema Eucaris, se posredujejo v šifrirani obliki.

6. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi postopke in tehnične specifikacije, vključno z ukrepi za kibernetsko varnost za avtomatizirana iskanja, izvedena na podlagi tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 10a(2).

7. Dokler se ne začnejo uporabljati izvedbeni akti iz odstavka 6 tega člena, se iskanja iz odstavka 1 tega člena izvajajo v skladu s postopki iz poglavja 3, točki 2 in 3, Priloge k Sklepu 2008/616/PNZ*, ki se uporabljajo skupaj s Prilogo k tej direktivi.

8. Vsaka država članica krije svoje stroške, ki nastanejo v zvezi z upravljanjem, uporabo in vzdrževanjem programske aplikacije in njenih spremenjenih različic iz odstavka 5.

* Sklep Sveta 2008/616/PNZ z dne 23. junija 2008 o izvajanju Sklepa 2008/615/PNZ o poglobitvi čezmejnega sodelovanja, zlasti na področju boja proti terorizmu in čezmejnemu kriminalu (UL L 210, 6.8.2008, str. 12).“;

(5) vstavijo se naslednji členi 4a, 4b in 4c:

„Člen 4a

Medsebojna pomoč pri identifikaciji odgovorne osebe

1. Države članice si zagotavljajo medsebojno pomoč, kadar na podlagi rezultatov avtomatiziranega iskanja, izvedenega v skladu s členom 4(1), država članica prekrška ne more identificirati odgovorne osebe s potrebno stopnjo gotovosti, ki je v

njenem nacionalnem pravu zahtevana za sprožitev ali izvajanje postopkov nadaljnje obravnave iz člena 5(1).

2. Država članica prekrška se odloči, ali bo zaprosila za medsebojno pomoč za pridobitev dodatnih informacij iz odstavka 3, drugi pododstavek. Zaposilo lahko izda le upravni ali sodni organ ali v zadevnem primeru pristojni policijski organ v skladu z nacionalnim pravom zadevne države članice.

3. Kadar se država članica prekrška odloči, da bo zaprosila za medsebojno pomoč v skladu z odstavkom 1, njena nacionalna kontaktna točka pošlje elektronsko strukturirano in podpisano zaprosilo nacionalni kontaktne točke države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča.

Od države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča se lahko zahteva:

- (a) da na podlagi informacij, ki jih že ima, potrdi, da je mogoče z razumno stopnjo gotovosti domnevati, da je oseba, ki jo vizualno evidentira oprema za odkrivanje države članice prekrška, lastnik, imetnik ali končni uporabnik vozila ali katera koli oseba, za katero se domneva, da je odgovorna za enega od prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1);
- (b) da od lastnika, imetnika ali končnega uporabnika vozila ali katere koli osebe, za katero se domneva, da je odgovorna za enega od prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1), zahteva informacije o identiteti odgovorne osebe v skladu z njenim nacionalnim pravom.

4. Kadar država članica registracije ali država članica stalnega prebivališča prejme zaprosilo iz odstavka 3, zbere zahtevane informacije, razen če se odloči, da bo uveljavljala enega od razlogov za zavrnitev iz odstavka 7, ali če zahtevanih informacij ni mogoče zbrati. Država članica registracije ali država članica stalnega prebivališča zahtevane informacije brez nepotrebnega odlašanja prek svoje nacionalne kontaktne točke pošlje v elektronski obliki nacionalni kontaktne točke države članice prekrška.

V primeru iz odstavka 3, drugi pododstavek, točka (b), država članica registracije ali država članica stalnega prebivališča zahteva informacije v skladu z veljavnimi nacionalnimi postopki, kot če bi zadevni preiskovalni ukrep odredili njeni organi, razen če se odloči, da bo uveljavljala enega od razlogov za zavrnitev iz odstavka 7.

Država članica registracije in država članica stalnega prebivališča pri zbiranju dodatnih informacij ravnata v skladu s formalnostmi in postopki, ki jih izrecno zahteva država članica prekrška, če niso nezdružljivi z njuno nacionalno zakonodajo.

5. Države članice zagotovijo, da zahtevane informacije predložijo brez nepotrebnega odlašanja od prejema zaprosila.

Kadar informacij ni mogoče zbrati brez nepotrebnega odlašanja od prejema zaprosila, nacionalne kontaktne točke države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča te informacije čim prej posredujejo državi članici prekrška, pri čemer ustrezno obrazložijo razloge za zamudo.

Kadar se izkaže, da država članica registracije ali država članica stalnega prebivališča ne bo mogla zbrati vseh ali dela zahtevanih informacij, državo članico prekrška nemudoma obvesti o podrobni obrazložitvi razlogov za to.

6. Zaprošene države članice lahko določijo predhodni upravni ali sodni postopek potrditve, da zagotovijo, da so zahtevane informacije potrebne in sorazmerne za identifikacijo odgovorne osebe, zlasti ob upoštevanju pravic domnevno odgovornih oseb.

7. Države članice lahko zavrnejo predložitev dodatnih informacij, zahtevanih v skladu z odstavkom 3. To lahko storijo le v naslednjih primerih:

- (a) po pravu države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča obstaja imuniteta ali privilegij, zaradi česar informacij ni mogoče predložiti;
- (b) predložitev zahtevanih informacij bi bila v nasprotju z načelom *ne bis in idem*;
- (c) predložitev zahtevanih informacij bi škodila temeljnim interesom nacionalne varnosti, ogrozila vir informacij ali bi bilo zaradi nje treba uporabiti zaupne informacije v zvezi z določenimi obveščevalnimi dejavnostmi;
- (d) obstajajo utemeljeni razlogi za domnevo, da bi bila predložitev zahtevanih informacij nezdružljiva z obveznostmi države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča v skladu s členom 6 Pogodbe o Evropski uniji in Listino Evropske unije o temeljnih pravicah;
- (e) predložitev zahtevanih informacij bi razkrila identiteto osebe, zaščitene v skladu z nacionalnim pravom države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča;
- (f) kadar država članica registracije ali država članica stalnega prebivališča določi predhodni upravni ali sodni postopek potrditve iz odstavka 6, vendar država članica prekrška zaprosila ni potrdila pred njegovim posredovanjem, glede na okoliščine posameznega primera pa se zahtevane informacije ne štejejo za potrebne in sorazmerne za identifikacijo odgovorne osebe.

Države članice se čim prej, najpozneje pa v 15 dneh po prejemu zaprosila, odločijo, ali bodo uveljavljale razlog za zavrnitev. Države članice, ki se odločijo uveljavljati razlog za zavrnitev, o tem brez nepotrebnega odlašanja prek svoje nacionalne kontaktne točke obvestijo državo članico prekrška.

8. Države članice zagotovijo, da se za primer iz odstavka 3, drugi pododstavek, točka (b), uporabijo pravna sredstva, ki so enakovredna tistim, ki so v posamezni državi članici na voljo v podobnih primerih.

9. Nacionalne kontaktne točke države članice prekrška, države članice registracije in države članice stalnega prebivališča se lahko med seboj posvetujejo na kakršen koli ustrezen način, da se olajša učinkovita uporaba tega člena.

10. Zaposilo iz odstavka 2 se Komisiji sporoči v enem od jezikov države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča v skladu s členom 5a(8).

Informacije, predložene v odgovor na zaposilo, se sporočijo v enem od jezikov države članice prekrška, priglašenih Komisiji v skladu s členom 5a(8).

11. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi podrobneje določi vsebino standardnega elektronskega obrazca za zaposilo, načine prenosa informacij iz odstavkov 3 in 4 ter funkcionalnosti in tehnične specifikacije programske aplikacije za izmenjavo podatkov, vključno z ukrepi za kibernetsko varnost. Specifikacije programske opreme določajo način spletne asinhronizacije in način asinhronizacije izmenjave v svežnju ter prenos elementov podatkov v šifrirani obliki.

Standardni elektronski obrazec za zaprosilo vsebuje naslednje informacije:

- (a) upravno ali sodno odločbo o potrditvi zahtevanih informacij iz odstavka 6 in podrobnosti o organu, ki je odločbo izdal, če je to ustrezno;
- (b) elemente podatke v zvezi z lastniki, imetniki ali končnimi uporabniki vozil, pridobljene na podlagi avtomatiziranega iskanja, izvedenega v skladu s členom 4(1);
- (c) vizualni posnetek odgovorne osebe, če je na voljo, pridobljen iz opreme za odkrivanje, zlasti hitrostnih kamer.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 10a(2).

Člen 4b

Nacionalni ukrepi za lažjo identifikacijo odgovorne osebe

1. Države članice lahko v skladu s svojim nacionalnim pravom sprejmejo vse ukrepe v zvezi s prometnimi prekrški, povezanimi z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1), da bi uspešno identificirale odgovorno osebo, kot so ukrepi v zvezi z obveznostjo sodelovanja pri identifikaciji odgovorne osebe, pod pogojem, da se spoštujejo temeljne in postopkovne pravice v skladu s pravom Unije in nacionalnim pravom.

2. V skladu z odstavkom 1 lahko države članice zlasti:

- (a) vročijo pisanja osebam, za katere se domneva, da so odgovorne za storitev prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1), vključno z dokumenti, s katerimi se od teh oseb zahteva, da potrdijo svojo odgovornost;
- (b) v največjem možnem obsegu uporabijo obveznosti, naložene domnevno odgovornim osebam, ki so pomembne za identifikacijo odgovorne osebe.

Člen 4c

Uporaba drugih podatkovnih zbirk

Države članice lahko izključno za namene identifikacije odgovorne osebe izmenjujejo podatke ali dostopajo do njih z uporabo drugih podatkovnih zbirk, kot so registri voznških dovoljenj ali registri prebivalstva. To lahko storijo le, če takšna izmenjava ali dostop izrecno temeljita na zakonodaji Unije.“;

- (6) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Pisno obvestilo o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu

1. Država članica prekrška se odloči, ali bo sprožila postopke nadaljnje obravnave v zvezi s prometnimi prekrški, povezanimi z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1).

Kadar se država članica prekrška odloči sprožiti tak postopek, ta država članica s pisnim obvestilom nemudoma obvesti domnevno odgovorno osebo o prometnem prekršku, povezanem z varnostjo v cestnem prometu, in o odločitvi o sprožitvi postopkov nadaljnje obravnave.

Namen pisnega obvestila je lahko drugačen od namenov, določenih v drugem pododstavku.

2. Pisno obvestilo vsebuje vsaj naslednje:

- (a) navedbo, da je obvestilo izdano za namene te direktive;
- (b) ime, poštni naslov, telefonsko številko in elektronski naslov pristojnega organa;
- (c) vse ustrezne informacije v zvezi s prometnim prekrškom, povezanim z varnostjo v cestnem prometu, zlasti podatke o vozilu, s katerim je bil prekršek storjen, vključno z registrsko številko vozila, krajem, datumom in uro prekrška, vrsto prekrška, podrobnim sklicevanjem na kršene zakonske določbe, in kadar je to ustrezno, podatki o napravi, ki je bila uporabljena za odkrivanje prekrška;
- (d) podrobne informacije o pravni klasifikaciji prometnega prekrška, povezanega z varnostjo v cestnem prometu, veljavnih sankcijah in drugih pravnih posledicah prometnega prekrška, povezanega z varnostjo v cestnem prometu, vključno z informacijami o prepovedi vožnje (vključno s kazenskimi točkami ali drugimi omejitvami pravice do vožnje), v skladu z nacionalnim pravom države članice prekrška;
- (e) podrobne informacije o tem, kje in kako uveljavljati pravico do obrambe ali vložiti pritožbo zoper odločitve o pregonu prometnega prekrška, povezanega z varnostjo v cestnem prometu, vključno z zahtevami za dopustnost take pritožbe in rokom za vložitev pritožbe, ter o tem, ali in pod katerimi pogoji se uporabljajo postopki v nenavzočnosti, v skladu z nacionalnim pravom države članice prekrška;
- (f) kadar je to ustrezno, informacije o postopkih za osebe iz odstavka 1, drugi pododstavek, tega člena za obveščanje organov države članice prekrška o identiteti odgovorne osebe v skladu s členom 4b;
- (g) kadar je to ustrezno, podrobne informacije o imenu, naslovu in mednarodni številki bančnega računa (IBAN) organa, na katero je mogoče nakazati naloženo denarno kazen, o roku za plačilo in alternativnih načinih plačila, zlasti posebnih programskih aplikacijah, če so te metode dostopne rezidentom in nerezidentom;
- (h) informacije o veljavnih pravilih o varstvu podatkov, pravicah posameznikov, na katere se nanašajo osebni podatki, in razpoložljivosti dodatnih informacij ali sklic na kraj, kjer je te informacije mogoče enostavno pridobiti v skladu s členom 13 Direktive (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta, vključno z informacijami, iz katerih izvirajo osebni podatki, ali členoma 13 in 14 Uredbe (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta;
- (i) kadar je to ustrezno, podrobne informacije o tem, ali in kako je mogoče omiliti sankcije za prekrške iz člena 2(1), vključno s predčasnim plačilom denarne kazni;
- (j) kadar je to ustrezno, jasno navedbo, da je zasebni ali javni subjekt, ki je pošiljatelj obvestila, pooblaščenec, ki ga je država članica prekrška pooblastila v skladu s členom 5b, in jasno razmejitve med zahtevanimi zneski na podlagi njihove pravne podlage.

3. Z odstopanjem od odstavka 2 države članice zagotovijo, da v primeru, ko je odgovorna oseba voznik nerezident, ki je bil preverjen na kraju samem pri cestni kontroli, pisno obvestilo vsebuje vsaj podatke iz odstavka 2, točke (c), (d), (e) in (g).

4. Na zahtevo domnevno odgovornih oseb država članica prekrška zagotovi, da se omogoči dostop do vseh bistvenih informacij, s katerimi razpolagajo organi, pristojni za preiskavo prekrška, povezanega z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1).

5. Države članice zagotovijo, da začetek rokov, v katerih lahko nerezidenti uveljavljajo svojo pravico do pritožbe ali se omilijo sankcije v skladu z odstavkom 2, točki (e) in (i), ustreza datumu prejema pisnega obvestila.“;

(7) vstavita se naslednja člena 5a in 5b:

„Člen 5a

Vročitev pisnega obvestila in nadaljnjih dokumentov

1. Države članice domnevno odgovornim osebam pošljejo pisno obvestilo in nadaljnje dokumente s priporočeno pošiljko ali enakovrednimi elektronskimi sredstvi v skladu s poglavjem III, oddelek 7, Uredbe (EU) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta*, v primeru iz člena 5(3) te uredbe pa pisno obvestilo neposredno izročijo domnevno odgovorni osebi.

2. Države članice zagotovijo, da se pisno obvestilo pošlje najpozneje v enem mesecu od evidentiranja prometnega prekrška, povezanega z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1), ali kadar je treba med preiskavo poslati več pisnih obvestil, 15 dni po dogodku, zaradi katerega je bilo treba poslati nadaljnja pisna obvestila.

Države članice zagotovijo, da se vsi drugi nadaljnji dokumenti pošljejo v 15 dneh po dogodku, zaradi katerega jih je bilo treba poslati.

3. Država članica prekrška lahko domnevno odgovornim osebam pošlje pisno obvestilo ali nadaljnje dokumente prek organov države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča v naslednjih primerih:

- (a) naslov osebe, ki ji je dokument namenjen, je neznan, nepopoln ali nezanesljiv;
- (b) v skladu s postopkovnimi pravili nacionalnega prava države članice prekrška je potrebno dokazilo o vročitvi pisanja, ki ni dokazilo, ki ga je mogoče pridobiti s priporočeno pošiljko ali enakovrednimi elektronskimi sredstvi;
- (c) pisanja ni bilo mogoče vročiti s priporočeno pošiljko ali enakovrednimi elektronskimi sredstvi;
- (d) država članica prekrška utemeljeno meni, da bo vročanje pisanja s priporočeno pošiljko ali enakovrednimi elektronskimi sredstvi v zadevnem primeru neučinkovito ali neprimerno.

4. Zaposilo za sprožitev postopka medsebojne pomoči iz odstavka 3 lahko izda upravni ali sodni organ ali v zadevnem primeru pristojni policijski organ v skladu z nacionalnim pravom države članice prekrška.

Nacionalna kontaktna točka države članice prekrška pisno obvestilo ali nadaljnje dokumente, ki naj bi se vročali, posreduje nacionalni kontaktni točki države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča skupaj z elektronsko strukturiranim zapisom.

5. Države članice zagotovijo, da se pisno obvestilo in nadaljnji dokumenti, ki se vročajo v skladu z odstavkom 3, vročijo bodisi v skladu z njihovim nacionalnim pravom bodisi, kadar je to ustrezno utemeljeno, na poseben način, ki ga zahteva država članica prekrška, razen če je tak način nezdržljiv z njihovim nacionalnim pravom.

6. Država članica registracije ali država članica stalnega prebivališča zagotovi, da njena nacionalna kontaktna točka pripravi elektronsko strukturirano potrdilo in ga pošlje nacionalni kontaktni točki države članice prekrška v naslednjih primerih:

- (a) po izpolnitvi formalnosti v zvezi z vročitvijo pisnega obvestila ali nadaljnjih dokumentov v skladu z odstavkom 3,
- (b) kadar dostava ni uspešna.

Na zahtevo države članice prekrška se potrdilo priloži kopija vročenih pisanj.

7. Zaposilo iz odstavka 4 se sporoči v enem od jezikov države članice registracije ali države članice stalnega prebivališča, priglašeni Komisiji v skladu z odstavkom 8. Potrdilo iz odstavka 6 se pošlje v jeziku države članice prekrška, priglašenem Komisiji v skladu z odstavkom 8.

8. Če se država članica prekrška odloči, da bo sprožila postopke nadaljnje obravnave v zvezi s prometnimi prekrški, povezanimi z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1), pošlje pisno obvestilo in nadaljnje dokumente v jeziku dokumenta o registraciji vozila.

Kadar jezik dokumenta o registraciji vozila ni na voljo ali če obstajajo razumni dvomi o tem, ali bi bilo pošiljanje pisnega obvestila ali nadaljnjih dokumentov v jeziku dokumenta o registraciji vozila v skladu z varstvom temeljnih pravic zadevne osebe, se pisno obvestilo in nadaljnji dokumenti pošljejo v uradnem jeziku ali jezikih države članice registracije ali države članice, v kateri ima domnevno odgovorna oseba stalno prebivališče.

V primerih iz drugega pododstavka tega odstavka se, kadar je v državi članici registracije ali državi članici stalnega prebivališča več uradnih jezikov, pisna obvestila in nadaljnji dokumenti pošljejo v uradnem jeziku ali jezikih regije ali druge ozemeljske podenote, v kateri je naslov domnevno odgovornih oseb, ali v drugem jeziku, ki ga je ta država članica navedla kot sprejemljivega.

Vsaka država članica Komisiji sporoči uradni jezik Unije, v katerem se lahko pošlje pisno obvestilo, po potrebi z razčlenitvijo po regijah ali drugih ozemeljskih podenotah. Komisija objavi seznam sprejemljivih jezikov na spletnem portalu iz člena 8.

9. Države članice zagotovijo, da lahko domnevno odgovorne osebe do pritožbenega postopka pred sodiščem z organi države članice prekrška komunicirajo v katerem koli jeziku, ki ga v skladu z odstavkom 8 Komisiji sporoči država članica registracije ali država članica stalnega prebivališča ali država članica prekrška, ali če zadevna oseba nima zadostnega znanja teh jezikov, v jeziku Unije, ki ga oseba govori ali razume.

10. Države članice zagotovijo, da kakovost prevoda pisnega obvestila in nadaljnjih dokumentov ustreza vsaj standardu iz člena 3(9) Direktive 2010/64/EU.

11. Država članica prekrška zagotovi, da lahko pisno obvestilo in nadaljnje dokumente, vročene domnevno odgovornim osebam, učinkovito in hitro pregleda sodišče ali podobna institucija, ki je pooblaščen za sprejemanje pravno zavezujočih odločitev, na zahtevo katere koli osebe, ki ima pravni interes za izid postopkov, sproženih v skladu s členom 5, z utemeljitvijo, da ti dokumenti niso v skladu s tem členom.

12. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi vsebino elektronskih obrazcev za zaprosilo iz odstavka 4 in vsebino potrdila iz odstavka 6 ter funkcionalnosti in tehnične specifikacije programske aplikacije za izmenjavo podatkov, vključno z ukrepi za kibernetско varnost. Specifikacije programske opreme določajo način spletne asinhronne izmenjave in način asinhronne izmenjave v svežnju. Podatki se prenašajo z uporabo najsodobnejše tehnologije šifriranja. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 10a(2).

Člen 5b

Finančne terjatve pravnih oseb, ki jih pooblastijo države članice

Države članice zagotovijo, da kadar zasebni ali javni subjekt z ločeno pravno osebnostjo pooblastijo za vodenje postopkov nadaljnje obravnave ali njihovih delov, sproženih v skladu s členom 5(1), vključno z izvrševanjem denarnih kazni, domnevno odgovornim osebam ni treba plačati stroškov, povezanih s pravnimi in upravnimi stroški, ki nastanejo pri vodenju teh postopkov. To ne posega v pravico organov držav članic, da zaračunavajo sorazmerne upravne pristojbine.

* Uredba (EU) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o elektronski identifikaciji in storitvah zaupanja za elektronske transakcije na notranjem trgu in o razveljavitvi Direktive 1999/93/ES (UL L 257, 28.8.2014, str. 73).“;

(8) členi 6, 7 in 8 se nadomestijo z naslednjim:

„Člen 6

Poročanje in spremljanje

1. Najpozneje na naslednje datume: 6. maja 2024 in 6. maja 2026 (...) vsaka država članica Komisiji pošlje izčrpno poročilo v skladu z drugim in tretjim pododstavkom tega odstavka.

V vsakem izčrpnem poročilu se navede število avtomatiziranih iskanj, ki jih država članica prekrška izvede in naslovi na nacionalno kontaktno točko države članice registracije glede prekrškov, storjenih na njenem ozemlju, skupaj z vrsto prekrškov, za katere so bila oddana zaprosila, in številom neuspešnih zaprosil.

Vsako izčrpno poročilo vsebuje tudi opis stanja na nacionalni ravni glede nadaljnje obravnave prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, na podlagi deleža takih prekrškov, za katere so bila poslana pisna obvestila.

2. Vsaka država članica do [štiri leta po datumu začetka veljavnosti te direktive] in nato vsaka štiri leta Komisiji pošlje poročilo o uporabi te direktive.

3. V poročilu se navede število avtomatiziranih iskanj, ki jih država članica prekrška izvede v skladu s členom 4(1) in naslovi na nacionalno kontaktno točko države članice registracije glede prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1), ki so bili storjeni na njenem ozemlju, skupaj z vrsto prekrškov, za katere so bila oddana zaprosila, in strukturiranim številom neuspešnih zaprosil po vrsti neuspešnih zaprosil. Te informacije lahko temeljijo na podatkih, zagotovljenih prek sistema Eucaris.

Poročilo vključuje tudi opis stanja na nacionalni ravni glede nadaljnje obravnave prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. Opis vsebuje vsaj:

- (a) skupno število evidentiranih prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1), ki so bili odkriti samodejno ali brez identifikacije odgovorne osebe na kraju samem;
 - (b) število evidentiranih prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1), ki so bili storjeni z vozili, registriranimi v državi članici, ki ni država članica, v kateri je bil storjen prekršek, in so bili odkriti samodejno ali brez identifikacije odgovorne osebe na kraju samem;
 - (c) število pritrjene ali odstranljive opreme za avtomatsko odkrivanje, vključno s hitrostnimi kamerami;
 - (d) število denarnih kazni, ki so jih nerezidenti prostovoljno plačali;
 - (e) število elektronsko poslanih zaprosil za medsebojno pomoč v skladu s členom 4a(3) in število takih zaprosil, kadar informacije niso bile zagotovljene;
 - (f) število elektronsko poslanih zaprosil za medsebojno pomoč v skladu s členom 5a(4) in število takih zaprosil, kadar pisanj ni bilo mogoče vročiti.
4. Komisija oceni poročila, ki jih pošljejo države članice, in obvesti odbor iz člena 10a o njihovi vsebini najpozneje 6 mesecev po prejemu poročil vseh držav članic.

Člen 7

Dodatne obveznosti

Brez poseganja v obveznosti iz Uredbe (EU) 2016/679, Direktive (EU) 2016/680 in Direktive (EU) 2022/2555 Evropskega parlamenta in Sveta* se države članice medsebojno obveščajo o kibernetičnih incidentih, priglasi v skladu s členom 10 Direktive (EU) 2022/2555, kadar se incidenti nanašajo na podatke, shranjene v virtualnih ali fizičnih oblakih, ali storitve gostovanja v oblaku.

Člen 8

Portal za čezmejno izmenjavo informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (portal za čezmejno izvrševanje)

1. Komisija vzpostavi in vzdržuje spletni portal za čezmejno izvrševanje, ki je na voljo v vseh uradnih jezikih Unije in je namenjen:
 - (a) izmenjavi informacij z udeleženci v cestnem prometu o veljavnih predpisih v državah članicah na področju, ki ga ureja ta direktiva, zlasti o cestnoprometnih predpisih, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, pritožbenih postopkih, uporabljenih sankcijah ter shemah in razpoložljivih sredstvih za plačilo denarnih kazni;
 - (b) izmenjavi informacij in drugim interakcijam med nacionalnimi kontaktnimi točkami in drugimi ustreznimi organi držav članic med seboj in z drugimi udeleženci v cestnem prometu, zlasti z zagotavljanjem dostopa do posebnih aplikacij držav članic, ki olajšujejo izvrševanje sankcij, tudi plačilo denarnih kazni, kadar je to ustrezno. To lahko vključuje izmenjavo podatkov iz registrov vozil in podatkov o osebah, ki so (domnevno) odgovorne za prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, iz člena 2(1).

2. Dostop do portala za čezmejno izvrševanje se zagotovi nacionalnim kontaktnim točkam in drugim ustreznim organom, ki so pristojni za identifikacijo odgovornih oseb in čezmejno izvrševanje cestnoprometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, v državah članicah.

3. Države članice pomagajo udeležencem v cestnem prometu pri preverjanju pristnosti pisnih obvestil in nadaljnjih dokumentov. V ta namen države članice med seboj in s Komisijo prek portala za čezmejno izvrševanje izmenjujejo predloge za pisna obvestila in nadaljnje dokumente, ki jih izdajo njihovi organi in se uporabljajo v čezmejnih primerih. Države članice se medsebojno obveščajo tudi o organih in pooblaščenih pravnih subjektih, ki imajo pravico izdajati ta obvestila in dokumente. Komisija je upravljavka portala za čezmejno izvrševanje v skladu z Uredbo (EU) 2018/1725**.

4. Portal za čezmejno izvrševanje je združljiv z vmesnikom, vzpostavljenim z Uredbo (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta***, in drugimi portali ali platformami s podobnim namenom, kot je evropski portal e-pravosodje.

5. Države članice za namene tega člena druga drugi in Komisiji prek portala za čezmejno izvrševanje redno zagotavljajo najnovejše informacije ter komunicirajo z udeleženci v cestnem prometu.

6. Komisija sprejme izvedbene akte za določitev tehničnih specifikacij, vključno z ukrepi za kibernetsko varnost, potrebnih za uporabo in vzdrževanje portala za čezmejno izvrševanje. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 10a(2).

* Direktiva (EU) 2022/2555 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o ukrepih za visoko skupno raven kibernetske varnosti v Uniji, spremembi Uredbe (EU) št. 910/2014 in Direktive (EU) 2018/1972 ter razveljavitvi Direktive (EU) 2016/1148 (direktiva NIS 2) (UL L 333, 27.12.2022, str. 80).

** Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

*** Uredba (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 2. oktobra 2018 o vzpostavitvi enotnega digitalnega portala za zagotavljanje dostopa do informacij, do postopkov ter do storitev za pomoč in reševanje težav ter o spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL L 295, 21.11.2018, str. 1).“;

(9) vstavi se naslednji člen 8a:

„Člen 8a

Finančna podpora za čezmejno sodelovanje pri dejavnostih izvrševanja

Komisija zagotovi finančno podporo pobudam, ki prispevajo k čezmejnemu sodelovanju pri izvrševanju cestnoprometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, v Uniji, zlasti izmenjavi dobrih praks, uporabi pametnih metodologij in tehnik izvrševanja v državah članicah, krepitvi zmogljivosti izvršilnih organov in kampanjam ozaveščanja o čezmejnih izvršilnih ukrepih.“;

(10) člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Delegirani akti

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 10 za spremembo Priloge, da se posodobi zaradi tehničnega napredka ali kadar to zahtevajo pravni akti Unije, ki so neposredno relevantni za posodobitev Priloge.“;

- (11) vstavi se naslednji člen 10a:

„Člen 10a

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta*.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar je treba pridobiti mnenje odbora na podlagi pisnega postopka, se ta postopek zaključi brez izida, ko v roku za izdajo mnenja tako odloči predsednik odbora ali to zahteva navadna večina članov odbora.

Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in uporabi se člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

* Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).“;

- (12) člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

Poročilo Komisije

Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o uporabi te direktive v državah članicah najpozneje 18 mesecev po tem, ko od vseh držav članic prejme poročila iz člena 6(2).“;

- (13) Priloga I se nadomesti z besedilom iz Priloge k tej direktivi;

- (14) Priloga II se črta.

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje [dve leti po datumu začetka veljavnosti te direktive]. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
predsednica*

*Za Svet
predsednik*

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

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

1.2. Zadevna področja

Promet, varnost v cestnem prometu

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

☐ Nov ukrep

☐ Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa⁷³

X Podaljšanje obstoječega ukrepa

☐ Združitev ali preusmeritev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

Splošni cilj te pobude je izboljšati varnost v cestnem prometu z učinkovitejšim čezmejnem izvrševanjem prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, v EU.

1.4.2. Specifični cilji

Specifični cilji pobude so:

- med rezidenčnimi vozniki povečati upoštevanje dodatnih prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu;
- racionalizirati postopke medsebojne pomoči med državami članicami pri čezmejnem preiskovanju prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu;
- okrepiti varstvo temeljnih pravic nerezidenčnih storilcev prekrškov, med drugim z uskladjitvijo z novimi pravili EU o varstvu osebnih podatkov.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne učinke naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

Pobuda bo prispevala k splošnemu cilju povečanja varnosti v cestnem prometu v EU z boljšim izvrševanjem prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, v primeru nerezidenčnih storilcev prekrškov, ki se pogosto izognejo sankcijam. Njen vpliv bo zelo pozitiven, in sicer v smislu rešenih življenj in preprečenih poškodb (384 rešenih življenj in 21 405 preprečenih poškodb).

Področje uporabe predloga bo razširjeno še na druge prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu, kot so nezadostna varnostna razdalja do spredaj vozečega vozila, nevarno prehitevanje, nevarno parkiranje, prečkanje polne črte,

⁷³

Po členu 58(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

vožnja v napačno smer ali po odstavnem pasu in vožnja preobremenjenega vozila. Pričakuje se, da se bo z razširitvijo področja uporabe na te prekrške število odkritih prekrškov v letu 2025 in s tem skozi celotno obdobje ocenjevanja povečalo za 2 % glede na izhodiščni scenarij.

Danes je približno 20 % vseh preiskav v zvezi s prekrški, ki so storjeni z vozili, registriranimi v tujini, neuspešnih zaradi tehničnih težav, kot sta razpoložljivost točnih informacij v nacionalnih registrih vozil in identifikacija odgovorne osebe. Pričakuje se, da se bo zaradi predloga povečalo število uspešno izvedenih preiskav. S predlogom se uvajajo ukrepi politike, namenjeni izboljšanju vsebine registrov vozil in obstoječe izmenjave informacij med izvršilnimi organi. Poleg teh ukrepov vključuje prilagojene postopke nadaljnje obravnave, ki temeljijo na elektronski izmenjavi specifičnih informacij, kot so vizualni dokazi, za boljšo identifikacijo odgovorne osebe. Omogoča tudi uvedbo dolžnosti lastnika/imetnika vozila, da z izvršilnimi organi sodeluje pri identifikaciji voznika/dejanskega storilca prekrška v skladu z nacionalnim pravom držav članic.

Predlog prispeva k boljšemu čezmejnemu izvrševanju sankcij, saj bodo ukrepi za izboljšanje preiskovanja in identifikacije odgovorne osebe pozitivno vplivali tudi na število uspešno preiskanih prekrškov, z enako obravnavo voznikov pa tudi na višje stopnje izvrševanja.

S predlogom se uvajajo ukrepi za izboljšanje varstva temeljnih pravic nerezidenčnih voznikov in zagotovitev, da pisno obvestilo ali nadaljnji dokumenti, ki jih izvršilni organi izdajo v zvezi s prekrškom, vsebujejo vse potrebne informacije o upravnem ali kazenskem postopku in so napisani v jeziku, ki ga vozniki razumejo, ter da je mogoče preveriti pristnost teh dokumentov.

Cilj predloga je tudi izboljšanje čezmejnega izvrševanja prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, na podlagi obstoječega ukrepanja. To pomeni, da izhodiščni scenarij že vsebuje nekatere ukrepe za odpravo ugotovljenih težav. Ukrepi, vključeni v predlog, so večinoma tehnični in dopolnjujejo obstoječa pravila, pri čemer se priznava, da usklajevanje nacionalnih pravnih sistemov, vključno s postopki, na katerih temeljita čezmejno preiskovanje prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, in čezmejno izvrševanje sankcij za take prekrške, s čimer bi se lahko znatno povečal delež uspešnih preiskav, ni izvedljiva možnost.

Zaradi predvidene razširitve področja uporabe predloga in poenostavljenega čezmejnega preiskovanja prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki je z vzpostavitvijo posebnega informacijskega portala in platform prilagojeno množičnemu odkrivanju prekrškov, ki se pogosto štejejo za upravne, in digitalizirano, bo mogoče uspešno preiskati več prekrškov, s tem pa se bo zmanjšalo nekaznovanje nerezidenčnih storilcev prekrškov. Posledično bodo nerezidenčni vozniki prilagodili svoje vedenje na cesti. Tako naj bi se glede na izhodiščni scenarij zmanjšalo število prekrškov, storjenih z vozili, registriranimi v tujini.

1.4.4. *Kazalniki smotrnosti*

Navedite, s katerimi kazalniki se bodo spremljali napredek in dosežki.

Komisija bo spremljala naslednje kazalnike smotrnosti v zvezi z izvajanjem in učinkovitostjo uporabe pobude/ukrepanja (člen 6 predloga):

- skupno število evidentiranih prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki spadajo na področje uporabe Direktive in se odkrijejo samodejno ali brez identifikacije odgovorne osebe na kraju samem;
- število evidentiranih prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki spadajo na področje uporabe Direktive in so bili v eni od držav članic storjeni z vozilom, registriranim v drugi državi članici, ter so bili odkriti samodejno ali brez identifikacije odgovorne osebe na kraju samem;
- število kosov fiksne ali premične avtomatske opreme za odkrivanje, kot so radarji za merjenje hitrosti;
- število denarnih kazni, ki so jih prostovoljno plačali nerezidenti;
- število elektronsko poslanih zaprosil v okviru postopka medsebojne pomoči (nadaljnja preiskava) in število takih zaprosil, v zvezi s katerimi informacije niso bile zagotovljene;
- število elektronsko poslanih zaprosil v zvezi z vročanjem pisanj in število takih zaprosil, v zvezi s katerimi pisanj ni bilo mogoče vročiti.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. *Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude*

Ni specifičnih zahtev, ki bi jih bilo treba izpolniti kratkoročno ali dolgoročno. Kljub temu naj bi se s pobudo kratkoročno znatno zmanjšalo nekaznovanje nerezidenčnih storilcev prekrškov, hkrati pa naj bi pobuda temeljila na sedanji direktivi, ki je pomembno prispevala k odpravi njihove anonimnosti. Dolgoročno je predvideno občutnejše zmanjšanje števila nesreč s smrtnim izidom in hudimi poškodbami v cestnem prometu, v katerih so udeleženi nerezidenčni vozniki.

1.5.2. *Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.*

Dodana vrednost pobude je podobna dodani vrednosti EU sedanje direktive. Z obstoječimi dvostranskimi in večstranskimi sporazumi (kot je sporazum Salzburškega foruma o čezmejnem izvrševanju) ne bi bilo mogoče doseči enake ravni učinkovitosti kot z Direktivo, in sicer tako pri odpravi nekaznovanja nerezidenčnih storilcev prekrškov kot tudi pri zagotavljanju enake obravnave vseh udeležencev v cestnem prometu. Ocena Direktive je pokazala, da bi bilo treba v primeru, da bi države članice enake rezultate želele doseči s sklenitvijo dvostranskih sporazumov, podpisati na stotine teh sporazumov, kar bi privedlo do velike zapletenosti in morebitnih nedoslednosti ter na koncu povzročilo znatne stroške za nacionalne uprave. Dodana vrednost ukrepanja EU je zato očitna tudi z vidika učinkovitosti, saj enotni okvir zagotavlja večjo učinkovitost.

Pomanjkljivosti sedanje direktive, zlasti njeno nezadostno učinkovitost, je mogoče odpraviti le z ukrepanjem na ravni EU. Dosledno in učinkovito vseevropsko čezmejno izvrševanje prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, je mogoče doseči le z instrumentom EU.

1.5.3. Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

Ocena sedanje direktive je pokazala, da je ta pozitivno vplivala na odpravo anonimnosti storilcev prekrškov, ki so prometni prekršek, povezan z varnostjo v cestnem prometu, storili v tujini, saj je bilo sčasoma preiskanih vse več prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki so jih storili nerezidenti. Vendar ukrepi iz sedanje direktive niso bili zadostni, da bi se odpravilo nekaznovanje nerezidentov. Leta 2015 ni bilo preiskanih približno 50 % vseh odkritih prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki so jih storili nerezidenti, približno 50 % vseh denarnih kazni za prekrške, ki so bili preiskani, pa ni bilo uspešno izvršenih. Skoraj ni bilo izvršitev za prekrške, katerih storilci so zavrnil plačilo denarnih kazni – uspešno izvršene kazni so bile predvsem rezultat prostovoljnih plačil.

Glavni razlog za to so težave pri sodelovanju med državami članicami pri preiskovanju prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, in izvrševanju sankcij po izmenjavi podatkov iz registrov vozil, zlasti kadar se uporabljajo različne ureditve pravne odgovornosti. Kljub temu se je tako sodelovanje med državami članicami, ki so sklenile dvostranske ali večstranske sporazume, ki dopolnjujejo pravo Unije, izkazalo za uspešno.

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

Predlagana revizija direktive o čezmejnem izvrševanju je skladna z drugo zakonodajo EU o varnosti v cestnem prometu. Kar zadeva razvrstitev elementov podatkov iz registrov vozil, se sklicuje na Direktivo Sveta 1999/37/ES o dokumentih za registracijo vozil; področje uporabe direktive o čezmejnem izvrševanju razširja na prekršek zaradi uporabe preobremenjenega vozila, tako da je tesno povezana z uporabo Direktive Sveta 96/53/ES o največjih dovoljenih težah in merah cestnih vozil; dopolnjuje direktivo o vozniških dovoljenjih, saj dovoljuje uporabo osebnih podatkov iz registrov vozniških dovoljenj za čezmejno preiskovanje prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, obveščanje storilcev prekrškov o uporabljenih sankcijah, ki vplivajo na njihovo pravico do vožnje, in identifikacijo osebe, odgovorne za prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu. Predlog je skladen tudi s širšim sklopom obstoječih pravnih instrumentov in tekočih pobud na ravni Unije na področju policijskega in pravosodnega sodelovanja, ki jih je treba upoštevati v zvezi s to pobudo, kot so obstoječi čezmejni preiskovalni postopki v okviru Konvencije o medsebojni pravni pomoči v kazenskih zadevah med državami članicami Evropske unije, evropski preiskovalni nalog in Prümški sklepi, ki se trenutno pregledujejo.

Za zagotovitev doslednega pristopa k čezmejnemu izvrševanju prometnih predpisov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, je bil oblikovan pogajalski sveženj, ki ga sestavljajo tri pobude – poleg tega predloga direktive o spremembi direktive o čezmejnem izvrševanju vsebuje tudi predlog nove direktive o vozniških dovoljenjih (ki nadomešča Direktivo 2006/126/ES o vozniških dovoljenjih) ter predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o učinku nekaterih prepovedi vožnje na ravni Unije.

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

Enkratni stroški v letu 2025 in tekoči stroški prilagajanja Komisije do leta 2050 so povezani predvsem z vzpostavitvijo informacijskega sistema za podporo

komunikaciji med vladnimi organi/organizacijami ter fizičnimi in pravnimi osebami v čezmejnih upravnih in kazenskih postopkih. Informacijska funkcionalnost namenskega informacijskega portala bo temeljila na obstoječem portalu, ki ga upravlja Komisija (Gremo v tujino), z nadgradnjo tega sistema pa bo mogoče najbolje izkoristiti sedanjo organizacijo in že vložena sredstva. Za vzpostavitev informacijskega sistema ni potrebno povečanje človeških virov.

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

☐ Časovno omejeno

- ☐ od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,
- ☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL za odobritve za prevzem obveznosti ter med letoma LLLL in LLLL za odobritve plačil.

☒ Časovno neomejeno

- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma 2025 in 2027,
- ki mu sledi izvajanje v celoti.

1.7. Načrtovani način(i) izvrševanja proračuna⁷⁴

☒ Neposredno upravljanje – Komisija:

- ☐ z lastnimi službami, vključno s svojim osebjem v delegacijah Unije,

☐ Deljeno upravljanje z državami članicami.

☐ Posredno upravljanje, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

- ☐ tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo,
- ☐ mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),
- ☐ EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,
- ☐ organom iz členov 70 in 71 finančne uredbe,
- ☐ subjektom javnega prava,
- ☐ subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor imajo ti subjekti ustrezna finančna jamstva,
- ☐ subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščenici za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki imajo ustrezna finančna jamstva,
- ☐ organom ali osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP na podlagi naslova V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.
- *Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.*

Opombe

Za izvajanje predloga bo treba vzpostaviti in vzdrževati nov informacijski sistem. Ta sistem naj bi povezal obstoječa omrežja nacionalnih informacijskih sistemov in interoperabilne točke dostopa, za katere so individualno odgovorne in jih upravljajo posamezne države članice, da se zagotovi varna in zanesljiva čezmejna izmenjava informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. Komisija bo v izvedbenih aktih opredelila ustrezne rešitve na področju IT, vključno z zasnovo/arhitekturo in tehničnimi specifikacijami za namenski digitalni portal in elektronske sisteme (vmesniške platforme), da bi medsebojno povezali nacionalne sisteme za izmenjavo informacij, ki jih bodo države članice lahko uporabile. Stroške prilagajanja za Komisijo naj bi sestavljali trije glavni stroškovni elementi (izračunano v sedanjí neto vrednosti), in sicer:

⁷⁴

Pojasnila o načinih izvrševanja proračuna in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- izredni (enkratni) stroški prilagajanja v letu 2025, ki bodo nastali zaradi izmenjave informacij med državami članicami v zvezi s preverjanjem pisnega obvestila in nadaljnjih dokumentov prek namenskega informacijskega portala ter so ocenjeni na 405 000 EUR;
- izredni (enkratni) stroški prilagajanja v višini 70 000 EUR so predvideni v letu 2025, nastali pa bodo zaradi vzpostavitve namenskega informacijskega portala;
- tekoči stroški prilagajanja (razvoj, vzdrževanje in podpora namenskega informacijskega portala), ki so ocenjeni na približno 50 000 EUR na leto in namenjeni interaktivnejši izmenjavi informacij med izvršilnimi organi držav članic in njihovimi organi za zadeve v zvezi z državljani/udeleženci v cestnem prometu, in sicer ne le o veljavnih prometnih predpisih, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (obstoječe spletišče Komisije Gremo v tujino), temveč tudi o sistemih veljavnih sankcij in pritožbenih postopkih.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Naloge, ki jih neposredno izvaja GD za mobilnost in promet, bodo sledile letnemu ciklu načrtovanja in spremljanja, kot se izvaja v Komisiji in izvajalskih agencijah, vključno s poročanjem o rezultatih v letnem poročilu o dejavnostih GD za mobilnost in promet.

Komisija bo spremljala izvajanje in učinkovitost uporabe pobude/ukrepanja s poročanjem o specifičnih kazalnikih (člen 6 predloga), kar vključuje na primer število avtomatiziranih odhodnih/dohodnih zaprosil, ki jih upravlja država članica, v kateri je bil prekršek storjen, in so naslovljena na državo članico registracije vozila, ali število evidentiranih prometnih prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ki se odkrijejo samodejno ali brez identifikacije odgovorne osebe na kraju samem in so bili storjeni z vozili, registriranimi v tujini, ali število kosov avtomatske opreme za nadzor (npr. radarjev za merjenje hitrosti) ali kazni, ki so jih prostovoljno plačali nerezidenti.

Novo obdobje poročanja držav članic je s sedanjih dveh let podaljšano na štiri leta, da je usklajeno s koledarjem ocenjevanja Komisije in da se zmanjša upravno breme za nacionalne organe. Namen informacijskih platform je s posebnimi funkcijami poročanja olajšati samodejno zbiranje podatkov.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. *Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol*

Enota GD za mobilnost in promet, pristojna za področje politike, bo izvajanje Direktive upravljala v sodelovanju z drugimi ustreznimi enotami in generalnimi direktorati.

Odhodki se bodo izvrševali v okviru neposrednega upravljanja, pri čemer se bodo v celoti uporabljale določbe finančne uredbe. Strategija kontrol za javna naročila in nepovratna sredstva v GD za mobilnost in promet vključuje posebne predhodne pravne, operativne in finančne kontrole postopkov (med drugim za postopke javnega naročanja pregled, ki ga opravi svetovalni odbor za javna naročila in pogodbe) ter podpis pogodb in sporazumov. Poleg tega so odhodki za nabavo blaga in storitev predmet predhodnih ter po potrebi naknadnih in finančnih kontrol.

2.2.2. *Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje*

Zelo nizko tveganje. Namenski informacijski portal bo temeljil na obstoječem spletišču Gremo v tujino (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_sl.htm) in bo nadgrajen, da bo postal interaktivnejši in bo zagotavljal dodatne funkcije. Ugotovljena tveganja so povezana z uporabo postopkov javnega naročanja: zamude, razpoložljivost podatkov, pravočasne informacije za trg itd. Ta tveganja so zajeta v finančni uredbi in zmanjšana s sklopom notranjih kontrol, ki jih GD za mobilnost in promet uporablja za javna naročila te vrednosti.

2.2.3. *Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)*

Potrebno povečanje proračuna se nanaša na vzpostavitev in vzdrževanje informacijskega sistema. Kar zadeva dejavnosti kontrol v zvezi z informacijskimi sistemi, ki jih je razvil ali jih upravlja direktorat, pristojen za predlog, usmerjevalni odbor za področje IT redno spremlja podatkovne zbirke direktorata in doseženi napredek, pri čemer upošteva poenostavitev in stroškovno učinkovitost informacijskih virov Komisije.

GD za mobilnost in promet v letnem poročilu o dejavnostih vsako leto poroča o stroških kontrole svojih dejavnosti. Profil tveganja in stroški kontrol za dejavnosti javnega naročanja so v skladu z zahtevami.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe, npr. iz strategije za boj proti goljufijam.

Uporabljali bi se običajni preprečevalni in zaščitni ukrepi Komisije, zlasti:

– plačila vseh storitev pred izplačilom preveri osebje Komisije, pri čemer upošteva pogodbene obveznosti, gospodarska načela ter dobro finančno prakso in prakso upravljanja. Določbe o preprečevanju goljufij (nadzor, zahteve glede poročanja itn.) se vključijo v vse sporazume in pogodbe, ki jih sklenejo Komisija in prejemniki plačil;

– za boj proti goljufijam, korupciji in drugim nezakonitim dejavnostim se brez omejitev uporabljajo določbe Uredbe (EU, Euratom) št. 883/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 1999 o preiskavah, ki jih izvaja Evropski urad za boj proti goljufijam (OLAF).

GD za mobilnost in promet je leta 2020 sprejel revidirano strategijo za boj proti goljufijam. Strategija GD za mobilnost in promet za boj proti goljufijam temelji na strategiji Komisije za boj proti goljufijam in posebni notranji oceni tveganja, izvedeni za opredelitev področij, ki so najbolj dovzetna za goljufije, že vzpostavljenih kontrol ter potrebnih ukrepov za izboljšanje zmogljivosti GD za mobilnost in promet za preprečevanje, odkrivanje in odpravo goljufij.

Pogodbene določbe, ki se uporabljajo za javno naročanje, zagotavljajo, da lahko službe Komisije, vključno z OLAF, opravljajo revizije in preglede na kraju samem ter pri tem uporabljajo standardne določbe po priporočilu OLAF.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif. 75	držav Efte ⁷⁶	držav kandidatkin in potencialnih kandidatke ⁷⁷	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
01	02 20 04 01	dif.	NE	NE	NE	NE

- Zahtevane nove proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif.	držav Efte	držav kandidatkin in potencialnih kandidatke	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
	[XX YY YY YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

⁷⁵ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

⁷⁶ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

⁷⁷ Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju. Dodatne odobritve ne bodo potrebne. Zneski, potrebni za financiranje projekta, bodo prerazporejeni iz odobritev, ki so že bile načrtovane v uradnem finančnem načrtovanju v okviru posebnih proračunskih postavk.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	01	Enotni trg, inovacije in digitalni sektor
--	----	---

GD za mobilnost in promet			Leto 2025 ⁷⁸	Leto 2026	Leto 2027	Leto 2028	Leto 2029+	SKUPAJ (2025–2050)
• Odobritve za poslovanje								
Proračunska vrstica ⁷⁹ 02 20 04 01	obveznosti	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	plačila	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Proračunska vrstica	obveznosti	(1b)						
	plačila	(2b)						
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov ⁸⁰								
Proračunska vrstica		(3)						

⁷⁸ Leto 2025 je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

⁷⁹ Po uradni proračunski nomenklaturi.

⁸⁰ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

Odobritve za GD za mobilnost in promet SKUPAJ	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	plačila	= 2a + 2b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	plačila	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)						0,051
Odobritve iz RAZDELKA 1 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	plačila	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Če ima predlog/pobuda posledice za več razdelkov za poslovanje, ponovite zgornji odsek:

Odobritve za poslovanje SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)	obveznosti	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	plačila	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)		(6)						
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 6 večletnega finančnega okvira SKUPAJ (referenčni znesek)	obveznosti	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	plačila	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Razdelek večletnega finančnega okvira	7	„Upravni odhodki“
--	----------	-------------------

Ta oddelek se izpolni s „proračunskimi podatki upravne narave“, ki jih je treba najprej vnesti v [Prilogo k oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga](#) (Priloga 5 k Sklepu Komisije o notranjih pravilih za izvrševanje oddelka splošnega proračuna Evropske unije za Komisijo), ki se prenese v sistem DECIDE za namene posvetovanj med službami.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	Leto 2028	Leto 2029+	SKUPAJ 2025–2050
GD <.....>							
• Človeški viri							
• Drugi upravni odhodki							
GD <.....> SKUPAJ	odobritve						

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	Leto 2028	Leto 2029+	SKUPAJ 2025–2050
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	plačila	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije ↓			Leto N		Leto N+1		Leto N+2		Leto N+3		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)						SKUPAJ	
	REALIZACIJE																	
	vrsta 81	povpr ečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	strošk i	število	stroški	število	stroški	število realiza cij skupaj	stroški realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ št. 1 ⁸² ...																		
– realizacija																		
– realizacija																		
– realizacija																		
Seštevek za specifični cilj št. 1																		
SPECIFIČNI CILJ št. 2 ...																		
– realizacija																		
Seštevek za specifični cilj št. 2																		
SKUPAJ																		

⁸¹ Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest ...).

⁸² Kakor je opisan v točki 1.4.2 „Specifični cilji ...“.

3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

- ☒ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ⁸³	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUPAJ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	--------

RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira								
Človeški viri								
Drugi upravni odhodki								
Seštevek za RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira								

Odobritve zunaj RAZDELKA 7 ⁸⁴ večletnega finančnega okvira								
Človeški viri								
Drugi upravni odhodki								
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira								

SKUPAJ								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrebe po odobritvah za človeške vire in druge upravne odhodke se krijejo z odobritvami GD, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerazporejene znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

⁸³ Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude. Nadomestite „N“ s pričakovanim prvim letom izvajanja (na primer: 2021). Naredite isto za naslednja leta.

⁸⁴ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

3.2.3.1 Ocenjene potrebe po človeških virih

- ☒ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)							
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (posredne raziskave)							
01 01 01 11 (neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ) ⁸⁵							
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)							
20 02 03 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	– na sedežu						
	– na delegacijah						
01 01 01 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)							
01 01 01 12 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
SKUPAJ							

XX je zadevno področje ali naslov v proračunu.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerazporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	

⁸⁵ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

⁸⁶ Dodatna zgornja meja za zunanje sodelavce v okviru odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

Predlog/pobuda:

- ☒ se lahko v celoti financira s prerazporeditvijo znotraj zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira;

Zneski, potrebni za financiranje projekta, bodo prerazporejeni iz proračunske vrstice 02 20 04 01.

- ☐ zahteva uporabo nedodeljene razlike do zgornje meje v zadevnem razdelku večletnega finančnega okvira in/ali uporabo posebnih instrumentov, kot so opredeljeni v uredbi o večletnem finančnem okviru;

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice, ustrezne zneske in instrumente, ki naj bi bili uporabljeni.

- ☐ zahteva spremembo večletnega finančnega okvira.

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

V predlogu/pobudi:

- ☒ ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb.
- ☐ je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ⁸⁷	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo								
Sofinancirane odobritve SKUPAJ								

⁸⁷

Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude. Nadomestite „N“ s pričakovanim prvim letom izvajanja (na primer: 2021). Naredite isto za naslednja leta.

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

- ☒ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
 - ☐ za lastna sredstva,
 - ☐ za druge prihodke.
 - navedite, ali so prihodki dodeljeni za odhodkovne vrstice ☐

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude ⁸⁸						
		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
Člen								

Za namenske prejeme navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

--

Druge opombe (npr. metoda/formula za izračun posledic za prihodke ali druge informacije).

--

⁸⁸ Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.