



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 18. 7. 2014
COM(2014) 476 final

2014/0218 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných priestupkoch
súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky**

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Dôvody a ciele návrhu

Komisia prijala 19. marca 2008 návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa na základe článku zmluvy o doprave (článok 71 ods. 1 Zmluvy o ES, teraz článok 91 ZFEÚ) zjednodušuje cezhraničné presadzovanie právnych predpisov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Hlavným cieľom uvedenej smernice bolo ukončiť anonymitu vodičov, ktorí v danom členskom štáte nemajú pobyt, a zabezpečiť, aby ich dopravné priestupky nezostali nepotrebané. Z tohto dôvodu smernica členským štátom umožnila vzájomný prístup k údajom o evidencii vozidiel prostredníctvom siete na výmenu elektronických údajov. Môžu tak identifikovať vodičov, keď sa dopustia dopravných priestupkov v zahraničí, čím sa zabezpečí rovnaké zaobchádzanie s vodičmi, ktorí majú a ktorí nemajú pobyt v danom členskom štáte. Po zistení mena a adresy vlastníka vozidla sa môže predpokladanému páchatelovi zaslať list na základe vzoru stanoveného smernicou. Členský štát, kde došlo k priestupku, si zachová svoje právo rozhodnúť o ďalšom postupe v nadväznosti na dopravný priestupok.

Smernica 2011/82/EÚ bola prijatá 25. októbra 2011. Európsky parlament a Rada zvolili článok 87 ods. 2 ZFEÚ o policajnej spolupráci za jej právny základ. Uvedenú smernicu muselo 25 členských štátov transponovať do 7. novembra 2013. Dánsko, Spojené kráľovstvo a Írsko sa v súlade s protokolmi č. 21 a 22 v prílohe k zmluvám rozhodli uvedenú smernicu neprijat' a neuplatňovať.

Komisia plne podporila obsah prijatej smernice, no rozhodla, že napadne jej právny základ pred Súdny dvor Európskej únie. Súdny dvor svojím rozhodnutím zo 6. mája 2014 vo veci C-43/12, Komisia/Európsky parlament a Rada, zrušil smernicu 2011/82/EÚ, no zachoval jej účinky do nadobudnutia účinnosti novej smernice na základe článku zmluvy o doprave v primeranej lehote, ktorá nesmie byť dlhšia ako dvanásť mesiacov od dátumu vynesenia rozsudku.

Aby vyhovela uvedenému rozsudku, Komisia pripravila tento návrh novej smernice založený na správnom právnom základe (článku 91 ZFEÚ).

Súlad s ostatnými politikami a cieľmi Únie

Rovnako ako v prípade zrušenej smernice, tento návrh je v súlade s politikami EÚ v oblasti ochrany ľudského zdravia a životného prostredia. Návrh dopĺňa aj rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie. Rozhodnutím sa vytvára mechanizmus cezhraničného uznávania a presadzovania konečných rozhodnutí o peňažných sankciách, okrem iného, za dopravné priestupky.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

V porovnaní so zrušenou smernicou návrh neobsahuje žiadne nové prvky. Navrhovanými zmenami sa predchádzajúce znenie prispôsobuje novému právnemu základu, a preto nie sú podstatné. Z tohto dôvodu nebola potrebná opätovná konzultácia zainteresovaných strán ani aktualizácia posúdenia vplyvu pôvodného návrhu Komisie¹.

Pred prijatím zrušenej smernice sa viedli konzultácie s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom, európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov a Výborom regiónov.

¹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2008/sec_2008_0351_2_en.pdf

Európsky hospodársky a sociálny výbor vydal svoje stanovisko 17. septembra 2008². Výbor konštatoval, že návrh zrušenej smernice predstavuje správnu koncepciu účinného riešenia priestupkov spáchaných v inom členskom štáte. V záujme dosiahnutia vyššieho účinku smernice bolo navrhnuté rozšíriť zoznam priestupkov. Okrem toho výbor ďalej vyzval Radu a členské štáty, aby doplnili smernicu naliehavými zlepšeniami efektívnosti a účinnosti kontrol a sankcií. Niektoré z navrhovaných dodatočných priestupkov boli zahrnuté do smernice, ktorá bola prijatá.

Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov (ďalej len „EDPS“) vydal svoje stanovisko 8. mája 2008³. EDPS konštatoval, že návrh zrušenej smernice je dostatočným odôvodnením zavedenia systému cezhraničnej výmeny informácií a že primeraným spôsobom obmedzuje kvalitu údajov, ktoré sa majú zbierať a prenášať. EDPS vydal niekoľko odporúčaní na zlepšenie textu návrhu. EDPS nemal nijaké námietky proti používaniu už existujúcej infraštruktúry na výmenu informácií, pokiaľ to obmedzuje finančné alebo administratívne zaťaženie, no trval na tom, že by to nemalo viesť k interoperabilite s inými databankami. Niektoré z návrhov boli zahrnuté do smernice, ktorá bola prijatá.

S Výborom regiónov sa síce o návrhu konzultovalo, no 17. apríla 2008 sa rozhodol, že stanovisko nevydá.

² Ú. v. EÚ C 77, 31.3.2009, s. 70 – 72.

³ Ú. v. EÚ C 310, 5.12.2008, s. 9.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

Zhrnutie navrhovaného opatrenia

Návrh je takmer totožný so znením zrušenej smernice. Boli vykonané iba malé zmeny, ktoré sa považovali za potrebné na dosiahnutie súladu s rozsudkom Súdneho dvora. Preto bol zmenený právny základ, boli vypustené odôvodnenia týkajúce sa osobitných ustanovení, ktoré sa vzťahujú na Spojené kráľovstvo, Írsko a Dánsko, ako aj vyhlásenie Komisie týkajúce sa právneho základu, ktoré už nie je relevantné. Okrem toho bola v odôvodnení 20 (odôvodnenie 19 zrušenej smernice) vykonaná zmena odkazu, pokiaľ ide o pravidlá ochrany údajov, a príslušný článok 7 bol zmenený zodpovedajúcim spôsobom. Odkazy na príjmy rozhodnutia v článku 4 sa zjednodušili bez toho, aby sa zmenila podstata, a odseky 2 a 3 sa preskupili, aby sa zlepšila logická štruktúra tohto článku. Bola vykonaná aktualizácia dátumov transpozície a vykonávania delegovaných právomocí, ako aj povinností predkladania správ. Boli vykonané aj niektoré malé zmeny na riešenie otázok týkajúcich sa štandardného vypracúvania legislatívnych aktov.

Právny základ

Právnym základom na prijímanie opatrení na úrovni EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky je článok 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ. Podľa tohto článku „(...) Rada v súlade s riadnym legislatívnym postupom (...) stanoví: (...) c) opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy.“ Súdny dvor považoval tento právny základ za vhodný, pretože prieskum obsahu ustanovení smernice 2011/82/EÚ potvrdil, že systém na výmenu informácií medzi príslušnými orgánmi členských štátov zriadený uvedenou smernicou poskytuje prostriedky na plnenie cieľa zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky a umožňuje Európskej únii tento cieľ dosiahnuť. Konštatoval, že smernica 2011/82/EÚ svojím cieľom i obsahom predstavuje opatrenie na zlepšenie bezpečnosti dopravy v zmysle článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ, takže mala byť prijatá na základe tohto ustanovenia (pozri body 44 až 46 rozsudku).

Vypustenie odôvodnení týkajúcich sa Spojeného kráľovstva, Írska a Dánska

Ako sa uvádza v odôvodneniach 22 a 23 zrušenej smernice, Spojené kráľovstvo, Írsko a Dánsko mali v súlade s protokolmi č. 21 a 22, ktoré sa nachádzajú v prílohe zmlúv, možnosť nezúčastniť sa na prijatí tejto smernice a nebyť ňou viazané ani nepodliehať jej uplatňovaniu. Uvedené odôvodnenia by sa však mali vypustiť, keďže tento návrh je založený na článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ, na ktorý sa uvedené protokoly nevzťahujú, pretože sa vzťahujú iba na hlavu V ZFEÚ.

Ochrana údajov

Keďže zrušená smernica bola prijatá na základe článku 87 ods. 2 ZFEÚ, pravidlá ochrany údajov boli založené na režime ochrany údajov v rámci policajnej a justičnej spolupráce v trestných veciach podľa rámcového rozhodnutia Rady 2008/977/SVV z 27. novembra 2008 o ochrane osobných údajov spracúvaných v rámci policajnej a justičnej spolupráce v trestných veciach. Bolo to aj preto, že smernica 95/46/ES sa nevzťahuje na osobné údaje spracúvané v rámci činnosti, ktorá spadá do rozsahu pôsobnosti policajnej a justičnej spolupráce v trestných veciach (pozri článok 3 ods. 2 uvedenej smernice).

Tento návrh je však založený na článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ a mali by sa preto uplatňovať všeobecné pravidlá týkajúce sa ochrany údajov stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní

osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov⁴. Preto by sa tento návrh mal odvolávať na smernicu 95/46/ES vo všeobecnosti, ako aj v prípade ustanovení o oprave, vymazaní, zablokovaní a maximálnej lehote na uchovávanie v súlade s článkom 7 zrušenej smernice. Už nie je potrebné odkazovať na pravidlá ochrany údajov v průmských rozhodnutiach, pretože v smernici 95/46/ES sa stanovuje dostatočná ochrana údajov.

Na základe prebiehajúcich rokovaní medzi spoluzákonodarcami o návrhu nariadenia o ochrane údajov, ktoré nahradí smernicu 95/46/ES, predloženom Komisiou a v závislosti od harmonogramu a výsledku postupov by zmena odkazu by mohla byť vhodná pred prijatím tejto smernice.

Zásada subsidiarity a zásada proporcionality

Návrh rešpektuje zásadu subsidiarity a zásadu proporcionality rovnako ako zrušená smernica.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Neexistujú žiadne iné vplyvy na rozpočet ako tie, ktoré už boli uvedené v zrušenej smernici.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

Európsky hospodársky priestor

Navrhovaná smernica je relevantná pre EHP a mala by sa preto rozšíriť na Európsky hospodársky priestor.

⁴ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných priestupkoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁵,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁶,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky je prvoradým cieľom dopravnej politiky Únie. Únia uskutočňuje politiku zameranú na zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky s cieľom znížiť počet smrteľných nehôd, zranení a materiálnych škôd. Významným prvkom tejto politiky je jednotné uplatňovanie sankcií za dopravné priestupky spáchané v Únii, ktoré značne ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky.
- (2) Z dôvodu nedostatku vhodných postupov a aj napriek existujúcim možnostiam na základe rozhodnutia Rady 2008/615/SVV⁷ a rozhodnutia Rady 2008/616/SVV⁸ („prümské rozhodnutia“), sa však sankcie v podobe peňažných pokút za určité dopravné priestupky často neuplatňujú, ak boli tieto priestupky spáchané vozidlom, ktoré je zaevidované v inom členskom štáte, ako je štát, v ktorom sa priestupok spáchal. Cieľom tejto smernice je

⁵ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁶ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁷ Rozhodnutie Rady 2008/615/SVV z 23. júna 2008 o zintenzívnení cezhraničnej spolupráce, najmä v boji proti terorizmu a cezhraničnej trestnej činnosti (Ú. v. EÚ L 210, 6.8.2008, s. 1).

⁸ Rozhodnutie Rady 2008/616/SVV z 23. júna 2008 o vykonávaní rozhodnutia 2008/615/SVV o zintenzívnení cezhraničnej spolupráce, najmä v boji proti terorizmu a cezhraničnej trestnej činnosti (Ú. v. EÚ L 210, 6.8.2008, s. 12).

zabezpečiť, aby sa dokonca aj v takýchto prípadoch zaistila účinnosť vyšetrovania dopravných priestupkov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky.

- (3) Komisia vo svojom oznámení z 20. júla 2010 nazvanom „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“ zdôraznila, že presadzovanie pravidiel cestnej premávky je stále kľúčovým faktorom pri vytváraní podmienok na výrazné zníženie počtu úmrtí a zranení. Rada vo svojich záveroch z 2. decembra 2010 o bezpečnosti cestnej premávky žiadala, aby sa zvažila potreba ďalšieho posilnenia presadzovania pravidiel cestnej premávky členskými štátmi a v prípade potreby na úrovni Únie. Vyzvala Komisiu, aby preskúmala možnosti prípadnej harmonizácie pravidiel cestnej premávky na úrovni Únie a prijatia ďalších opatrení na uľahčenie cezhraničného presadzovania predpisov týkajúcich sa dopravných priestupkov, najmä tých, ktoré súvisia s vážnymi dopravnými nehodami.
- (4) Komisia prijala 19. marca 2008 návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zjednodušuje cezhraničné presadzovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, na základe článku 71 ods. 1 písm. c) Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva [teraz článok 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“)]. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/82/EÚ⁹ však bola prijatá na základe článku 87 ods. 2 ZFEÚ. Rozsudkom zo 6. mája 2014 vo veci C-43/12¹⁰ Súdny dvor zrušil smernicu 2011/82/EÚ z dôvodu toho, že nemohla byť platne prijatá na základe článku 87 ods. 2 ZFEÚ. Súdny dvor zachoval účinky smernice 2011/82/EÚ, až kým v primeranej lehote, ktorá nesmie presiahnuť dvanásť mesiacov odo dňa vyhlásenia rozsudku, nenadobudne účinnosť nová smernica založená na článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ. Preto by sa mala prijať nová smernica na základe uvedeného článku.
- (5) Malo by sa podporiť lepšie zosúladenie kontrolných opatrení medzi členskými štátmi a Komisia by v tejto súvislosti mala preskúmať, či je potrebné vypracovať spoločné normy pre automatické kontrolné zariadenia na účely kontroly bezpečnosti cestnej premávky.
- (6) Mala by sa zvýšiť informovanosť občanov Únie o pravidlách bezpečnosti cestnej premávky platných v rôznych členských štátoch a o vykonávaní tejto smernice, najmä prostredníctvom vhodných opatrení zaručujúcich poskytovanie dostatočných informácií o dôsledkoch nedodržiavania pravidiel bezpečnosti cestnej premávky pri cestovaní v inom členskom štáte, ako je členský štát registrácie.
- (7) S cieľom zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky v celej Únii a zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s vodičmi, konkrétne s páchatel'mi, ktorí majú pobyt v príslušnom členskom štáte, a s páchatel'mi, ktorí pobyt v príslušnom členskom štáte nemajú, by sa malo zjednodušiť presadzovanie pravidiel bez ohľadu na to, v ktorom členskom štáte je vozidlo evidované. Na tento účel by sa mal

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/82/EÚ z 25. októbra 2011, ktorou sa zjednodušuje cezhraničná výmena informácií o deliktach na úseku bezpečnosti cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 288, 5.11.2011, s. 1).

¹⁰ Rozsudok vo veci Komisia/Parlament a Rada, C-43/12, EU:C:2014:298.

používať systém cezhraničnej výmeny informácií pre niektoré určené dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky bez ohľadu na ich administratívny alebo trestný charakter vyplývajúci z práva dotknutého členského štátu, čím by sa členskému štátu priestupku umožnil prístup k údajom o evidencii vozidla členského štátu, v ktorom je príslušné vozidlo evidované.

- (8) Efektívnejšia cezhraničná výmena údajov o evidencii vozidiel, ktorá by mala uľahčiť identifikáciu osôb podozrivých zo spáchania dopravného priestupku súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky, môže zvýšiť odrádzajúci účinok a viesť k opatrnejšiemu správaniu vodiča vozidla evidovaného v inom členskom štáte, ako je štát, v ktorom bol priestupok spáchaný, čím sa predíde úmrtiam v dôsledku dopravných nehôd.
- (9) Dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, sa v členských štátoch neriešia jednotným spôsobom. V niektorých členských štátoch sa takéto priestupky vo vnútroštátnom práve zaraďujú medzi „administratívne“ priestupky, zatiaľ čo v iných členských štátoch patria medzi „trestné“ činy. Táto smernica by sa mala uplatňovať bez ohľadu na to, ako sú tieto priestupky kvalifikované vo vnútroštátnom práve.
- (10) Členské štáty si v rámci průmských rozhodnutí navzájom udelili právo na prístup k údajom o evidencii vozidiel v záujme zlepšenia výmeny informácií a zrýchlenia platných postupov. Táto smernica by v čo najväčšej miere mala zahŕňať ustanovenia týkajúce sa technických špecifikácií a dostupnosti automatizovanej výmeny údajov, ktoré sa uvádzajú v průmských rozhodnutiach.
- (11) Existujúce softvérové aplikácie by mali byť základom výmeny údajov na základe tejto smernice a zároveň by mali uľahčiť podávanie správ členskými štátmi Komisii. Takéto aplikácie by mali umožňovať rýchlu, bezpečnú a dôvernú výmenu špecifických údajov o evidencii vozidiel medzi členskými štátmi. Mala by sa využiť softvérová aplikácia Európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (Eucaris), ktorej používanie je pre členské štáty v zmysle průmských rozhodnutí povinné, pokiaľ ide o údaje o evidencii vozidiel. Komisia by mala predložiť správu o posúdení fungovania softvérových aplikácií používaných na účely tejto smernice.
- (12) Rozsah použitia uvedených softvérových aplikácií by sa mal obmedzovať na procesy, ktoré sa využívajú pri výmene informácií medzi národnými kontaktnými bodmi v členských štátoch. Postupy a automatizované procesy, pri ktorých sa tieto informácie majú používať, sú mimo rozsahu použitia týchto aplikácií.
- (13) Cieľom stratégie riadenia informácií v oblasti vnútornej bezpečnosti EÚ je nájsť najjednoduchšie, najľahšie vysledovateľné a nákladovo najefektívnejšie riešenia pre výmenu údajov.
- (14) Členské štáty by mali byť schopné kontaktovať vlastníka, držiteľa vozidla alebo inak identifikovanú osobu podozrivú zo spáchania dopravného priestupku súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky, aby dotknutú osobu informovali o uplatniteľných postupoch a právnych dôsledkoch podľa práva členského štátu priestupku. Členské štáty by pritom mali zväžiť zasielanie

informácií o dopravných priestupkoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky v jazyku, v akom sú vyhotovené doklady o evidencii vozidiel, alebo v jazyku, ktorému bude dotknutá osoba najpravdepodobnejšie rozumieť, s cieľom zabezpečiť, aby táto osoba jasne porozumela informáciám, ktoré sa jej zasielajú. Členské štáty by mali uplatňovať vhodné postupy s cieľom zabezpečiť, aby bola informovaná iba dotknutá osoba, a nie tretia strana. Na tento účel by členské štáty mali uplatňovať podrobné opatrenia podobné tým, ktoré boli prijaté v nadväznosti na takéto priestupky, vrátane prostriedkov, ako je v prípade potreby doporučená zásielka. Tým sa umožní, aby táto osoba reagovala na informácie náležitým spôsobom, predovšetkým vyžiadanim si ďalších informácií, zaplatením pokuty alebo využitím práva na svoju obhajobu, najmä v prípade omylu pri identifikácii. Na ďalší postup sa vzťahujú uplatniteľné právne nástroje vrátane nástrojov vzájomnej pomoci a vzájomného uznávania, napr. rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV¹¹.

- (15) Členské štáty by v súvislosti s informačným listom, ktoré zasiela členský štát priestupku, mali zväžiť poskytnutie rovnocenného prekladu, ako sa ustanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/64/EÚ¹².
- (16) S cieľom realizovať politiku v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ktorá je zameraná na vysokú úroveň ochrany všetkých účastníkov cestnej premávky v Únii, a s prihliadnutím na veľmi odlišné podmienky v rámci Únie by členské štáty mali podniknúť kroky na zabezpečenie lepšieho súladu pravidiel cestnej premávky a ich presadzovania medzi členskými štátmi bez toho, aby tým boli dotknuté prísnejšie politiky a zákony. V rámci svojej správy určenej Európskemu parlamentu a Rade o uplatňovaní tejto smernice by Komisia mala preskúmať potrebu vypracovať spoločné normy s cieľom stanoviť porovnateľné metódy, postupy a minimálne normy na úrovni Únie s prihliadnutím na medzinárodnú spoluprácu a existujúce dohody v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, najmä na Viedenský dohovor o cestnej premávke z 8. novembra 1968.
- (17) V rámci svojej správy určenej Európskemu parlamentu a Rade o uplatňovaní tejto smernice členskými štátmi by Komisia mala preskúmať potrebu spoločných kritérií pre nadväzujúce postupy členských štátov v prípade nezaplatenia finančnej pokuty v súlade so zákonmi a s postupmi členských štátov. V tejto správe by sa Komisia mala zaoberať otázkami, ako sú postupy zasielania konečného rozhodnutia o uložení sankcie alebo finančnej pokuty medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ako aj uznávania a presadzovania konečného rozhodnutia.
- (18) Pri príprave revízie tejto smernice by Komisia mala viesť konzultácie s príslušnými zainteresovanými stranami, ako sú orgány alebo subjekty v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a presadzovania práva, združenia obetí a iné mimovládne organizácie činné v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.
- (19) Užšia spolupráca medzi orgánmi presadzovania práva by mala sprevádzať dodržiavanie základných práv, najmä práva na rešpektovanie súkromia a

¹¹ Rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV z 24. februára 2005 o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie (Ú. v. EÚ L 76, 22.3.2005, s. 16).

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/64/EÚ z 20. októbra 2010 o práve na tlmočenie a preklad v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 280, 26.10.2011, s. 1).

ochranu osobných údajov, čo zabezpečujú osobitné opatrenia na ochranu údajov, v ktorých by sa mala obzvlášť zohľadniť špecifická povaha cezhraničného online prístupu do databáz. Je potrebné, aby softvérové aplikácie, ktoré sa majú zaviesť, umožňovali výmenu informácií prebiehajúcu v bezpečných podmienkach a zabezpečili zachovanie dôvernosti prenášaných údajov. Údaje zhromaždené na základe tejto smernice by sa nemali použiť na iné účely, ako sú účely stanovené v tejto smernici. Členské štáty by mali plniť povinnosti týkajúce sa podmienok používania a dočasného uchovávaní údajov.

- (20) Spracovanie osobných údajov uvedené v tejto smernici je potrebné a odôvodnené legitímnymi cieľmi tejto smernice v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, konkrétne zabezpečiť vysokú úroveň ochrany pre všetkých účastníkov cestnej premávky v Únii uľahčením cezhraničnej výmeny informácií o dopravných priestupkoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, a tým uplatňovanie sankcií. Neprekračuje rámec dodržiavania zásady proporcionality.
- (21) Údaje týkajúce sa identifikácie osoby, ktorá sa dopustila priestupku, sú osobnými údajmi. Na činnosti spracovania vykonávané pri uplatňovaní tejto smernice sa vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES¹³. Bez toho, aby bolo dotknuté dodržiavanie procesných požiadaviek týkajúcich sa odvolania a opravných prostriedkov príslušného členského štátu, osoba, ktorej sa údaje týkajú, by mala byť zároveň s oznámením priestupku zodpovedajúcim spôsobom informovaná o práve na prístup k osobným údajom, práve na ich opravy a vymazania, ako aj o maximálnej zákonnej lehote na uchovávanie týchto údajov a mala by mať právo na opravu nepresných osobných údajov alebo na okamžité vymazanie akýchkoľvek údajov, ktoré boli zaznamenané nezákonne.
- (22) Tretie krajiny by mali mať možnosť zúčastňovať sa na výmene údajov o evidencii vozidiel za predpokladu, že na tento účel uzavreli s Úniou dohodu. Takáto dohoda musí obsahovať potrebné ustanovenia o ochrane údajov.
- (23) Táto smernica rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané Chartou základných práv Európskej únie vrátane rešpektovania súkromného a rodinného života, ochrany osobných údajov, práva na spravodlivé súdne konanie, prezumpcie nevinu a práva na obhajobu. Táto smernica sa musí vykonávať v súlade s uvedenými právami a zásadami.
- (24) Aby sa dosiahol cieľ, ktorým je výmena informácií medzi členskými štátmi prostredníctvom interoperabilných prostriedkov, na Komisiu by sa mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zohľadňovanie príslušných zmien v rozhodnutiach 2008/615/SVV a 2008/616/SVV, alebo ak si to vyžadujú právne akty Únie, ktoré sú priamo relevantné z hľadiska aktualizácie prílohy I. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila náležité konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Komisia by pri príprave a vypracúvaní

¹³

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/EHS z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov (Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31).

delegovaných aktov mala zabezpečiť súbežné, včasné a primerané odoslanie relevantných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

- (25) V súlade so Spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom¹⁴ sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch pripoja k oznámeniu o svojich transpozičných opatreniach jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi zložkami smernice a príslušnými časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. Pokiaľ ide o túto smernicu, zákonodarca považuje odoslanie takýchto dokumentov za odôvodnené.
- (26) Keďže cieľ tejto smernice, ktorým je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany pre všetkých účastníkov cestnej premávky v Únii uľahčením cezhraničnej výmeny informácií o dopravných priestupkoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky spáchaných s vozidlom, ktoré je evidované v inom členskom štáte, ako je štát, v ktorom bol priestupok spáchaný, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov rozsahu alebo účinkov navrhovanej činnosti ho možno skôr lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa.
- (27) V súlade s článkom 28 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001¹⁵ sa konzultovalo s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý zaujal stanovisko [...] ¹⁶,

¹⁴ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

¹⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

¹⁶ [...]

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Cieľ

Cieľom tejto smernice je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany všetkých účastníkov cestnej premávky v Únii prostredníctvom uľahčenia cezhraničnej výmeny informácií o dopravných priestupkoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, a tým uplatňovania sankcií, ak boli tieto priestupky spáchané s vozidlom, ktoré je evidované v inom členskom štáte, ako je štát, v ktorom bol priestupok spáchaný.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Táto smernica sa uplatňuje na tieto dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky:

- a) prekročenie rýchlosti;
- b) nepoužitie bezpečnostného pásu;
- c) nezastavenie na červený svetelný signál na svetelnom signalizačnom zariadení;
- d) jazda pod vplyvom alkoholu;
- e) jazda pod vplyvom návykových látok;
- f) nepoužitie ochrannej prilby;
- g) nedovolená jazda v jazdnom pruhu;
- h) nedovolené použitie mobilného telefónu alebo akéhokoľvek iného komunikačného zariadenia počas jazdy.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- a) „vozidlo“ je akékoľvek motorové vozidlo vrátane motocyklov, ktoré sa bežne používa na prepravu osôb alebo tovaru po ceste;
- b) „členský štát priestupku“ je členský štát, kde bol priestupok spáchaný;
- c) „členský štát evidencie“ je členský štát, v ktorom je evidované vozidlo, s ktorým sa priestupok spáchal;
- d) „prekročenie rýchlosti“ je prekročenie obmedzení rýchlosti platných v členskom štáte priestupku pre pozemné komunikácie alebo príslušný druh vozidla;

- e) „nepoužitie bezpečnostného pásu“ je nedodržanie požiadavky pripútať sa bezpečnostným pásom alebo použiť detské zadržiavacie zariadenie v súlade so smernicou Rady 91/671/EHS¹⁷ a s právom členského štátu priestupku;
- f) „nezastavenie na červený svetelný signál na svetelnom signalizačnom zariadení“ je nezastavenie na červený signál cestnej svetelnej signalizácie alebo na akýkoľvek iný relevantný signál zastavenia, ako sa vymedzuje v práve členského štátu priestupku;
- g) „jazda pod vplyvom alkoholu“ je vedenie vozidla, pri ktorom je schopnosť viesť vozidlo znížená v dôsledku požitia alkoholu, ako sa vymedzuje v práve členského štátu priestupku;
- h) „jazda pod vplyvom návykových látok“ je vedenie vozidla, pri ktorom je schopnosť viesť vozidlo znížená v dôsledku požitia návykových látok alebo iných látok s podobnými účinkami, ako sa vymedzuje v práve členského štátu priestupku;
- i) „nepoužitie ochrannej prilby“ je nepoužitie ochrannej prilby, ako sa vymedzuje v práve členského štátu priestupku;
- j) „nedovolená jazda v jazdnom pruhu“ je nedovolené používanie časti cesty (ako napríklad odstavného pruhu, jazdného pruhu vyhradeného pre verejnú dopravu alebo jazdného pruhu, ktorý je dočasne uzavretý z dôvodov preťaženia ciest alebo prác na ceste), ako sa vymedzuje v práve členského štátu priestupku;
- k) „nedovolené použitie mobilného telefónu alebo akéhokoľvek iného komunikačného zariadenia počas jazdy“ je nedovolené použitie mobilného telefónu alebo akéhokoľvek iného komunikačného zariadenia počas jazdy, ako sa vymedzuje v práve členského štátu priestupku;
- l) „národný kontaktný bod“ je príslušný orgán určený na výmenu údajov o evidencii vozidiel;
- m) „automatizované vyhľadávanie“ je postup umožňujúci prístup online na prehľadávanie databázy jedného, niekoľkých alebo všetkých členských štátov alebo zúčastnených krajín;
- n) „držiteľ vozidla“ je osoba, na ktorej meno je vozidlo evidované, ako sa vymedzuje v práve členského štátu evidencie.

Článok 4

Postup pri výmene informácií medzi členskými štátmi

1. Na účely vyšetrovania dopravných priestupkov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky uvedených v článku 2 členské štáty umožňujú národným

¹⁷

Smernica Rady 91/671/EHS zo 16. decembra 1991 týkajúca sa povinného používania bezpečnostných pásov a detských zadržiavacích systémov vo vozidlách (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 26).

kontaktným bodom uvedeným v odseku 2 tohto článku prístup k týmto vnútroštátnym údajom o evidencii vozidiel s právomocou vykonávať automatizované vyhľadávanie:

- a) údajov o vozidlách a
- b) údajov o vlastníkoch alebo držiteľoch vozidla.

Prvky údajov, ktoré sú uvedené v písmenách a) a b), ktoré sú nevyhnutné na vyhľadávanie, musia byť v súlade s prílohou I.

2. Na účely výmeny údajov uvedených v odseku 1 určí každý členský štát národný kontaktný bod. Právomoci národných kontaktných bodov sa riadia platným právom dotknutého členského štátu.

3. Akékoľvek vyhľadávanie formou odosielaných žiadostí vykonáva národný kontaktný bod členského štátu priestupku použitím úplného evidenčného čísla.

Takéto vyhľadávanie sa vykonáva v súlade s postupmi opísanými v kapitole 3 bodoch 2 a 3 prílohy k rozhodnutiu 2008/616/SVV.

Členský štát priestupku na základe tejto smernice využíva získané údaje na účely zistenia toho, kto je osobne zodpovedný za dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky uvedené v článku 2.

4. Členské štáty prijímú všetky opatrenia potrebné na to, aby zabezpečili, že výmena informácií sa vykonáva interoperabilnými elektronickými prostriedkami bez výmeny údajov zahŕňajúcej ďalšie databázy. Členské štáty zabezpečia, aby sa táto výmena informácií vykonávala nákladovo efektívnym a bezpečným spôsobom, a zaistia bezpečnosť a ochranu prenášaných údajov podľa možnosti použitím existujúcich softvérových aplikácií, ako je napríklad softvérová aplikácia uvedená v článku 15 rozhodnutia 2008/615/SVV, a posledných verzií uvedených softvérových aplikácií. Posledné verzie softvérových aplikácií umožňujú mód online výmeny informácií v reálnom čase a mód hromadnej výmeny informácií, pričom v druhom prípade sa umožní výmena viacerých požiadaviek alebo odpovedí v rámci jednej správy.

5. Každý členský štát znáša svoje náklady vyplývajúce zo správy, používania a údržby softvérových aplikácií uvedených v odseku 4.

Článok 5

Informačný list o dopravných priestupkoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky

1. Členský štát priestupku sa rozhodne, či začne konanie v nadväznosti na dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky uvedenými v článku 2.

V prípade, že sa členský štát priestupku rozhodne začať takéto konanie, tento členský štát v súlade so svojím vnútroštátnym právom zodpovedajúcim spôsobom informuje vlastníka, držiteľa vozidla alebo inú zistenú osobu podozrivú zo spáchania dopravného priestupku súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky.

Uvedené informácie zahŕňajú podľa uplatniteľnosti na základe vnútroštátneho práva právne dôsledky, ktoré z toho vyplývajú na území členského štátu priestupku na základe jeho práva.

2. Členský štát priestupku v súlade so svojím právom v zasielanom oznámení vlastníčkovi, držiteľovi vozidla alebo inej zistenej osobe podozrivej zo spáchania dopravného priestupku súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky uvedie akékoľvek relevantné informácie, najmä povahu dopravného priestupku súvisiaceho s bezpečnosťou cestnej premávky, miesto, dátum a čas priestupku, názov textu vnútroštátneho právneho predpisu, ktorý bol porušený, sankciu a v prípade potreby aj údaje o zariadení, ktoré sa použilo na zistenie priestupku. Na tento účel môže členský štát priestupku použiť vzor uvedený v prílohe II.

3. Keď sa členský štát priestupku rozhodne začať konanie v nadväznosti na dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky uvedené v článku 2, členský štát priestupku na účely zabezpečenia dodržiavania základných práv zašle informačný list v jazyku, v akom je vyhotovený doklad o zápise vozidla do evidencie, ak takýto doklad existuje, alebo v jednom z úradných jazykov členského štátu evidencie.

Článok 6

Podávanie správ členskými štátmi Komisii

Členské štáty zašlú Komisii komplexnú správu do 6. mája 2016 a potom každé dva roky.

V tejto komplexnej správe uvedú počet automatizovaných vyhľadávaní adresovaných národnému kontaktnému bodu členského štátu evidencie, ktoré členský štát priestupku uskutočnil v nadväznosti na priestupky spáchané na jeho území, spolu s druhom priestupkov, vzhľadom na ktoré boli žiadosti adresované, a počet žiadostí bez výsledkov.

Komplexná správa zahŕňa aj opis situácie na vnútroštátnej úrovni vo vzťahu k danému postupu v nadväznosti na dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky na základe podielu takýchto priestupkov, po ktorých nasledovali informačné listy.

Článok 7

Ochrana údajov

1. Na osobné údaje spracúvané na základe tejto smernice sa vzťahujú ustanovenia o ochrane údajov uvedené v smernici 95/46/ES.

2. Každý členský štát predovšetkým zabezpečí, aby sa osobné údaje spracúvané na základe tejto smernice v primeranej časovej lehote opravili, ak sú nesprávne, alebo vymazali či zablokovali, ak už nie sú ďalej potrebné, v súlade s článkami 6 a 12 smernice 95/46/ES a aby sa stanovila lehota na uchovávanie údajov v súlade s článkom 6 uvedenej smernice.

Členské štáty zabezpečia, aby sa všetky osobné údaje spracúvané na základe tejto

smernice používali iba na účely dosiahnutia cieľa stanoveného v článku 1 a aby osoby, ktorých sa údaje týkajú, mali rovnaké práva na informácie, na prístup, na opravu, vymazanie a zablokovanie údajov, ako aj na odškodnenie a súdny opravný prostriedok, ako sú práva prijaté podľa vnútroštátneho práva pri vykonávaní príslušných ustanovení smernice 95/46/ES.

3. Akákoľvek dotknutá osoba má právo získať informácie o tom, aké osobné údaje zaznamenané v členskom štáte evidencie boli zaslané členskému štátu priestupku, vrátane dátumu žiadosti a príslušného orgánu členského štátu priestupku.

Článok 8

Informácie pre účastníkov cestnej premávky v Únii

1. Komisia na svojej webovej stránke uverejní zhrnutie platných pravidiel členských štátov v oblasti, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, vo všetkých úradných jazykoch inštitúcií Únie. Členské štáty poskytnú Komisii informácie o týchto pravidlách.

2. Členské štáty poskytnú účastníkom cestnej premávky potrebné informácie o pravidlách platných na ich území a o opatreniach, ktorými sa vykonáva táto smernica, v spolupráci, okrem iných organizácií, s orgánmi v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, mimovládnyimi organizáciami činnými v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a automobilovými klubmi.

Článok 9

Delegované akty

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 10 prijímať delegované akty týkajúce sa aktualizácie prílohy I so zreteľom na technický pokrok s cieľom zohľadniť príslušné zmeny v rozhodnutí 2008/615/SVV a v rozhodnutí 2008/616/SVV, alebo keď si to vyžadujú právne akty Únie, ktoré sú priamo relevantné z hľadiska aktualizácie prílohy I.

Článok 10

Vykonávanie delegovania

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty podľa článku 9 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [dátum uverejnenia tejto smernice]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesie voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred uplynutím každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 9 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie v ňom

uvedených právomocí. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť žiadnych delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 9 nadobúda účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesla námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 11

Revízia smernice

Do 7. novembra 2016 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice členskými štátmi. V svojej správe sa Komisia zameria predovšetkým na nasledujúce aspekty a v prípade potreby predloží návrhy týkajúce sa uvedených aspektov:

- posúdenie, či by sa do rozsahu pôsobnosti tejto smernice nemali pridať ďalšie dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky,
- posúdenie účinnosti tejto smernice z hľadiska zníženia počtu usmrtených osôb pri nehodách na cestách Únie,
- posúdenie potreby vypracovať spoločné normy pre automatické kontrolné zariadenia a pre postupy. V tejto súvislosti je Komisia vyzvaná, aby na úrovni Únie v rámci spoločnej dopravnej politiky navrhla usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky a prostredníctvom porovnateľných metód a postupov zabezpečila väčší súlad pri presadzovaní pravidiel cestnej premávky medzi členskými štátmi. Uvedené usmernenia sa môžu vzťahovať minimálne na nedodržanie obmedzení rýchlosti, jazdu pod vplyvom alkoholu, nepoužívanie bezpečnostných pásov a nezastavenie na červený svetelný signál na svetelnom signalizačnom zariadení,
- posúdenie potreby sprísniť presadzovanie sankcií týkajúcich sa dopravných priestupkov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky a navrhnúť spoločné kritériá týkajúce sa nadväzujúcich postupov v prípade neuhradenia finančnej pokuty, a to v rámci všetkých príslušných politík EÚ vrátane spoločnej dopravnej politiky,
- v prípade potreby možnosti harmonizácie pravidiel cestnej premávky,
- posúdenie softvérových aplikácií uvedených v článku 4 ods. 4 v záujme zabezpečenia náležitého vykonávania tejto smernice, ako aj účinnej, rýchlej, bezpečnej a dôvernej výmeny špecifických údajov o evidencii vozidiel.

Článok 12

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 6. mája 2015. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 13

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 14

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*