

Vladimíra Hudecová, Michal Šimunek

Zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky v EÚ prostredníctvom Smernice o cezhraničnej výmene informácií

Anotácia: Autori v predkladanom príspevku analyzujú vývoj Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (ďalej len „Smernica CBE), ktorej revízia je v súčasnej dobe (marec 2023) predmetom rokovania pracovnej skupiny Rady EÚ pre pozemnú dopravu. Príspevok poukazuje na jej hlavný prínos, za ktorý je považovaná najmä automatizácia výmeny informácií medzi členskými štátmi EÚ. Smernicu CBE možno charakterizovať ako jeden z najúčinnějších nástrojov prevencie dopravných priestupkov cezhraničného rozsahu.

Kľúčové slová: dopravné priestupky, úmrtnosť, vymožitelnosť sankcií, výmena informácií, EUCARIS

Úvod

Zvyšovanie bezpečnosti na cestách je súčasťou agendy EÚ už po desaťročia. Medzi najaktuálnejšie dokumenty z dielne EÚ patrí Rámec politiky bezpečnosti cestnej premávky na obdobie 2021 – 2030 s podnázvom „Ďalšie kroky smerom k naplneniu vízie nulovej úmrtnosti“¹. Tento dokument načrtáva špecifické politické opatrenia plánované na roky 2021 - 2030 a rozvíja Strategický akčný plán EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky (ďalej len „Strategický akčný plán“) vydaný EÚ v máji 2018.² V júni 2019 zverejnila EÚ podrobné informácie o tom, ako zamýšľa svoj Strategický akčný plán zrealizovať. V úzkej spolupráci s členskými štátmi bol vypracovaný prvý zoznam kľúčových ukazovateľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktorý bude monitorovaný v celej EÚ s cieľom podporiť úsilie o dosiahnutie cieľa spočívajúceho v znížení počtu úmrtí a vážnych zranení do roku 2030 o 50 %.³

K významným faktorom, ktoré kvalitatívne ovplyvňujú mieru bezpečnosti na cestách, možno zaradiť dopravné priestupky, ktoré svojim cezhraničným rozsahom zasahujú do cestnej premávky všetkých členských štátov EÚ. Hoci možno konštatovať, že podiel zodpovednosti za zavádzanie konkrétnych opatrení je v rámci bezpečnosti cestnej premávky medzi EÚ a jednotlivými členskými štátmi rovnaký, politika EÚ v oblasti cestnej premávky môže svojím vplyvom významne formovať celkové, ako aj čiastkové smerovanie politik jednotlivých členských štátov. Problémy súvisiace s bezpečnosťou na cestách sú rovnaké vo všetkých členských štátoch EÚ. Práve touto tézou sa zaoberajú relevantné orgány EÚ, a to s úmyslom zapôsobiť na vnútroštátne vlády pri rozvoji spolupráce a cezhraničnej výmene informácií. Harmonizáciu pravidiel cestnej premávky a stanovenie spoločných postupov pri ukladaní sankcií za ich porušenia možno zaradiť medzi najperspektívnejšie nástroje znižovania počtu obetí na cestách v EÚ.

¹ Rámec politiky EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030 - odporúčania týkajúce sa ďalších krokov smerom k „vízii nulovej úmrtnosti na cestách“. Október 2021 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_SK.html>.

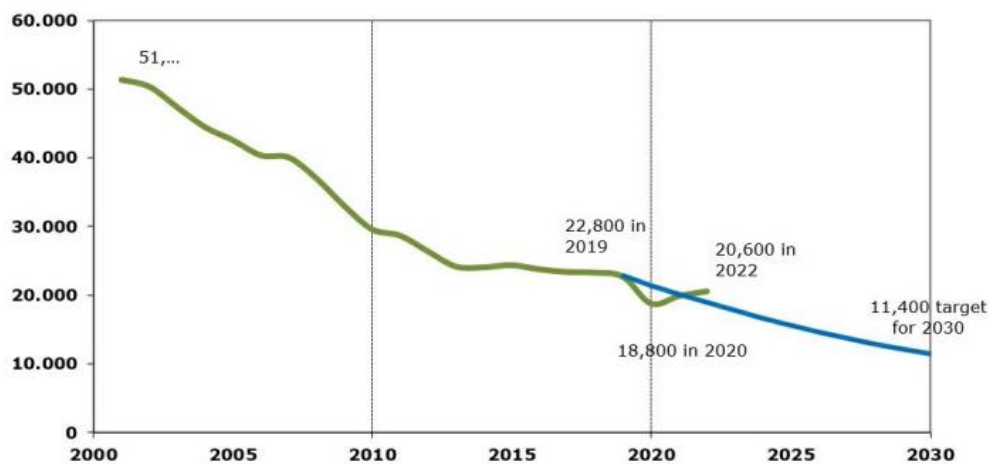
² Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Region. Máj 2018 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_1&format=PDF>.

³ Road safety: European Commission sets out next steps towards “Vision Zero” including key performance indicators. Jún 2019 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://transport.ec.europa.eu/news/road-safety-european-commission-sets-out-next-steps-towards-vision-zero-including-key-performance-2019-06-19_en>.

Charakteristika politiky EÚ v oblasti bezpečnosti na cestách

Podľa zverejnených štatistík Európskej komisie zahynulo v roku 2022 pri dopravných nehodách približne 20 600 ľudí, čo je o 3 % viac ako v roku 2021. V porovnaní s obdobím pred vypuknutím pandémie, rokom 2019, ide o 2 000 úmrtí menej (-10 %)⁴. V roku 2019 bolo v 28 členských štátoch EÚ zaznamenaných cca 22 800 obetí na cestách. V porovnaní s rokom 2018 sa počet znížil o 2 %. Zatiaľ čo základný trend zostáva zostupný, pokrok sa vo väčšine krajín od roku 2013 spomalil a cieľ EÚ znížiť do roku 2020 počet úmrtí na cestách na polovicu (oproti východiskovej hodnote z roku 2010) nebol splnený vplyvom zavedených opatrení na cestách EÚ, ale vplyvom boja s pandemiou.⁵

Obrázok č. 1 Štatistika bezpečnosti na cestách



Legenda: v zelenom - počet úmrtí, v modrom – cieľ EÚ do roku 2030

Zdroj: CARE (EÚ databáza dopravných nehôd)⁶

Vývoj programovej línie EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky má kontinuálny charakter. V roku 2011 začala EÚ pracovať na legislatívnom akte, ktorého zámerom bola cieleňá reakcia na nevyhnutnosť vypracovania uceleného právneho základu na posilnenie cezhraničnej spolupráce policajných zložiek pri riešení dopravných priestupkov.

Smernica CBE⁷ priniesla nový druh modernej a automatizovanej výmeny informácií medzi policajnými zložkami o účastníkoch cestnej premávky, ktorí nedodrжали platné pravidlá cestnej premávky v členskom štáte, v ktorom nemajú pobyt. **Nakoľko prináša pozitívne implikácie, týkajúce sa zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky stala sa v marci 2023 jednou z troch smerníc, ktoré sú predmetom rokovania pracovnej skupiny Rady EÚ pre pozemnú dopravu. Jej obsahový rámec sa má rozšíriť, avšak ide najmä o zmeny súvisiace so zvyšovaním kvality jej uplatňovania.**

⁴ Road safety in the EU: fatalities below pre-pandemic levels but progress remains too slow. Február 2023 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_953> .

⁵ 2019 road safety statistics: what is behind the figures?. Jún 2020 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_1004> .

⁶ Road safety in the EU: fatalities below pre-pandemic levels but progress remains too slow. Február 2023 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_953>

⁷ CBE – Cross - Border Enforcement – cezhraničné presadzovanie pravidiel .

História a hlavný prínos Smernice CBE

Európska komisia v rámci oznámenia Európa v pohybe a na základe Strategického akčného plánu navrhla súbor tém na boj proti najväčším výzvam v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ktorými sú: 1. bezpečnosť infraštruktúry; 2. bezpečnosť vozidiel; 3. bezpečná účasť v cestnej premávke vrátane dodržiavania rýchlosti, nepožívania alkoholu a drog, nerozptyľovania sa a používania ochranného vybavenia; 4. zásah v núdzových situáciách.⁸

„Bezpečná účasť v cestnej premávke“ je tretím pilierom predchádzania úmrtiam a vážnym zraneniam pri dopravných nehodách. Jej špecifickosť vyplýva najmä z faktu, že pri dodržiavaní jej zásad zohráva kľúčovú rolu ľudský faktor. No hoci je agenda zlepšenia úrovne správania sa účastníkov cestnej premávky primárne v kompetencii členských štátov, orgány EÚ sa rozhodli rázne zasiahnuť do vývoja tejto oblasti prostredníctvom prijatia Smernice CBE, ktorá by napomohla všetkým členským štátom znížiť počet smrteľných nehôd a zranení, ako i materiálnych škôd. **Týmto opatrením boli položené základy novej formy spolupráce policajných zložiek členských štátov zameraných na riešenie dopravných priestupkov.**

Právnym základom predmetnej spolupráce sa stala prvotne Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/82/EÚ, ktorou sa zjednodušuje cezhraničná výmena informácií o deliktoch na úseku bezpečnosti cestnej premávky (ďalej len „Smernica 2011/82/EÚ“) s účinnosťou od novembra 2013 (do mája 2015).

Hlavným zámerom prijatia Smernice 2011/82/EÚ bolo nájsť možnosti, ako sa vysporiadať s dopravnými priestupkami, ktoré boli spáchané vozidlami registrovanými v inom členskom štáte, ako je členský štát, v ktorom došlo k priestupku. Hlavným impulzom Európskej komisie k vytvoreniu tohto opatrenia bol už spomínaný cieľ vytýčený v Orientácii európskej politiky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2011 – 2020, a to „znížiť počet úmrtí na cestách na polovicu v EÚ do roku 2020.“ Realitou na cestách bolo, že vo väčšine prípadov nemohol byť dopravný priestupok policajnými zložkami vyriešený, nakoľko identifikácia vodiča vozidla registrovaného v inom členskom štáte bola takmer nemožná, zároveň nebolo možné overiť adresu, na ktorú bolo vozidlo evidované.

Inými slovami to znamená, že konečné vyriešenie tohto druhu dopravných priestupkov bolo viac ako žiadané. Pred prijatím Smernice 2011/82/EÚ, ktorou sa zjednodušuje cezhraničná výmena informácií o deliktoch na úseku bezpečnosti cestnej premávky, neexistoval totiž dokument, ktorý by dovoľoval policajným zložkám začať konanie o priestupku, ktorý bol spáchaný vozidlom registrovaným v inom členskom štáte.

Jedinými existujúcimi možnosťami nadviazania spolupráce medzi policajnými zložkami boli rozhodnutia Rady 2008/615/SVV, rozhodnutia Rady 2008/616/SVV (tzv. „prümské rozhodnutia“) alebo Viedenský dohovor o cestnej premávke z 8. novembra 1968. Právny základ uvedených dohôd v oblasti bezpečnosti cestnej premávky však spočíval najmä v spolupráci pokrývajúcej trestnoprávnu oblasť, čo znamená, že konanie o priestupku svojím rozsahom pokrývajú nie celkom jednoznačným spôsobom.

Pri vytváraní Smernice 2011/82/EU Európska komisia vychádzala z faktov, že konkrétne 5 % z cestnej premávky tvoria tzv. vodiči nerezidenti, avšak tento podiel vodičov sa dopúšťa priestupku za prekročenie rýchlosti podielom až 15 %. Bolo poukázané aj na to, že vodiči zahraničných vozidiel majú až trikrát vyššiu tendenciu páchať dopravné priestupky, ako

⁸ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Region. Máj 2018 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_1&format=PDF>.

vodiči rezidenti. V prípadoch, napríklad vo Francúzsku, kde je vysoký tranzit a cestovný ruch, môžu priestupky za prekročenie rýchlosti spáchané nerezidentmi dosiahnuť 25 % z celkového počtu priestupkov a počas veľmi rušných období roka dosiahnuť 40 až 50 %. V tejto súvislosti mali byť pozitívne účinky novej legislatívy zaujímavé najmä pre krajiny ako Rakúsko, Belgicko, Luxembursko, Francúzsko, Nemecko, Maďarsko, Taliansko, Poľsko a Španielsko. **Nová legislatíva mala mať silný odstrašujúci účinok, resp. mala motivovať vodičov k dodržiavaniu dopravných predpisov platných v hostiteľskej krajine.**

Cieľ Smernice 2011/82/EÚ bol definovaný v článku 1 ako rozvoj bezpečnosti cestnej premávky prostredníctvom zabezpečenia vysokej úrovne ochrany pre všetkých účastníkov cestnej premávky v EÚ prostredníctvom zjednodušenia cezhraničnej výmeny informácií o priestupkoch (resp. deliktach) na úseku bezpečnosti cestnej premávky, a tým uplatňovaním sankcií, ak boli tieto delikty spáchané s vozidlom, ktoré je evidované v inom členskom štáte, ako je štát, v ktorom bol delikt spáchaný.

Medzi konkrétne priestupky na úseku bezpečnosti cestnej premávky, ktoré zadefinovali rozsah Smernice 2011/82/EÚ v článku 2 patria:

- 1.) prekročenie rýchlosti;
- 2.) nepoužitie bezpečnostného pásu;
- 3.) nezastavenie na červený svetelný signál na svetelnom signalizačnom zariadení;
- 4.) jazda pod vplyvom alkoholu;
- 5.) jazda pod vplyvom návykových látok;
- 6.) nepoužitie ochrannej prilby;
- 7.) nedovolená jazda v jazdnom pruhu;
- 8.) nedovolené použitie mobilného telefónu alebo akéhokoľvek iného komunikačného zariadenia počas jazdy.

Cieľom Smernice 2011/82/EÚ nebolo harmonizovať povahu priestupkov a ani druh uložených sankcií. O vyhodnotení priestupku a sankciách rozhoduje vnútroštátne právo krajiny, v ktorej k priestupku došlo. Smernica 2011/82/EÚ sa zaoberá iba finančnými pokutami; konania spojené s vodičským preukazom a odobratím vodičského preukazu nerieši.

V januári roku 2012 Európska komisia po prijatí Smernice 2011/82/EÚ podala žalobu proti Európskemu parlamentu a Rade EÚ o neplatnosti Smernice 2011/82/EÚ. Európska komisia svojou žalobou navrhla, aby Súdny dvor jednak zrušil Smernicu 2011/82/EÚ, a jednak aby v prípade jej zrušenia konštatoval, že jej účinky sa považujú za konečné. Hlavná argumentácia Európskej komisie bola založená na tom, že právny základ - článok 87 ods. 2 ZFEÚ⁹, je nesprávny. Toto ustanovenie, ktoré sa vzťahuje na policajnú spoluprácu medzi príslušnými orgánmi v oblasti predchádzania „trestným činom“ alebo ich odhaľovania a vyšetřovania, možno použiť ako právny základ iba pri opatreniach, ktoré sa osobitne týkajú predchádzania „trestným činom“ alebo ich odhaľovania. Zo samotnej trestnej povahy pojmu „delikt“ alebo z represívneho cieľa, ktorý sleduje, preto nemožno vyvodiť, že tento pojem je automaticky zhodný s pojmom „trestný čin“ v zmysle článku 87 ZFEÚ. Vzhľadom k uvedenému Európska komisia navrhla, aby sa cieľ a obsah Smernice 2011/82/EÚ zaradili pod oblasť politiky dopravy a osobitne článku 91 ZFEÚ, ktorý mal byť preto použitý ako právny základ tejto Smernice.

Napokon Súdny dvor vo svojom rozsudku vo veci SC-43/12 dňa 6. mája 2014 rozhodol:

⁹ ZFEÚ – Zmluva o fungovaní Európskej únie.

1. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/82/EÚ z 25. októbra 2011, ktorou sa zjednodušuje cezhraničná výmena informácií o deliktoch na úseku bezpečnosti cestnej premávky, sa zrušuje.
2. Účinky smernice sú zachované, až kým v primeranej lehote, ktorá nesmie presiahnuť dvanásť mesiacov odo dňa vyhlásenia tohto rozsudku, nenadobudne účinnosť nová smernica založená na vhodnom právnom základe, teda na článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ.
3. Európsky parlament a Rada Európskej únie sú povinné nahradiť trovy konania.
4. Belgické kráľovstvo, Írsko, Maďarsko, Poľská republika, Slovenská republika, Švédsko kráľovstvo, ako aj Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska znášajú vlastné trovy konania.¹⁰

V súvislosti s uvedeným je treba uviesť, že Smernica 2011/82/EÚ bola platná aj v období, keď sa rozhodovalo o správnosti jej právneho základu, čo trvalo približne rok od jej účinnosti. Jedným z významných prínosov riešenia zmeny právneho základu smernice bolo rozšírenie počtu členských štátov, ktoré pri právnom základe založenom na článku 87 ZFEÚ ods. 2 mohli na policajnú spoluprácu uplatňovať derogačný režim (Spojené kráľovstvo a Írsko možnosť „opt-in“ v zmysle protokolu 21 ZFEÚ a Dánsko možnosť „opt-out“ v zmysle protokolu 22 ZFEÚ), z čoho vyplývalo, že na tri členské štáty sa pôvodná smernica neuplatňovala.

Novou Smernicou CBE z roku 2015 mali členské štáty nahradiť Smernicu 2011/82/EÚ do mája 2015 podľa upraveného právneho základu bez akýchkoľvek zmien v uplatňovaní zrušenej smernice.

Automatizovanie výmeny informácií prostredníctvom IS EUCARIS

Za hlavný a prelomový prínos Smernice CBE v rámci medzištátnej výmeny informácií je považovaná „automatizácia spôsobu“ vyhľadávania informácií, ktorá je upravená článkom 4 Smernice CBE. Článok 4 poskytuje orgánom členských štátov možnosť prístupu do zahraničných registrov vozidiel prostredníctvom elektronického informačného systému, ktorý umožňuje identifikáciu možného páchatel'a dopravného priestupku, ktorý nemá v danom štáte bydlisko, v prípadoch, keď nebolo možné zastaviť vozidlo a/alebo nebolo možné identifikovať vodiča.

Po zistení totožnosti osoby podozrivej zo spáchania dopravného priestupku v oblasti bezpečnosti cestnej premávky (napríklad prekročenie rýchlosti alebo nepoužívanie bezpečnostných pásov) rozhodne členský štát, v ktorom k priestupku došlo, o začatí konania. Smernica CBE špecifikuje spôsob, akým by sa mal priestupok oznámiť dotknutej osobe a poskytuje (nepovinný) vzor listu, ktorý sa má dotknutej osobe zaslať. Tento list by mal byť napísaný v rovnakom jazyku ako doklad o zápise vozidla do evidencie alebo v jednom z úradných jazykov členského štátu, v ktorom je vozidlo registrované.

Automatizované vyhľadávanie transformovalo dovtedy papierové dožiadania na elektronickú výmenu informácií medzi národnými kontaktnými bodmi, ktoré si konečne vzájomne sprístupnili údaje z vlastných vnútroštátnych registrov vozidiel. Implementácia Smernice CBE bola založená pri otázkach automatizovanej výmeny informácií na využití už

¹⁰ Bulletin Odboru dokumentácie, analytiky a zahraničných vzťahov Najvyššieho súdu Slovenskej republiky. 2014 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <<https://www.nsud.sk/data/att/67d/69127.085474.pdf>>.

existujúcej platformy výmeny údajov o vozidle a majiteľoch/držiteľoch vozidiel, tzv. Európskom informačnom systéme pre autá a vodičské preukazy (ďalej len „IS EUCARIS“).¹¹

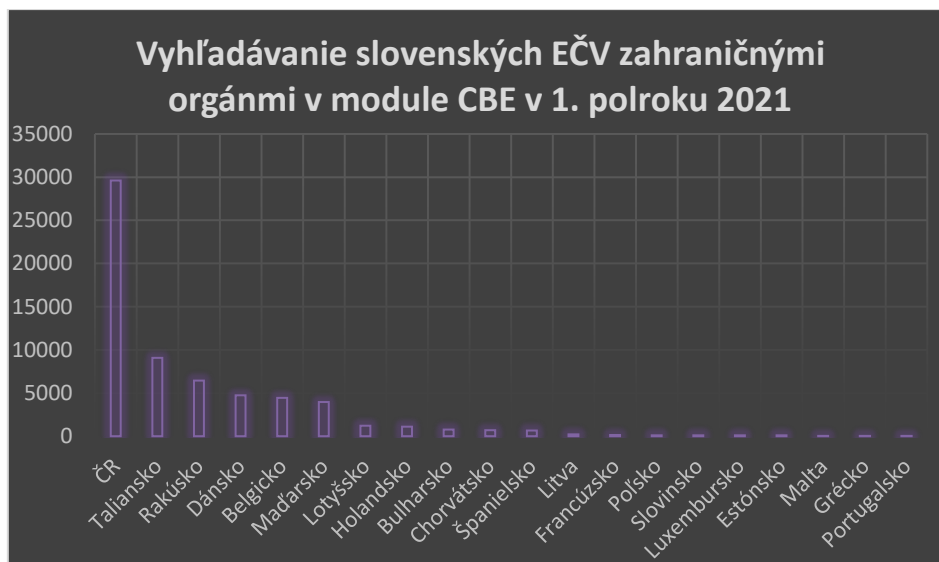
Modul CBE

Slovensko transponovalo pôvodnú Smernicu 2011/82/EÚ novelou zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov, ako aj novelou zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov. V podmienkach Slovenska bol IS EUCARIS funkčný v čase implementácie smernice v dvoch moduloch - modul EUCARIS (vozidlá a vodičské preukazy) od 25. 9. 2013 a v module Prüm (pre príjmové rozhodnutia) od 2. 12. 2013. Modul určený na automatizovanú výmenu informácií podľa Smernice CBE bol nazvaný modul CBE a Slovensko spustilo jeho produkčnú prevádzku dňa 26. 8. 2014.

„Meranie disciplíny“ slovenských vodičov v zahraničí v 2021 a v 1. polroku 2022

Na základe využívania modulu CBE možno získať základný prehľad o tom, v ktorých členských štátoch bolo vykonaných najviac vyhľadávanií vozidiel registrovaným na Slovensku, resp. vozidiel so slovenským evidenčným číslom.

Graf č. 1 Vyhľadávanie podľa evidenčných čísel vozidla (ďalej len „EČV“) vydaných na Slovensku zo strany zahraničných orgánov v module CBE v 1. polroku 2021



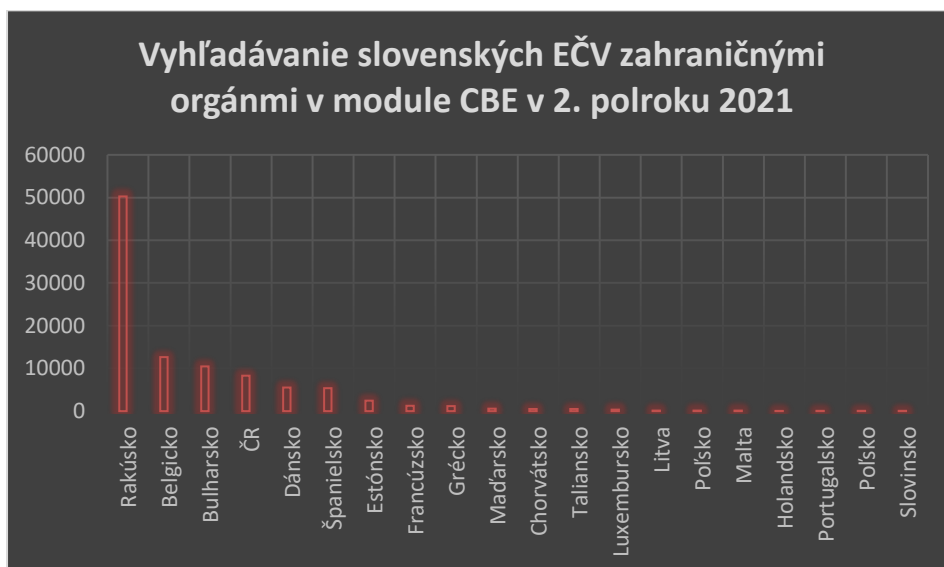
Zdroj: Odbor dokladov a evidencií Prezídia Policajného zboru, vlastné spracovanie

V období od 1. 1. 2021 do 30. 6. 2021 zahraničné orgány uskutočnili spolu 63 411 vyhľadávanií v module CBE. Zo štatistiky vyplýva, že medzi TOP 5 krajín, kde slovenskí vodiči

¹¹ K histórii IS EUCARIS treba ozrejmiť, že ide o informačný systém, ktorý bol pôvodne vytvorený ako informačný systém pre výmenu informácií o vozidlách a vodičských preukazoch z národných registrov členských štátov EÚ, ktoré ho využívali na základe Zmluvy o EUCARIS. Neskôr sa stal IS EUCARIS technickou platformou EÚ pre riešenie otázok výmeny informácií o vozidlách, držiteľoch/majiteľoch vozidiel, vodičských oprávnení na základe ďalších legislatívnych aktov EÚ. Fungujúci IS EUCARIS nevystupuje ako centrálna databáza, ale ako systém, ktorý umožňuje participujúcim krajinám- vstupovať do evidencie vozidiel a evidencie vodičských preukazov iných participujúcich krajín. Každá zúčastnená krajina ostáva naďalej zodpovedná za vlastné vnútroštátne evidencie. IS EUCARIS predstavuje len ústredný uzol elektronickej výmeny dát z oblasti cestnej dopravy.

páchali najviac dopravných priestupkov patrí Česká republika, Taliansko, Rakúsko, Dánsko a Belgicko.

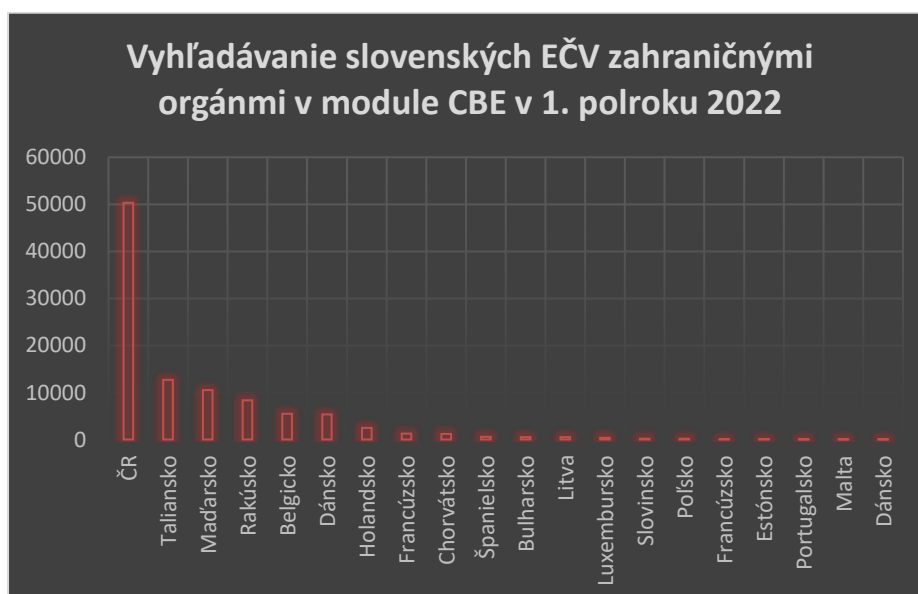
Graf č. 2 Vyhľadavanie podľa evidenčných čísel vozidla vydaných na Slovensku zo strany zahraničných orgánov v module CBE v 2. polroku 2021



Zdroj: Odbor dokladov a evidencií Prezídia Policajného zboru, vlastné spracovanie

V období od 1. 7. 2021 do 31. 12. 2021 zahraničné orgány uskutočnili spolu 91 381 vyhľadávani v module CBE. Zo štatistiky vyplýva, že oproti 1. polroku 2021 sa slovenskí vodiči dopustili najviac dopravných priestupkov v Rakúsku, Belgicku, Bulharsku, Českej republike a Dánsku. Zo zoskupenia TOP 5 krajín z 1. polroku 2021 vypadlo Taliansko, do zoznamu však bolo pridané Bulharsko.

Graf č. 3 Vyhľadavanie podľa evidenčných čísel vozidla vydaných na Slovensku zo strany zahraničných orgánov v module CBE v 1. polroku 2022



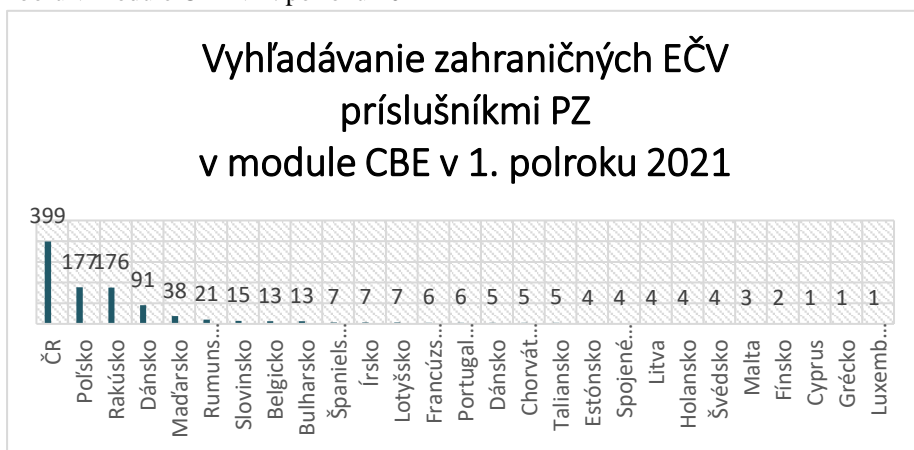
Zdroj: Odbor dokladov a evidencií Prezídia Policajného zboru, vlastné spracovanie

V období od 1. 1. 2022 do 30. 6. 2022 zahraničné orgány uskutočnili spolu 100 022 vyhľadávani v module CBE. Zo štatistiky vyplýva, že medzi TOP 5 krajín, kde slovenskí vodiči páchali najviac dopravných priestupkov patrí Česká republika, Taliansko, Maďarsko, Rakúsko a Belgicko.

„Meranie disciplíny“ vodičov – nerezidentov na Slovensku v 2021 a v 1. polroku 2022

Prostredníctvom štatistických údajov modulu CBE možno získať základný prehľad aj o vodičoch – nerezidentoch - jazdiacich na vozidlách evidovaných v iných členských štátoch, ktorí porušovali dopravné predpisy na území Slovenska najčastejšie.

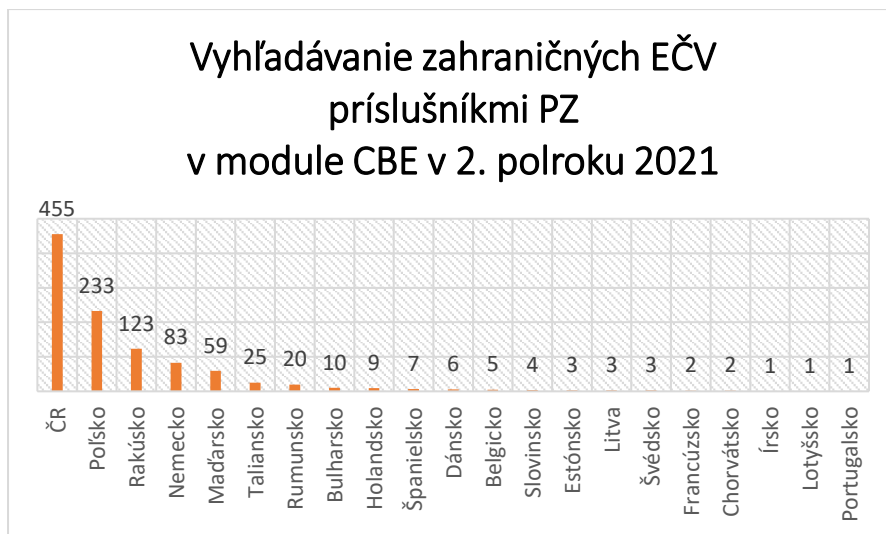
Graf č. 4 Vyhľadávanie podľa zahraničných evidenčných čísel vozidla zo strany príslušníkov Policajného zboru v module CBE v 1. polroku 2021



Zdroj: Odbor dokladov a evidencií Prezídia Policajného zboru, vlastné spracovanie

V období od 1. 1. 2021 do 30. 06. 2021 príslušníci Policajného zboru uskutočnili spolu 1019 vyhľadávani zahraničných evidenčných čísel vozidiel v module CBE. Z grafu vyššie vyplýva, že najviac dopravných priestupkov bolo na území Slovenska páchaných zo strany vodičov – nerezidentov (resp. vodičov používajúcich vozidlá registrované v inom členskom štáte) – z Českej republiky, Poľska, Rakúska, Dánska a Maďarska.

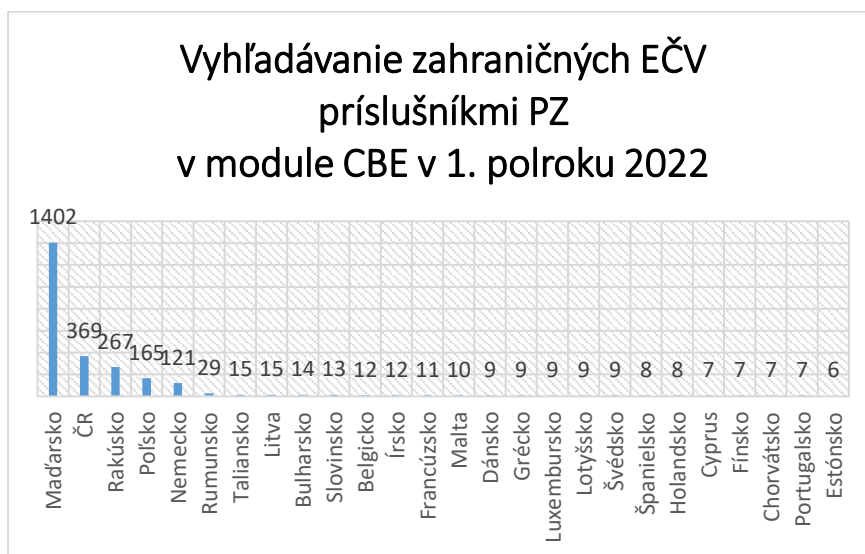
Graf č. 5 Vyhľadávanie podľa zahraničných evidenčných čísel vozidla zo strany príslušníkov PZ v module CBE v 2. polroku 2021



Zdroj: Odbor dokladov a evidencií Prezídia Policajného zboru, vlastné spracovanie

V období od 1. 7. 2021 do 31. 12. 2021 príslušníci Policajného zboru v porovnaní s 1. polrokom 2021 uskutočnili viac vyhľadávani zahraničných evidenčných čísel vozidiel v module CBE, a to konkrétne 1 055. V TOP 3 zostávajú nerezidenti (resp. vodiči používajúcich vozidlá registrované v inom členskom štáte) – z Českej republiky, Poľska, Rakúska. Na štvrtej pozícii bolo v porovnaní s 1. polrokom 2021 nahradené Dánsko Nemeckom, Maďarsko si zachovalo svoje poradie na 5. mieste.

Graf č. 6 Vyhľadavanie podľa zahraničných evidenčných čísel vozidla zo strany Príslušníkov PZ v module CBE v 1. polroku 2022



Zdroj: Odbor dokladov a evidencií Prezídia Policajného zboru, vlastné spracovanie

V období od 1. 1. 2022 do 30. 06. 2022 príslušníci Policajného zboru uskutočnili spolu 2 550 vyhľadávani zahraničných evidenčných čísel vozidiel v module CBE. Najviac dopravných priestupkov bolo na území Slovenska páchaných zo strany vodičov – nerezidentov (resp. vodičov používajúcich vozidlá registrované v inom členskom štáte) – z Maďarska, Českej republiky, Rakúska, Poľska a Nemecka.

Na záver je potrebné zdôrazniť, že vyhľadavanie evidenčných čísel vozidla ešte neznamená, že členskému štátu, ktorý začal dopravný priestupok prostredníctvom modulu CBE vyšetrovať, sa podarilo peňažné sankcie za spáchané dopravné priestupky aj úspešne vymôcť. V roku 2019 vyvinula Európska komisia tzv. Road Map iniciatívu, ktorá umožňovala komukoľvek vyjadriť sa k skúsenostiam s touto smernicou a doplniť tak analýzu, ktorá sa venuje posúdeniu vplyvu Smernice CBE. V januári 2021 informovala Európska komisia (v online konzultácii) členské štáty o identifikácii piatich hlavných problémov, ktorým členské štáty v súvislosti s uplatňovaním Smernice CBE čelia:

- 1.) Dopravné priestupky neboli vyšetrované z dôvodu nezačatia alebo zlyhania vyšetrovania.
- 2.) Nedostatočné uznanie rozhodnutí o peňažných sankciách.
- 3.) Porušenie základných práv a právnych zásad v prípadoch cestnej premávky - v prípade dopravných priestupkov spáchaných nerezidentmi.
- 4.) Nedostatočné informácie na vyhodnotenie účinkov Smernice CBE.¹²

¹² Revision of Directive on cross-border exchange of information on road safety related traffic offences. [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <<https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety->

Priestor na zlepšenie uplatňovania Smernice CBE – revízia

V súčasnej dobe (marec 2023) je Smernica CBE o cezhraničnej výmene súčasťou nedávno zverejneného balíka Európskej komisie na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v EÚ. Orgány EÚ sa snažia upraviť Smernicu CBE tak, aby došlo k zlepšeniu spôsobu vymáhania peňažných sankcií prostredníctvom zriadenia tzv. „Portálu na cezhraničnú výmenu informácií o dopravných priestupkoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky“, ktorý by mal umožniť občanom EÚ verifikáciu autenticity listu o uložení peňažnej pokuty a ktorý by mal zabezpečovať aktívnu interakciu občanov s príslušnými úradmi.

Okrem iného by sa mali súčasné rokovania k Smernici CBE zaoberať rozšírením jej rozsahu, konkrétne by malo ísť o doplnenie nových dopravných priestupkov, ktoré či už priamo, alebo nepriamo súvisia s bezpečnosťou cestnej premávky, napríklad: priestupok nedodržania dostatočnej vzdialenosti od vozidla, nebezpečné predbiehanie, nebezpečné parkovanie, prechod cez biely pruh, nerešpektovanie zakázaného prístupu, jazda v nesprávnom pruhu alebo v núdzovom jazdnom pruhu, preťažené vozidlo, neplatenie parkovného, porušenie predpisov o prístupe k mestským vozidlám a neplatenie poistenia vozidiel.

Záver

Smernica CBE predstavuje zhmotnené úsilie EÚ, ktoré má aktívne pôsobiť na znižovanie počtov úmrtí na cestách. Dalo by sa povedať, že funguje aj ako preventívne opatrenie voči vodičom – nerezidentom, ktorí by mali byť motivovaní dodržiavať pravidlá cestnej premávky v „hostiteľskej krajine“. Nepodporuje zbytočné a neefektívne administratívne postupy založené na výmene listinných dožiadaní medzi zodpovednými orgánmi členských štátov.

Existuje perspektíva, že jej pozitívne účinky na bezpečnosť cestnej premávky môžu byť ešte rozsiahlejšie v prípade - ak sa počet dopravných priestupkov, ktoré rieši, navýši. Práve harmonizáciou dopravných priestupkov v členských štátoch a spôsobu ich riešenia, resp. trestnosti, by sa mohol dosiahnuť požadovaný efekt.

Pokiaľ ide o praktickú aplikáciu ustanovení Smernice CBE, konkrétne úspešného vymáhania peňažných sankcií za dopravné priestupky, mala by byť zharmonizovaná pod taktovkou EÚ prostredníctvom prebiehajúcich rokovaní v Rade EÚ pre pozemnú dopravu.

V momentálnej fáze je dôležité, že orgány EÚ identifikujú konkrétne problémy členských štátov s uplatňovaním Smernice CBE a ich riešenie je v procese riešenia. Až text revidovanej Smernice CBE odhalí, ako sa orgány EÚ vysporiadali s množstvom pripomienok vznesených zo strany členských štátov.

Revidovaná Smernica CBE by mala maximalizovať svoj potenciál v rámci cieľa zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky vďaka vyššej miere dodržiavania platných pravidiel cestnej premávky zo strany účastníkov cestnej premávky, ktorí nemajú v pobyt v príslušnom členskom štáte prostredníctvom zavedenia celostného prístupu tak, aby vznikli synergie s ostatnými nástrojmi, konkrétne tými, ktoré sa týkajú vzájomnej pomoci a spolupráce medzi členskými štátmi pri vyšetrowaní dopravných deliktov a vzájomného uznávania peňažných sankcií.

Je zrejmé, že oblasť problematiky dopravných priestupkov sa posunula s riešeniami výrazne dopredu, avšak je naďalej žiaduce, aby sa rad zlepšení a opatrení vzhľadom na technologický vývoj vozidiel a dopravnej infraštruktúry neustále zodpovedne a adekvátne vyvíjal, a to najmä koordináciou a usmerňovaním zo strany orgánov EÚ.

Zoznam bibliografických odkazov

- Bulletin Odboru dokumentácie, analytiky a zahraničných vzťahov Najvyššieho súdu Slovenskej republiky. 2014 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <<https://www.nsud.sk/data/att/67d/69127.085474.pdf>>.
- Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Region. Máj 2018 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_1&format=PDF>.
- Rámec politiky EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030 - odporúčania týkajúce sa ďalších krokov smerom k „vízii nulovej úmrtnosti na cestách“. Október 2021 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_SK.html>.
- Revision of Directive on cross-border exchange of information on road safety related traffic offences. [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/enforcement/revision-directive-cross-border-exchange-information-road-safety-related-traffic-offences_en>.
- 2019 road safety statistics: what is behind the figures?. Jún 2020 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_1004>.
- Road safety in the EU: fatalities below pre-pandemic levels but progress remains too slow. Február 2023 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_953>.
- Road safety: European Commission sets out next steps towards “Vision Zero” including key performance indicators. Jún 2019 [cit. 22. 03. 2023] Dostupné na internete: <https://transport.ec.europa.eu/news/road-safety-european-commission-sets-out-next-steps-towards-vision-zero-including-key-performance-2019-06-19_en>.

Key words: traffic offences, mortality, enforceability of sanctions, exchange of information, EUCARIS

Summary

The CBE Directive represents active effort of the EU to reduce the number of deaths on the roads. It can be assumed that it serves as a preventive measure against non-resident drivers, since they shall be motivated to follow the rules of the road in the "host country". It does not support unnecessary and inefficient administrative procedures based on the exchange of written requests among the responsible authorities of Member States.

There is a perspective that its positive effects on road traffic safety can be even more extensive in the case - if the number of successfully investigated traffic offenses rapidly increases. The desired effect of CBE Directive might be achieved through the harmonisation of transport offences in Member States and the way they are dealt with or punished.

As regards the practical application of the provisions of the CBE Directive, specifically the successful enforcement of monetary sanctions for traffic offences, it should be harmonized under the EU's guidance through the continuous negotiations. At the current stage, it is

important that the EU authorities identify the specific problems of Member States with the application of the CBE Directive and their solution is in the process of being solved. Only the text of the revised CBE Directive will reveal how the EU authorities have dealt with the many comments raised by Member States.

The revised CBE Directive should maximize its potential within the objective of improving road safety thanks to a higher level of compliance with the applicable road traffic rules by road users who do not reside in the relevant Member State through the introduction of a comprehensive approach in order to create synergies with other instruments, specifically those related to mutual assistance and cooperation between Member States in the investigation of traffic offences and mutual recognition of monetary penalties.

It is obvious that solutions in the area of traffic offences have significantly enhanced, however, it is still desirable that the series of improvements and measures with regard to the technological development of vehicles and transport infrastructure constantly develop responsibly and adequately, especially through coordination and guidance from the EU authorities.

*mjr. PhDr. Vladimíra Hudecová
odbor dokladov a evidencií
Prezídium Policajného zboru
e-mail: vladimira.hudecova2@minv.sk*

*pplk. PhDr. Mgr. Michal Šimunek, MBA
odbor dopravnej polície
Prezídium Policajného zboru
e-mail: michal.simunek@minv.sk*

Recenzenti: Ing. Anton Vajgel, JUDr. Ján Nociar, PhD.