AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 19.3.2008
COM(2008) 151 végleges

2008/0062 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok határokon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről

(előterjesztő: a Bizottság)

{SEC(2008) 350}
{SEC(2008) 351}

INDOKOLÁS

1) A javaslat háttere

- **A javaslat indokai és célkitűzései**

2001 óta az Európai Unió közúti közlekedésbiztonsági politikája arra irányul, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak száma 2010-re a felére csökkenjen. 2001-ben az Európai Unió jelenlegi 27 tagállamában 54 000 ember halt meg az utakon; azóta sok intézkedést hoztak az 50 %-os csökkenésre vonatkozó cél elérése érdekében. 2007-ben – 2001 óta először – nem csökkent a halálos áldozatok száma az Európai Unió útjain. A halálesetek száma 2004-ben 6 %-kal, 2006-ban 5 %-kal, 2007-ben pedig 0 %-kal csökkent. 2007-ben még mindig 43 000 haláleset történt, ami olyan, mintha az Európai Unióban minden héten öt közepes nagyságú utasszállító repülőgép lezuhant volna. 2001 és 2007 között a közúti balesetek halálos áldozatainak száma 20 %-kal csökkent, holott az 50 %-os célkitűzés eléréséhez 37 %-os csökkenésre lett volna szükség. A vonatkozó szabályok végrehajtása hatékony eszköz a halálos áldozatok számának csökkentésében, ezért a Bizottság – a 2007-es munkaprogramja részeként – irányelvjavaslatot fogadott el ezen a területen.

Jelenleg a jogellenes közúti közlekedési cselekmények gyakran jogkövetkezmény nélkül maradnak, ha nem az elkövetés helye szerinti tagállamban nyilvántartott járművel követik el őket. A probléma különösen súlyos azon cselekmények esetében, amelyeket út menti kamerákkal rögzítenek, mert ilyenkor nincs közvetlen kapcsolat a járművezető és a rendőri szervek között. A szabályok végrehajtásának társadalmi elfogadottsága alapvető fontosságú az áldozatok számának csökkentésére irányuló erőfeszítések szempontjából, és ha a nem helyi lakos járművezetők kibújhatnak a felelősségre vonás alól, az aláásható ezt az elfogadottságot.

A nem helyi lakosok aránya a közúti közlekedésben 5 % körül alakul azokban az országokban, amelyekben erre vonatkozóan vannak hozzáférhető adatok[1]. Azoknak az eseteknek az aránya, amikor nem helyi lakos járművezetők lépik túl a sebességhatárokat, 2,5 % és 30 % között mozog[2]. Ezek az adatok azt mutatják, hogy a nem helyi lakos járművezetők relatív értelemben gyakrabban lépik túl a sebességhatárokat, mint a helyi lakos járművezetők[3].

A tagállamok között számos kétoldalú megállapodás született, amelyeket azonban nehéz végrehajtani. Ezenfelül, ha a vonatkozó szabályokat nem sikerül határokon átnyúló módon végrehajtani az Európai Unió teljes területén, az nemcsak a kétoldalú egyezmények hatálya alá nem tartozó nem helyi lakos jogsértők büntetlenségéhez

---

1 Forrás: Eurostat. Az 5 %-os érték az országok egy előre kiválasztott csoportjából származó adatokon alapul. Azt jelenti, hogy az adott ország útjain járművel megtett kilométerek 5 %-át más országban nyilvántartott járművel tették meg. Az eredmény Franciaországban 5,5 % (30 milliárd jármű-kilométer), Németországban 3,9 %, Hollandiában 4,1 % és az Egyesült Királyságban 3,9 %.

2 Dániában 2,5 %, Finnországban 4 %, Hollandiában 6 %, Katalóniában (Spanyolország) 8 %, Belgiumban 14 %, Franciaországban 15 % és Luxemburgban 30 %.

3 Franciaországban a közlekedésben való részvételük aránya 5,5 %, ezzel szemben a cselekmények 15 %-át ők követik el. Hollandiában ezek az arányszámok 4,1 %, illetve 6 % (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Hollandia).

vezet, hanem egyben hátrányos megkülönböztetést jelent a helyi lakos közlekedési jogsértőkkel szemben.

E javaslat célja, hogy elősegítse az azon járművezetőkkel szembeni jogkövetkezmények végrehajtását, akik nem a járművük nyilvántartási helye szerinti tagállamban követnek el jogellenes cselekményt. A javasolt rendszer arra irányul, hogy biztosítsa a vonatkozó szabályok végrehajtását függetlenül attól, hogy az Európai Unión belül hol követték el a jogellenes cselekményt, illetve hogy az elkövetéskor használt járművet hol tartják nyilván.

A javaslat által érintett cselekmények a sebességhatár túllépése, az alkoholos befolyásoltság alatt történő vezetés (a továbbiakban: „ittas járművezetés"), a biztonsági öv használatának mellőzése és a piros jelzésnél való megállás elmulasztása. Ezek azok a jogellenes közlekedési cselekmények, amelyek a legtöbb közlekedési balesetet és halálesetet okozzák.

A javaslat egy olyan európai uniós elektronikus adatcsere-hálózat létrehozására irányul, amelynek révén azonosítható a jogellenes cselekményben érintett jármű üzemben tartója, és ennek alapján az elkövetés helye szerinti tagállam hatósága jogellenes cselekményről szóló értesítést küldhet neki.

Egy ilyen rendszer különösen az automatikus eszközökkel rögzített jogellenes cselekmények – mint például a sebességhatár túllépése vagy a piros jelzésnél való megállás elmulasztása – esetében hatékony, mivel ilyenkor a jogsértő személyazonossága nem állapítható meg azonnal. Hasznos lehet továbbá azokban az esetekben is, amikor a járművet megállítják, mert a felelősségre vonás érdekében szükségessé válhat a jármű nyilvántartási adatainak ellenőrzése. Különösen ez a helyzet az ittas járművezetés esetében.

A javaslat nem irányul sem a közúti közlekedési szabályok, sem a jogellenes közúti közlekedési cselekmény miatt alkalmazandó büntetések harmonizációjára, mivel ezek szabályozását legjobb a tagállamok hatáskörében tartani. Kizárólag olyan adminisztratív jellegű intézkedéseket tartalmaz, amelyek a főbb jogellenes közúti közlekedési cselekmények miatti felelősségre vonás határokon átnyúló hatékony és eredményes rendszerének létrehozására irányulnak. Nem érinti ezen jogellenes cselekmények tagállami minősítését sem, amely egyaránt lehet közigazgatási vagy büntetőjogi természetű. A kérdéses cselekményért felelőssé tehető személyre vonatkozó tagállami jogszabályokkal szintén nem ellentétes.

A javasolt szöveg nem tesz különbséget az érintett jogellenes cselekmények között aszerint, hogy büntetőjogi vagy közigazgatási jogi minősítés alá tartoznak, mivel ez tagállamonként eltér; az intézkedés az ilyen minősítéstől függetlenül alkalmazható.

Mindezen korlátozásokból következően a javaslat teljes mértékben figyelembe veszi a szubszidiaritás elvét.

A javasolt rendszer összhangban marad a határokon átnyúló jogellenes cselekmények kezelésének hagyományos módjával, amely szerint a felelősségre vonási eljárást az elkövetés helye szerinti tagállam folytatja le. Hozzáadott értéket jelent azonban annak a jelenleg nem létező rendszernek a bevezetése, amelynek segítségével az érintett hatóságok azonosíthatják és felelősségre vonhatják a külföldi jogsértőket.

A javaslat nem érinti a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról szóló 2005/214/IB tanácsi kerethatározat (harmadik pillér) alkalmazását. A javasolt irányelv ugyanis abban a szakaszban lesz alkalmazandó, amikor a jogkövetkezményre vonatkozó jogerős határozat még nem született meg; ezzel szemben a kerethatározat akkortól alkalmazandó, amikor a jogsértőt jogerős határozattal kötelezik a pénzbírság megfizetésére, mivel azt korábban megtagadta.

- **Általános háttér**

A halálesetek számának csökkenése 2001 és 2007 között lelassult. 2007-ben nem történt javulás: a halálesetek száma az egész EU vonatkozásában 0 %-kal csökkent.

A rendelkezésre álló adatok azt mutatják, hogy a halálos balesetek legfőbb okai a sebességhatár túllépése, az ittas járművezetés és a biztonsági öv használatának mellőzése. Ez a helyzet 1999 óta nem változott.

A 2007-ben lefolytatott hatásvizsgálat során 2004 vonatkozásában elvégzett becslések szerint a közúti halálesetek 30 %-át a sebességhatárok túllépése, 25 %-át az ittas járművezetés, 17 %-át a biztonsági öv használatának mellőzése és körülbelül 4 %-át a piros jelzésnél való megállás elmulasztása okozta. Másképpen fogalmazva a közúti halálesetek mintegy 75 %-át az említett négy jogellenes cselekmény legalább egyike okozta.

2003. október 21-én a Bizottság ajánlást fogadott el a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok végrehajtásáról (2004/345/EK), amely bevált módszereket tartalmaz a három legfontosabb jogellenes cselekményre vonatkozó szabályok végrehajtásával kapcsolatban. A közúti halálesetek számának a – jogilag nem kötelező – ajánlás elfogadása óta megfigyelhető alakulásából megállapítható, hogy ez az eszköz nem elegendő a halálesetek felére való csökkentésére vonatkozó cél eléréséhez.

További lépések hiányában a célkitűzés nagy valószínűséggel nem valósul meg.

- **A javaslat területén meglévő rendelkezések**

A sebességhatár túllépésére, az ittas járművezetésre és a biztonsági öv használatának mellőzésére vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szabályok végrehajtásáról szóló 2003. október 21-i bizottsági ajánlás középpontjában a bevált végrehajtási módszerek állnak, és nem foglalkozik részletesen a határokon átnyúló végrehajtással. Jelen javaslat a határokon átnyúló végrehajtás problémáira koncentrál, és nem foglalkozik a bevált végrehajtási módszerekkel. E két aktus abban hasonlít egymásra, hogy mind a kettő nagyrészt ugyanazon jogellenes közlekedési cselekményekre vonatkozó szabályok végrehajtására irányul.

- **Összhang az Unió többi szakpolitikájával és célkitűzésével**

A javasolt intézkedés összhangban van az Európai Uniónak az emberi egészségre és a környezetvédelemre vonatkozó politikájával. Egyben kiegészíti a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról szóló 2005/214/IB tanácsi kerethatározatot, amely a – többek között a jogellenes közlekedési cselekményekkel összefüggő – pénzbüntetésekre vonatkozó jogerős határozatok határokon átnyúló elismerésének és végrehajtásának rendszerét állapítja meg.

2) Konzultáció az érdekelt felekkel és hatásvizsgálat

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A konzultáció módszerei, a megcélzott főbb ágazatok és a válaszadók általános bemutatása

A projekt kezdeti szakaszától kezdődően konzultációt folytattunk az érdekelt felekkel. 2004-ben a SARTRE 3 projekt (A közúti közlekedés veszélyeivel kapcsolatos társadalmi attitűdök Európában) keretében 24 000 uniós polgárt kérdeztek meg a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok végrehajtásával kapcsolatos véleményéről.

2006. július 20-án ülést tartott a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok végrehajtásáról szóló 2003. október 21-i bizottsági ajánlás nyomán felállított szekértői csoport, amelyen a lehetséges európai uniós szabályozás céljaival és hatályával kapcsolatos kérdéseket vitattak meg.

Ezenfelül különböző kétoldalú tanácskozásokat tartottak számos érdekelt fél – különösen a tagállamok és a rendészeti szervek – bevonásával.

A Bizottság „Europa” internetes oldalán keresztül nyilvános konzultáció folyt 2006. november 6. és 2007. január 19. között a vonatkozó bizottsági szabványoknak megfelelően. 54 észrevétel érkezett különböző érdekeltektől. Valamennyi észrevétel elolvasható a Bizottság „Europa” internetes portáljának a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó oldalain.

2007. február 27-én tanácskozást rendeztünk az érdekelt felek számára, amelyre valamennyi észrevétel szerzőjét meghívtuk.

A Bizottság kérdőívet állított össze az európai közlekedésrendészeti szervek számára annak érdekében, hogy információkat gyűjtsön a közlekedési szabályok végrehajtásáról Európában. Huszonegy ország hatóságaitól érkeztek válaszok a kérdőívre; ezeket felhasználtuk a közlekedésrendészeti szervekkel annak érdekében folytatott megbeszéléseken, hogy megismerjük a lehetséges európai uniós fellépésre vonatkozó álláspontjukat.

A válaszok összefoglalása és figyelembevételük módja

Valamennyi válaszadó egyetértett a probléma meghatározásával és a javasolt uniós fellépés azon céljával, hogy a közúti közlekedésbiztonság szintjét a vonatkozó szabályok – mind tartalmi, mind eljárási szempontból – hatékonyabb végrehajtásával kell növelni. Nézetkülönbség alakult ki azonban a fellépés megfelelő jogi formájának tekintetében. A válaszokat figyelembe vettük.

2006. november 6. és 2007. január 19. között nyílt internetes konzultáció zajlott. A Bizottsághoz 54 észrevétel érkezett, amelyek az alábbi címen hozzáférhetők: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

Érintett tudományágak, szakterületek

Közúti közlekedésbiztonság és a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok végrehajtása.

Alkalmazott módszertan

Találkozók a tagállamok szakértőivel; konzultáció és találkozók az érintett felekkel; különböző kutatási projektek; más projektek és vizsgálatok.

A megkérdezett legfontosabb szervezetek, szakértők

A tagállamok közlekedéspolitika területén dolgozó tisztviselői és hivatásos állományú közlekedésrendészeti szakemberei, a TISPOL (Európai Közlekedésrendészeti Hálózat) és az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács.

A kapott és felhasznált tanácsok összefoglalása

Nem merült fel súlyos kockázatok és visszafordíthatatlan következmények lehetősége.

Mindenki egyetértett azzal, hogy a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok hatékonyabb végrehajtását célzó további fellépés nélkül nem lehet csökkenteni a közúti halálesetek elfogadhatatlanul magas számát, amely célkitűzést valamennyi európai uniós intézmény támogatja. Nézetkülönbség alakult ki azonban a cél elérésére szolgáló megfelelő jogi eszköz tekintetében.

A szakértői tanácsok nyilvánosan hozzáférhetővé tételére felhasznált eszközök

Az érdekelt felek által a konzultáció alapját képező dokumentumra adott válaszok megtalálhatók a Bizottság internetes oldalán:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Hatásvizsgálat**

A hatásvizsgálat öt olyan lehetőséget vesz számba, amelyek érintik mind a határokon átnyúló végrehajtást, mind a tagállamokban alkalmazandó bevált végrehajtási módszereket.

Az első lehetőség a jelenlegi helyzet változatlanul hagyása.

A második lehetőség az, ha a nem helyi lakos jogsértőt az elkövetés helye szerinti országba való visszatértekor vonják felelősségre az üzemben tartás helye szerinti országgal való közreműködés alapján. Ez a lehetőség nem szabályozási jellegű intézkedéseket jelent, amelyeket anélkül lehet meghozni, hogy a hatályos jogszabályokat módosítani kellene vagy új uniós szintű jogi aktust kellene alkotni. A közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok végrehajtásáról szóló 2004/345/EK bizottsági ajánlás arra ösztönzi a tagállamokat, hogy bevált végrehajtási módszereket alkalmazzanak. A határokon átnyúló végrehajtás tekintetében a nemzeti szabályokat fejleszteni kell.

A harmadik és a negyedik lehetőség szintén magában foglal a végrehajtásra irányuló nem szabályozási jellegű intézkedéseket; ezek a meglévő bizottsági ajánláson alapulnak. A határokon átnyúló végrehajtás tekintetében a harmadik lehetőség abban áll, hogy a jármű üzemben tartójának azonosítása érdekében uniós szintű elektronikus adatcsere-hálózatot hoznak létre. A negyedik lehetőség a bizonyítékok kölcsönös elismerésén alapul, valamint azon, hogy a szükséges adatokat átadják a nyilvántartás helye szerinti állam hatóságainak a felelősségre vonás lefolytatása és az alkalmazott jogkövetkezmények végrehajtása céljából.

Az ötödik lehetőség szintén azon alapul, hogy a határokon átnyúló végrehajtás érdekében a bizonyítékokat átadják az üzemben tartás helye szerinti államnak. A második, a harmadik és a negyedik lehetőségtől abban különbözik, hogy magában foglal szabályozási jellegű intézkedéseket is arra irányulóan, hogy a bevált végrehajtási módszereket valamennyi tagállamban alkalmazzák. Ez a lehetőség is tartalmaz intézkedéseket az ellenőrző készülékek szabványosítására vonatkozóan.

Az utolsó lehetőség több szociális, gazdasági és környezetvédelmi eredménnyel járna, mint a többi (szociális eredmény: kevesebb halálos áldozat és sérült az utakon; gazdasági eredmény: jelentős pénzügyi haszon a kevesebb baleset és az ebből adódó kevesebb személyi és anyagi kár, továbbá a pénzbüntetések miatt; környezetvédelmi eredmény: alacsonyabb sebesség, így kisebb környezetszennyezés és üzemanyag-fogyasztás).

Az ötödik lehetőség azonban a közösségi jog jelenlegi állapotában nem valósítható meg, mert tartalmát tekintve ellentétes a szubszidiaritás elvével, formai szempontból pedig átfedést jelentene a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról szóló 2005/214/IB tanácsi kerethatározattal. Következésképpen a javasolt intézkedés a harmadik lehetőségen alapul. A fontosabb adatok tagállamok közötti cseréje rendszerének létrehozására irányul, annak érdekében, hogy elősegítse a más tagállamban nyilvántartott járművel elkövetett jogellenes közúti közlekedési cselekmények jogkövetkezményeinek végrehajtását. A negyedik lehetőséggel ellentétben a jogellenes cselekmény miatti felelősségre vonás iránti fellépést az

elkövetés helye szerinti tagállam hatáskörében hagyja. A jogellenes cselekmény megállapításától a jármű forgalmi engedélyében üzemben tartóként szereplő személynek küldendő, a jogellenes cselekményről szóló értesítés elküldéséig tartó időszakot fedi le. A javaslat nem terjed ki azokra az esetekre, amelyekben a címzett megtagadta a pénzbüntetés megfizetését, de erre végül jogerős határozatban kötelezték, mivel a fentebb említett tanácsi kerethatározat éppen e jogerős határozatok kölcsönös elismeréséről és végrehajtásáról rendelkezik.

A Bizottság a munkaprogramján belül előírt hatásvizsgálatot lefolytatta. Az anyag hozzáférhető a SEC(2007) XXX dokumentumban.

3) A javaslat jogi elemei

- **A javasolt intézkedés összefoglalása**

A javaslat a közúti közlekedés biztonságát veszélyeztető jogellenes közúti közlekedési cselekmények miatt alkalmazott jogkövetkezmények határokon átnyúló végrehajtásához szükséges technikai mechanizmusokról és jogi eszközökről rendelkezik.

A javasolt eljárás értelmében a tagállamok közötti információcsere akkor kezdődik, ha valamely tagállamban jogellenes cselekményt követnek el egy más tagállamban nyilvántartott járművel. Az elkövetés helye szerinti tagállam elküldi ennek a másik tagállamnak vagy – amennyiben megállapítható – az üzemben tartás helye szerinti tagállamnak a jármű rendszámát és más fontos adatokat, valamint információt kér a jármű üzemben tartójáról. A tagállamok közötti információcsere egy elektronikus hálózat útján történik. Ha az elkövetés helye szerinti tagállam megkapta a kért információt, a mellékletben szereplő formanyomtatvány szerint értesítést küld az üzemben tartónak a jogellenes cselekményről.

Ez az okirat tartalmazza a fizetendő összeg kiegyenlítésére, valamint a határozat vitatására és az azzal kapcsolatos jogorvoslati lehetőségekre vonatkozó tudnivalókat. Végső megoldásként, ha a jogsértő nem fizeti meg a pénzbüntetést, a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról szóló 2005/214/IB tanácsi kerethatározat alkalmazható. A javaslat a sebességhatár túllépésére, az ittas járművezetésre, a biztonsági öv használatának mellőzésére és a forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzésénél való megállás elmulasztására terjed ki.

A Bizottságot a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések végrehajtásával foglalkozó szakbizottság fogja segíteni, amelynek az elektronikus információcserére vonatkozó közös szabályok kidolgozása lesz a feladata. A szakbizottság az értesítési formanyomtatvány továbbfejlesztésében is részt fog venni.

- **Jogalap**

A közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó uniós szintű intézkedések meghozatalának jogalapja az EK-Szerződés 71. cikkének (1) bekezdése, amely szerint „a Tanács a 251. cikkben megállapított eljárásnak megfelelően (...) meghatározza (…) c) a közlekedés biztonságát javító intézkedéseket”.

- **A szubszidiaritás elve**

A szubszidiaritás elve alkalmazandó, mivel a javaslatot illetően a Közösség nem rendelkezik kizárólagos hatáskörrel.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok a következő okok miatt nem tudják megfelelően megvalósítani.

Úgy tűnik, hogy a bevált végrehajtási módszerekről szóló 2003. októberi bizottsági ajánlás ellenére a tagállamok nem lesznek képesek elérni azt a közös célt, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak száma 2010-re a felére csökkenjen. Jelenleg egyes tagállamokban ötször nagyobb a halálos közúti balesetek bekövetkezésének kockázata, mint más tagállamokban. A hatékonyabb végrehajtási módszereket alkalmazó országok közúti közlekedésbiztonsági mutatói általában jobbak az ilyen módszereket nem alkalmazó országokénál.

Az automatikus eszközökről bebizonyosodott, hogy fontos elemei a végrehajtás javításának, ezért alkalmazásukat meg kell könnyíteni. A sebességhatár túllépésére vonatkozóan például megállapítható, hogy a nagy számú automatikus készüléket alkalmazó országokban – például Hollandiában és az Egyesült Királyságban – általában alacsony az egymillió lakosra jutó halálos közúti balesetek száma (46, illetve 56), míg a kevés ilyen eszközzel rendelkező, illetve ilyen eszközökkel egyáltalán nem rendelkező országokban – például Lengyelországban és a Cseh Köztársaságban – ez a szám általában jóval magasabb (143, illetve 126). (Az említettek 2005-ös adatok.) Ugyanez a helyzet az ittas járművezetés tekintetében: azokban az országokban, amelyekben sokszor mérik a járművezetők véralkoholszintjét, általában jobbak a közúti közlekedésbiztonsági mutatók, mint a kevés ellenőrzést végző országokban.

Mivel a szubszidiaritás elve alapján a tagállamok által a saját területükön alkalmazott végrehajtási módszerek alapvetően saját hatáskörükbe tartoznak, a javaslat nem arra irányul, hogy a közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzésekkel kapcsolatos követelményeket írjon elő. A javaslat középpontjában a határokon átnyúló végrehajtás előmozdítása áll, amit a tagállamok eddig képtelenek voltak egy- vagy kétoldalú fellépéssel megvalósítani. A rendelkezésre álló – bár kétségkívül hiányos – adatok azt mutatják, hogy sok jogellenes közúti közlekedési cselekmény jogkövetkezmény nélkül marad, ami aláássa az automatikus ellenőrzés hatékonyságát és hitelességét.

Automatikus sebesség-ellenőrzés és hatékony felelősségre vonás nélkül nem lenne lehetséges a nagyszámú sebességhatár-túllépés jogkövetkezményeinek határokon átnyúló végrehajtása. Ugyanez igaz az ittas járművezetés kiszűrésére szolgáló szúrópróbaszerű alkoholszondás ellenőrzésre.

A hatásvizsgálat alapján arra is számítani lehet, hogy a határokon átnyúló végrehajtás tekintetében javasolt intézkedés érvényre juttatásának eredményeképpen a tagállamok hatékony módszereket fognak alkalmazni a tisztán nemzeti vonatkozású jogellenes cselekmények miatti felelősségre vonás során is.

A határokon átnyúló végrehajtás tekintetében a tagállamok meglévő kétoldalú vagy más kormányközi kezdeményezéseinek hatékonysága nem a legkedvezőbb, továbbá a nemzeti jogszabályok nem megfelelő alkalmazásához, valamint adminisztratív és pénzügyi pazarláshoz vezet. Bár az említett megállapodások némelyike javítja az érintett országok közötti végrehajtást (főleg a holland–német és a holland–belga egyezmény), a többi hozzáadott értéke elhanyagolható. A végeredmény az, hogy a közúti közlekedésbiztonság szintje valamennyi tagállamban elmarad az optimálistól, valamint hogy a büntetlenül maradó nem helyi lakos jogsértők és a büntetéssel sújtott helyi lakos jogsértők eltérő bánásmódban részesülnek. A javaslat arra irányul, hogy létrehozza a határokon átnyúló végrehajtásnak az egész Európai Unióra kiterjedő rendszerét, amely megoldja a hatályban lévő egyezményekkel együtt járó problémákat, továbbá lehetővé teszi az idő- és erőforrásigényes, ám kevésbé hatékony, különböző kétoldalú vagy más kormányközi egyezményekből álló szedett-vedett rendszer tovább-burjánzásának elkerülését.

A közúti közlekedésbiztonság növelésére egyébként minden tagállamban van lehetőség: különösen a jelenleg rossz közúti közlekedésbiztonsági mutatókkal rendelkező tagállamokban, de a jobban teljesítőkben is. A javasolt intézkedés elfogadásának elmaradása károsan hatna a tagállamok abban való érdekeltségére, hogy az utakon életüket vesztők számát minden lehetséges módon csökkentsék.

A hatékony végrehajtási módszerek, ha azokat valamennyi tagállamban alkalmazzák, jelentősen hozzájárulhatnak a súlyos közúti balesetek számának felére csökkentéséhez. A hatásvizsgálat megállapította, hogy ilyen módszerek alkalmazásával évente akár 5000 életet is meg lehetne menteni.

A közösségi fellépés a következő okokból valósítja meg hatékonyabban a javaslat célkitűzéseit.

Csak egy európai uniós eszközzel lehet létrehozni a jogellenes közúti közlekedési cselekmények miatt alkalmazott jogkövetkezményeknek az egész Európai Unióra kiterjedő, határokon átnyúló, elektronikus hálózaton keresztül folytatott információcserén alapuló, következetes és hatékony végrehajtási rendszerét.

A javaslat nem irányul sem a közúti közlekedési szabályok, sem a jogellenes közúti közlekedési cselekmény miatt alkalmazandó büntetések harmonizációjára, mivel ezek szabályozását legjobb a tagállamok hatáskörében tartani. Kizárólag olyan adminisztratív jellegű intézkedéseket tartalmaz, amelyek a főbb jogellenes közúti közlekedési cselekmények miatti felelősségre vonás határokon átnyúló hatékony és eredményes rendszerének létrehozására irányulnak. Nem érinti ezen jogellenes cselekmények tagállami minősítését sem, amely egyaránt lehet közigazgatási vagy büntetőjogi természetű. A kérdéses cselekményért felelőssé tehető személyre vonatkozó tagállami jogszabályokkal szintén nem ellentétes. A tagállami jogszabályok eltérnek például annak megítélésében, hogy a sebességhatár túllépéséért ki tehető felelőssé: néhány tagállamban a jármű forgalmi engedélyében üzemben tartóként szereplő személy felel, más tagállamokban a jármű vezetője. A tagállamoknak mindent meg kell tenniük azért, hogy a területükön járművet vezető, más tagállambeli állampolgárok tisztában legyenek a hatályban lévő főbb közúti közlekedési szabályokkal, például a sebességre és az alkoholfogyasztásra vonatkozó korlátozásokkal.

A jármű forgalmi engedélyében üzemben tartóként szereplő személynek küldendő, a jogellenes cselekményről szóló értesítésben fel kell hívni az üzemben tartót, hogy amennyiben a pénzbüntetést nem kívánja megfizetni, szolgáltasson adatokat a járművet a cselekmény elkövetésekor vezető személyről. Ha az üzemben tartó válaszából az derül ki, hogy a cselekményt nem ő követte el, az elkövetés helye szerinti tagállam eldöntheti, hogy folytatja-e a felelősségre vonási eljárást a jármű vezetőjével szemben.

- **Az arányosság elve**

A javaslat a következő okokból tesz eleget az arányosság elvének.

A javaslat célját a lehető legegyszerűbb módon irányelvvel lehet elérni.

A javaslat a jogellenes közúti közlekedési cselekményekkel kapcsolatos jogkövetkezmények végrehajtására szorítkozik, és nem foglalkozik a közúti közlekedési szabályok vagy az azokkal kapcsolatos felelősségre vonási eljárás és jogkövetkezmények harmonizálásával, mivel ez nem szükséges az elérni kívánt célok megvalósításához. A javaslat nem terjed ki azokra az esetekre, amelyekben a címzett megtagadta a pénzbüntetés megfizetését, de erre végül jogerős határozatban kötelezték, mivel a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról szóló 2005/214/IB tanácsi kerethatározat éppen e jogerős határozatok kölcsönös elismeréséről és végrehajtásáról rendelkezik.

A hatásvizsgálat alapján megállapítható, hogy a javaslattal járó pénzügyi és adminisztratív terhek elhanyagolhatók. Ezen felül a határokon átnyúló végrehajtást segítő információcsere céljából egy már működő uniós információs rendszert fognak igénybe venni és továbbfejleszteni, ami tovább csökkenti a költségeket.

- **Az eszköz megválasztása**

Javasolt eszköz: irányelv.

Más megoldás a következők miatt nem lenne megfelelő.

Az érvényben lévő bizottsági ajánlásról bebizonyosodott, hogy nem elegendő a cél eléréséhez. Ugyanez fokozottan igaz a társ- és az önszabályozásra. A rendelet szükségtelenül szigorú szabályozást jelentene, és nem feltétlenül lenne összeegyeztethető a hatályos nemzeti szabályozásokkal.

4) Költségvetési vonatkozások

A javaslatnak van költségvetési vonzata, amely az irányelv érvényesülésével foglalkozó szakbizottság felállításához és működtetéséhez köthető.

5) További információk

- **Szimuláció, kísérleti szakasz és átmeneti időszak**

Az információcsere-rendszert legkésőbb az irányelv hatálybalépését követő két éven belül kiépítik és tesztelik.

- **Jogszabályok egyszerűsítése**

A javaslat egyszerűsíti (mind az uniós, mind a nemzeti) hatóságok adminisztratív eljárását, például az információcsere egységesítésével.

Annak érdekében, hogy az olyan nagy számban elkövetett jogellenes cselekmények, mint a sebességhatár túllépése miatti felelősségre vonás hatékony legyen, egyszerűsíteni kell azt az eljárást, amely biztosítja, hogy a cselekményt elmaradhatatlanul kövesse a büntetés. Jelenleg sok tagállam nem alkalmaz ilyen eljárást, illetve amelyek mégis, azok egymástól különbözőeket, az alapjukként szolgáló két- vagy többoldalú megállapodásoktól függően. A javasolt intézkedés várhatóan növelni fogja az automatikus sebességmérő eszközök használatát, ami egységes felelősségre vonási eljárás alkalmazására ösztönzi az említett tagállamokat.

- **Megfelelési táblázat**

A tagállamok kötelesek közölni a Bizottsággal az irányelvet átültető nemzeti rendelkezések szövegét, valamint az e rendelkezések és az irányelv közötti megfelelést bemutató táblázatot.

- **Európai Gazdasági Térség**

A javasolt jogi aktus EGT-vonatkozású, ezért az egész Európai Gazdasági Térségben alkalmazni kell.

2008/0062 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok határokon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésének c) pontjára,

tekintettel a Bizottság javaslatára[4],

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[5],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[6],

az európai adatvédelmi biztossal folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően[7],

mivel:

(1) Az Európai Unió politikája a közúti közlekedésbiztonság növelésére irányul abból a célból, hogy csökkenjen a balesetek halálos áldozatainak és sérültjeinek száma, valamint a keletkező anyagi kár mértéke. E célkitűzés megvalósításának fontos eszköze az, ha a közúti közlekedésbiztonságot jelentősen veszélyeztetőnek tartott jogellenes közúti közlekedési cselekményekkel szemben következetesen alkalmazzák a megfelelő jogkövetkezményeket.

(2) Bizonyos jogellenes közúti közlekedési cselekmények esetében azonban a pénzbírságként kiszabott büntetést – a megfelelő eljárás hiányában – gyakran nem hajtják végre, ha a cselekményt nem az elkövetés helye szerinti, hanem más tagállamban nyilvántartott járművel követik el.

---

4 HL C […], […], […]. o.
5 HL C […], […], […]. o.
6 HL C […], […], […]. o.
7 HL C […], […], […]. o.

(3) Annak érdekében, hogy a közúti közlekedésbiztonság szintje az Európai Unió teljes területén növekedjék, valamint az adott tagállamban helyi lakos és nem helyi lakos jogsértők egyenlő bánásmódban részesüljenek, a jogellenes cselekmények jogkövetkezményeinek végrehajtását elő kell segíteni, tekintet nélkül arra, hogy az elkövetéskor használt jármű melyik tagállam nyilvántartásában szerepel. E célból létre kell hozni az információcsere határokon átnyúló rendszerét.

(4) Egy ilyen rendszer különösen az automatikus működésű készülékekkel rögzített jogellenes cselekmények – mint például a sebességhatár túllépése vagy a piros jelzésnél való megállás elmulasztása – esetében hatékony, ha a jogsértő személyazonossága nem állapítható meg azonnal. Hasznos lehet továbbá azokban az esetekben is, amikor a járművet megállítják, mert a felelősségre vonás érdekében szükségessé válhat a jármű nyilvántartási adatainak ellenőrzése. Különösen ez a helyzet az ittas járművezetés esetében.

(5) A jogellenes közúti közlekedési cselekmények azon típusait kell a rendszer alkalmazási körébe vonni, amelyek súlyosan veszélyeztetik a közúti közlekedésbiztonságot, és amelyek valamennyi tagállam jogszabályai szerint jogellenes cselekménynek minősülnek. Helyénvaló tehát az új rendelkezéseket a sebességhatár túllépésére, az ittas járművezetésre, a biztonsági öv használatának mellőzésére, valamint a piros jelzésnél való megállás elmulasztására vonatkozóan megalkotni. A Bizottság folytatja a közúti közlekedésbiztonságot súlyosan veszélyeztető egyéb jogellenes cselekményekkel kapcsolatos fejlemények nyomon követését az Európai Unióban, és – amennyiben szükséges – javasolni fogja az irányelv hatályának kiterjesztését az ilyen cselekményekre (például a kábítószer hatása alatt történő járművezetésre, a vezetés közbeni mobiltelefon-használatra és a felelősségbiztosítás nélküli járművezetésre).

(6) A hatékonyság biztosítása érdekében szükséges, hogy a végrehajtási rendszer kiterjedjen a felelősségre vonásnak a jogellenes cselekmény rögzítésétől addig terjedő szakaszára, amíg a cselekményről szóló – egységes mintán alapuló – értesítést megküldik az érintett jármű forgalmi engedélyében üzemben tartóként szereplő személy részére. Az ügyet lezáró határozat meghozatalát követően a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról szóló 2005/214/IB tanácsi kerethatározat[8] alkalmazandó.

(7) A határokon átnyúló információcserének elektronikus úton, gyorsan kell történnie. Ebből a célból európai uniós elektronikus hálózatot kell létrehozni.

(8) Mivel a jogsértők személyazonosságának megállapításához használt adatok személyes adatok, a tagállamoknak meg kell hozniuk a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek[9] való megfelelés biztosításához szükséges intézkedéseket.

---

[8] HL L 76., 2005.3.22., 16. o.

[9] HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

(9) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak[10] megfelelően kell elfogadni.

(10) Különösen a melléklet rendelkezéseinek kiigazítására vonatkozóan kell a Bizottságnak felhatalmazást adni. Mivel az ilyen intézkedések általános hatályúak, és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítását szolgálják, az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében szereplő ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell őket elfogadni.

(11) Mivel a tervezett intézkedés céljait – bizonyos jogellenes közúti közlekedési cselekmények miatti jogkövetkezmények határokon átnyúló végrehajtása – a tagállamok nem tudják megfelelően megvalósítani, és ezért azok az intézkedés léptéke és hatásai miatt közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösségnek a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvével összhangban hatásköre van az intézkedés meghozatalára. Az abban a cikkben meghatározott arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl a céljai eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk
Tárgy és hatály

1. Ez az irányelv olyan rendszert hoz létre, amely elősegíti az alábbi jogellenes közúti közlekedési cselekmények jogkövetkezményeinek határokon átnyúló végrehajtását:

a) sebességhatár túllépése;

b) ittas járművezetés;

c) biztonsági öv használatának mellőzése;

d) forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzésénél való megállás elmulasztása.

2. Ez az irányelv csak akkor alkalmazható, ha az érintett jogellenes cselekmény miatt pénzbüntetést vagy pénzfizetési kötelezettséget is magában foglaló egyéb jogkövetkezményt kell alkalmazni.

[10] HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

(a) „üzemben tartó”: a jármű forgalmi engedélyének jogosultja;

(b) „elkövetés helye szerinti állam”: az a tagállam, amelynek területén a jogellenes cselekményt elkövették;

(c) „az üzemben tartás helye szerinti állam”: az a tagállam, amelynek nyilvántartásában szerepel a jogellenes cselekmény elkövetésekor használt jármű;

(d) „hatáskörrel rendelkező hatóság”: a járművek forgalmi engedélyeinek nemzeti adatbázisáért felelős hatóság;

(e) „sebességhatár túllépése”: az adott út- vagy járműtípusra az elkövetés helye szerinti államban hatályban lévő sebességhatár túllépése;

(f) „ittas járművezetés”: az elkövetés helye szerinti államban hatályban lévő legmagasabb engedélyezett véralkoholszintnél magasabb véralkoholszint melletti vezetés;

(g) „biztonsági öv használatának mellőzése”: a biztonsági öv vagy biztonsági gyermekülés használatára vonatkozó követelménynek való megfelelés elmulasztása, ha az ilyen felszerelés használata a 91/671/EGK tanácsi irányelv[11] vagy az elkövetés helye szerinti állam jogszabályai alapján kötelező;

(h) „forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzésénél való megállás elmulasztása”: a forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzése ellenére történő továbbhajtás az elkövetés helye szerinti államban meghatározottak szerint.

[11] A 2003/20/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 115., 2003.5.9., 63. o.) módosított, a 3,5 tonnánál könnyebb járművekben a biztonsági öv kötelező használatára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1991. december 16-i 91/671/EGK tanácsi irányelv (HL L 373., 1991.12.31., 26. o.).

II. FEJEZET

A HATÁROKON ÁTNYÚLÓ VÉGREHAJTÁST ELŐSEGÍTŐ RENDELKEZÉSEK

3. cikk
A tagállamok közötti információcserére vonatkozó eljárás

1. Ha valamely tagállamban más tagállamban nyilvántartott járművel jogellenes közúti közlekedési cselekményt követnek el, és az ügyet az elkövetés helye szerinti állam eljáró hatósága nem zárja le azonnal jogkövetkezmény alkalmazásával, akkor a kérdéses állam hatáskörrel rendelkező hatósága elküldi a jármű rendszámát, valamint a jogellenes cselekmény elkövetésének helyére és idejére vonatkozó adatokat a többi tagállam vagy – ha megállapítható – az üzemben tartás helye szerinti állam hatáskörrel rendelkező hatóságának. Ennek érdekében ugyanazon körülmények között és ugyanazon feltételek szerint kell eljárni, mint akkor, ha a jogellenes cselekményt az elkövetés helye szerinti tagállamban nyilvántartásba vett járművel követik el.

2. Az üzemben tartás helye szerinti állam hatáskörrel rendelkező hatósága késedelem nélkül és kizárólag az elkövetés helye szerinti állam hatáskörrel rendelkező hatóságának átadja a következő adatokat:

a) az érintett rendszámú jármű márkája és típusa;

b) az érintett jármű üzemben tartójának neve, címe, születési helye és ideje, ha az természetes személy;

c) az érintett jármű üzemben tartójának neve és címe, ha az jogi személy.

3. A többi tagállam hatáskörrel rendelkező hatósága nem tárolhatja az elkövetés helye szerinti államtól kapott adatokat.

4. cikk
Elektronikus hálózat használata

1. A tagállamok meghozzák az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy a 3. cikkben meghatározott adatcsere elektronikus úton történjen. Ebből a célból a tagállamok meghozzák az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy legkésőbb a 9. cikk (1) bekezdésében említett időponttól számított tizenkét hónapon belül közös szabályok alapján működő európai uniós elektronikus hálózat jöjjön létre.

2. Az (1) bekezdés végrehajtására vonatkozó közös szabályokat a Bizottság fogadja el a 9. cikk (1) bekezdésében előírt határidőn belül, a 8. cikk (2) bekezdésében szereplő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően.

Ezek a közös szabályok kiterjednek különösen:

a) a továbbítandó adatok formátumára;

b) a tagállamok közötti elektronikus adatcserére vonatkozó műszaki eljárásokra.

5. cikk

A jogellenes cselekményről szóló értesítés

1. A 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott adatok kézhezvételét követően az elkövetés helye szerinti tagállam azon hatósága, amely az ezen irányelv hatálya alá tartozó cselekmények vonatkozásában hatáskörrel rendelkezik, értesítést küld az üzemben tartónak a jogellenes cselekményről. Az értesítést a mellékletben megállapított formában kell kiállítani.

2. A jogellenes cselekményről szóló értesítés tartalmazza az elkövetett cselekmény fontosabb részleteinek leírását és az üzemben tartó által fizetendő pénzbírság összegét, azokat a lehetőségeket, amellyel az üzemben tartó rendelkezik az értesítés indokainak vitatására és a pénzbírságot megállapító határozat elleni jogorvoslatra, valamint a jogvita vagy jogorvoslat esetén követendő eljárást.

3. Az értesítésben tájékoztatni kell az üzemben tartót, hogy válasznyomtatványt kell kitöltenie, ha a bírságot nem kívánja megfizetni.

4. Az értesítést az üzemben tartás helye szerinti állam hivatalos nyelvén vagy nyelvein – ezen állam rendelkezéseitől függően – kell megküldeni az üzemben tartónak.

5. A Bizottság a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás érdekében módosíthatja a jogellenes cselekményről szóló értesítés mintapéldányát. Ezek az intézkedések ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, ezért a 8. cikk (3) bekezdésében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell őket elfogadni.

6. cikk

Központi hatóságok

1. Minden tagállam kijelöli azt a központi hatóságot, amely segíti ezen irányelv végrehajtását.

2. A tagállamok az ezen irányelv hatálybalépésétől számított hat hónapon belül közlik a Bizottsággal az ezen cikk alapján kijelölt hatóság nevét és címét.

3. A Bizottság az (2) bekezdésben előírt információt elküldi küld a többi tagállamnak.

7. cikk

Betekintési, javítási és törlési jog

1. A tagállamok által az érintetteknek a 95/46/EK irányelv 12. cikkének a) pontja alapján biztosított adathozzáféréshez való jog sérelme nélkül mindenkinek joga van ahhoz, hogy értesítést kapjon azokról a személyes adatairól, amelyeket az üzemben tartás helye szerinti állam megküld a kérelmező tagállamnak.

2. A jogorvoslatra és a helyesbítésre vonatkozó eljárási követelmények sérelme nélkül minden érintettnek joga van ahhoz, hogy haladéktalanul kijavítsák pontatlan személyes adatait vagy töröljék jogellenesen rögzített adatait.

3. Az érintettek az üzemben tartás helye szerinti tagállam központi hatósága előtti eljárásban is gyakorolhatják a (2) bekezdésben említett jogaikat.

III. FEJEZET

SZAKBIZOTTSÁGI ELJÁRÁS

8. cikk
A szakbizottság

1. A Bizottságot a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések végrehajtásával foglalkozó szakbizottság segíti.

2. Az e bekezdésre való hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, a határozat 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdése szerinti határidő három hónap.

3. Az e bekezdésre való hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, a határozat 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

IV. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

9. cikk
Átültetés a nemzeti jogba

1. A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek ahhoz szükségesek hogy ennek az irányelvnek legkésőbb az annak hatálybalépésétől számított tizenkét hónap elteltével megfeleljenek. E rendelkezések szövegét, valamint az e rendelkezések és az irányelv közötti megfelelést bemutató táblázatot haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

   A tagállamok által elfogadott rendelkezéseknek hivatkozniuk kell erre az irányelvre, vagy hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozással együtt kell megjelenniük. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

2. A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az irányelv tárgykörében fogadnak el.

10. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

11. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, […]-án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*

MELLÉKLET

FORMANYOMTATVÁNY a jogellenes cselekményről szóló értesítéshez

(az 5. cikk szerint)

[ELŐLAP]

[A feladó neve, címe és telefonszáma] [A címzett neve és címe]

ÉRTESÍTÉS

…….....-ban/-ben [a jogellenes cselekmény elkövetésének helye szerinti tagállam neve] elkövetett jogellenes közúti közlekedési cselekményről

[az előlapon a fenti szöveg az Európai Unió valamennyi hivatalos nyelvén megjelenik]

2. oldal

A ……. [a hatáskörrel rendelkező szerv neve] megállapította, hogy a …… nyilvántartási számú, …… márkájú, …… típusú járművel ……...-án/-én jogellenes közúti közlekedési cselekményt követtek el.

A fent említett jármű üzemben tartójaként Ön szerepel a nyilvántartásban.

A jogellenes cselekmény részletei a 3. oldalon találhatók.

A jogellenes cselekmény miatt kiszabott pénzbírság összege …… EUR / nemzeti valuta.

A fizetési határidő: …… .

Ha a pénzbírságot nem fizeti meg, a mellékelt válasznyomtatványt (4. oldal) kitöltve vissza kell küldenie a megjelölt címre.

3. oldal

A jogellenes cselekmény részletei

a) A jogellenes cselekmény elkövetésekor használt járműre vonatkozó adatok

Nyilvántartási szám:

A nyilvántartás helye szerinti ország:

Márka és típus:

b) A jogellenes cselekményre vonatkozó adatok

Az elkövetés helye és időpontja:

A cselekmény jellege és jogi minősítése:

sebességhatár túllépése, ittas járművezetés, biztonsági öv vagy gyermekbiztonsági rendszer használatának mellőzése, forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzésénél való megállás elmulasztása[12]

A cselekmény részletes leírása:

Hivatkozás a vonatkozó jogszabályi rendelkezés(ek)re:

A cselekmény elkövetését alátámasztó bizonyíték leírása vagy a bizonyíték megjelölése:

c) A jogellenes cselekmény elkövetésének megállapításához használt eszközre vonatkozó adatok[13]

A sebességhatár túllépése, az ittas járművezetés, a forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzésénél való megállás elmulasztása vagy a biztonsági öv használatának mellőzése elkövetésének megállapításához használt eszköz típusa[14]:

Az eszköz megjelölése:

Az eszköz azonosítószáma:

A legutóbbi hitelesítés lejártának időpontja:

d) Az eszköz használatának eredménye:

[példa – sebességhatár túllépése (egyéb jogellenes cselekmények esetére kiegészítendő)]

A megengedett legnagyobb sebesség:

A mért sebesség:

A mért sebesség hibahatárral javított értéke:

---

12 A nem kívánt rész törlendő.

13 Üresen hagyandó, ha nem használtak eszközt.

14 A nem kívánt rész törlendő.

Válasznyomtatvány

(szíveskedjék nyomtatott nagybetűkkel kitölteni, illetve válaszát aláhúzással jelölni)

A) A járművezető személyazonossága

- Vezetéknév és utónév:

- Születési hely és idő:

- A vezetői engedély száma, kiállításának ideje és helye:

- Cím:

B) Megválaszolandó kérdések

(1) A …… márkájú, …… nyilvántartási számú jármű üzemben tartójaként Ön szerepel a nyilvántartásban? igen / nem

Ha nem, akkor a jármű üzemben tartója:

(vezetéknév, utónév, cím)

(2) Beismeri a jogellenes cselekmény elkövetését? igen / nem

(3) Ha nem, szíveskedjék megjelölni, miért nem:

A kitöltött nyomtatványt az ***ezen értesítéstől számított 60 napon belül*** szíveskedjék elküldeni az alábbi hatóságnak:

a következő címre:

TÁJÉKOZTATÓ

Az ügyet a jogellenes cselekmény elkövetésének helye szerinti állam hatáskörrel rendelkező hatósága vizsgálja ki.
Ha az ügy nem folytatódik, arról a válasznyomtatvány kézhezvételétől számított 60 napon belül tájékoztatást kap.

Ha az ügy folytatódik, arra a következő eljárás keretében kerül sor:

[az elkövetés helye szerinti állam hatósága tölti ki (tájékoztatás a további eljárás menetéről, az ügy folytatásáról szóló határozat elleni jogorvoslat lehetőségéről és a jogorvoslati eljárásról). Minden esetben részletesen meg kell jelölni: az ügy folytatásával megbízott hatóság nevére és címére; a fizetési határidőre; az érintett jogorvoslati szerv nevére és címére; a jogorvoslati kérelem benyújtásának határidejére].

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT CÍME:

Javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a közúti biztonságra vonatkozó szabályok határokon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről

2. TEVÉKENYSÉGALAPÚ GAZDÁLKODÁSI ÉS KÖLTSÉGVETÉS-TERVEZÉSI KERET

Az érintett szakpolitikai terület(ek) és a kapcsolódó tevékenység(ek):

Szárazföldi közlekedés – közúti közlekedésbiztonság

3. KÖLTSÉGVETÉSI TÉTELEK

3.1. Költségvetési tételek (működési tételek és kapcsolódó technikai és igazgatási segítségnyújtási tételek (korábban: BA-tételek)), illetve megnevezések:

3.2. A fellépés és a pénzügyi kihatás időtartama:

Határozatlan idejű.

3.3. Költségvetési jellemzők:

Költségvetési tétel	Kiadás típusa		Új	EFTA-hozzájárulás	Tagjelölt országok hozzájárulásai	A pénzügyi terv fejezete

4. FORRÁSOK ÁTTEKINTÉSE

4.1. Pénzügyi források

4.1.1. A kötelezettségvállalási előirányzatok és a kifizetési előirányzatok áttekintése

millió EUR (három tizedesjegyig)

Kiadás típusa	Szakasz száma		2012. év	2013	2014	2015	2016	2017 és később	Összesen
Működési kiadások[15]									
Kötelezettségvállalási előirányzatok	8.1.	a							
Kifizetési előirányzatok		b							
A referenciaösszegbe beletartozó igazgatási kiadások[16]									
Technikai és igazgatási segítségnyújtás (NDE)	8.2.4.	c							
TELJES REFERENCIAÖSSZEG									
Kötelezettségvállalási előirányzatok		a+c							
Kifizetési előirányzatok		b+c							
A referenciaösszegbe <u>nem</u> beletartozó igazgatási kiadások[17]									
Személyi és kapcsolódó kiadások	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
A referenciaösszegbe nem beletartozó, a személyi és kapcsolódó kiadásoktól eltérő kiadások	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
A fellépés indikatív összköltsége									
TELJES KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve a személyi költséget		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Olyan kiadások, amelyek nem tartoznak az érintett xx. cím xx 01. alcíme alá.

16 A(z) xx. cím xx 01 04. jogcímcsoport alá tartozó kiadások.

17 A(z) xx 01. alcím alá tartozó, a(z) xx 01 04. és a(z) xx 01 05. jogcímcsoporton kívüli kiadások.

TELJES KIFIZETÉSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve a személyi költséget		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

A társfinanszírozás részletezése

Ha a javaslat tagállamok vagy más szervek (kérjük, nevezze meg) általi társfinanszírozást igényel, az alábbi táblázatban adja meg a társfinanszírozás becsült nagyságát (a táblázat további sorokkal bővíthető, ha a társfinanszírozást várhatóan több szerv nyújtja):

millió EUR (három tizedesjegyig)

Társfinanszírozó szerv		2012. év	2013	2014	2015	2016	2017 és később	Összesen
NINCS	f							
TELJES KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSI ELŐIRÁNYZAT társfinanszírozással	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. A pénzügyi programozással való összeegyeztethetőség

X A javaslat összeegyeztethető a jelenlegi pénzügyi programozással.

☐ A javaslat miatt a pénzügyi terv vonatkozó fejezetének átdolgozása szükséges.

☐ A javaslat miatt szükség lehet az intézményközi megállapodás[18] rendelkezéseinek alkalmazására (azaz rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a pénzügyi terv módosítására).

4.1.3. A bevételre gyakorolt pénzügyi hatás

X A javaslatnak nincs kihatása a bevételre.

☐ A javaslatnak van pénzügyi kihatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

[18] Lásd az intézményközi megállapodás 19. és 24. pontját.

millió EUR (egy tizedesjegyig)

		A fellépést megelőzően [n–1-edik év]	A fellépés után					
Költségvetési tétel	Bevétel		[n-edik év]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a)A bevétel abszolút összege							
	b) A bevétel változása	*Δ*						

4.2. Teljes munkaidős egyenértékben kifejezett személyi állomány (beleértve a tisztviselőket, az ideiglenes és a külső személyi állományt) – a részleteket lásd a 8.2.1. pontnál

Éves szükségletek	2012. év	2013	2014	2015	2016	2017 és később
A személyi állomány teljes létszáma	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. JELLEMZŐK ÉS CÉLKITŰZÉSEK

5.1. A rövid, illetve hosszú távon kielégítendő igény

A Bizottságot az irányelvben előírt egyes feladatai teljesítésében szakbizottság fogja segíteni. Ilyen feladat az információcserét lehetővé tévő európai uniós elektronikus hálózatra irányadó közös szabályok elfogadása, valamint a jogellenes cselekmény elkövetésekor használt jármű üzemben tartója részére a jogellenes cselekményről küldött értesítés mintapéldányát tartalmazó melléklet módosítása.

5.2. A közösségi beavatkozás által képviselt hozzáadott érték, valamint a javaslatnak az egyéb pénzügyi eszközökkel való összeegyeztethetősége és esetleges szinergiája

Annak érdekében, hogy javuljon az Európai Unió teljes területén a közúti közlekedés biztonsága, továbbá a jogellenes cselekményt elkövető helyi és nem helyi lakosok azonos bánásmódban részesüljenek, a javaslat egyes jogellenes közúti közlekedési cselekmények tekintetében rendszert hoz létre a jogkövetkezmények határokon átívelő végrehajtásának elősegítésére. Míg ez a javaslat azt az időszakot szabályozza, amely a jogellenes cselekmény rögzítésétől addig terjed, amíg a jogellenes cselekményről szóló értesítést a jármű üzemben tartója részére meg nem küldik, a

[19] Szükség esetén, ha a fellépés időtartama hat évnél hosszabb, a táblázat további oszlopokkal bővíthető.

jogerős határozat meghozatalát követően a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról szóló 2005/214/IB tanácsi kerethatározat[20] szerint kell eljárni.

5.3. A javaslat céljai, az attól várt eredmények, illetve az azzal összefüggő mutatók a tevékenységalapú irányítás keretében

Célkitűzés: hozzájárulni az Európai Unióban közúti közlekedési balesetben elhalálozók számának 50%-os mérsékléséhez 2010-ig és az azt követő időszakra vonatkozóan. Az irányelv hatását folyamatosan figyelemmel fogjuk kísérni. Várt hatás: a gépjárművezetőkben tudatosodni fog, hogy a jogellenes közúti közlekedési cselekmények nem maradnak jogkövetkezmény nélkül, ezért az ilyen cselekmények száma csökkenni fog, elsősorban is azoké, amelyeket nem helyi lakosok követnek el, de a helyi lakosok által elkövetetteké is.

5.4. Végrehajtási módszer (indikatív)

☐ ***Központosított irányítás***

- ☐ közvetlenül a Bizottság által
- ☐ közvetetten a következőknek történő hatáskör-átruházással:
  - ☐ végrehajtó hivatalok
  - ☐ a Közösségek által létrehozott, a költségvetési rendelet 185. cikkében említettek szerinti szervek
  - ☐ tagállami közintézmények/közfeladatot ellátó szervek

X ***Megosztott vagy decentralizált irányítás***

- **X** a tagállamokkal
- ☐ harmadik országokkal

☐ ***Nemzetközi szervezetekkel közös irányítás (nevezze meg)***

Megjegyzés:

6. FELÜGYELET ÉS ÉRTÉKELÉS

6.1. Felügyeleti rendszer

A szakbizottság munkáját a kérdéssel foglalkozó európai bizottsági tisztviselők vezetik, ülésein ők elnökölnek. Ezáltal biztosítható a szakbizottság munkájának és eredményeinek folyamatos felügyelete.

---

[20] 2005. február 24., HL L 76., 2005.3.22., 16. o.

6.2. Értékelés

6.2.1. Előzetes értékelés

Az irányelvtervezetről hatásvizsgálat készült, ezzel kapcsolatban a Bizottság konzultált a Hatásvizsgáló Bizottsággal.

6.2.2. Az időközi/utólagos értékelés nyomán hozott intézkedések (hasonló, korábbi tapasztalatok tanulsága)

6.2.3. A jövőbeni értékelések feltételei és gyakorisága

A szakbizottság évente kétszer ülésezik.

7. CSALÁS ELLENI INTÉZKEDÉSEK

A szakbizottság munkáját a kérdéssel foglalkozó európai bizottsági tisztviselők vezetik, ülésein ők elnökölnek. Ezáltal biztosítható a szakbizottság munkájának és eredményeinek folyamatos felügyelete.

8. A FORRÁSOK RÉSZLETEZÉSE

8.1. A javaslat célkitűzéseinek pénzügyi költségei

Nem alkalmazandó.

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió euróban (három tizedesjegyig)

(Fel kell tüntetni a célkitűzésekre, a fellépésekre és a teljesítésekre vonatkozó fejezeteket)	**Teljesítések típusa**	**Átlagos költség**	n-edik év		n+1-edik év		n+2-edik év		n+3-adik év		n+4-edik év		n+5-ödik év és később		**ÖSSZESEN**	
			Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség
1. MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS:[21] ……																
1. fellépés: …….																
– 1. teljesítés																
– 2. teljesítés																
2. fellépés: …….																
– 1. teljesítés																
Részösszeg, 1. célkitűzés:																

[21] Az 5.3. szakaszban leírtak szerint.

2. MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS:[1] ……																
1. fellépés: …….																
– 1. teljesítés																
Részösszeg, 2. célkitűzés:																
n-EDIK MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS:[1]																
Az n-edik célkitűzés részösszege:																
ÖSSZKÖLTSÉG:																

8.2. Igazgatási kiadások

8.2.1. Személyi állomány létszáma és típusa

Foglalkoztatás jellege		A fellépés kezelésére a meglévő és/vagy pótlólagos állományból kirendelendő létszám (**álláshelyek száma/teljes munkaidős egyenérték**)					
		2012. év	2013. év	2014. év	2015. év	2016. év	2017. év
Tisztviselők vagy ideiglenes alkalmazottak [22] (XX 01 01.)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
A(z) XX 01 02. jogcímcsoportból finanszírozott állomány[23]							
A(z) XX 01 04/05. jogcímcsoportból finanszírozott egyéb állomány[24]							
ÖSSZESEN		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. A fellépés keretében felmerülő feladatok leírása

A szakbizottság vezetése

A Bizottságot az irányelvben előírt egyes feladatai teljesítésében szakbizottság fogja segíteni. Ilyen feladat az információcserét lehetővé tévő európai uniós elektronikus hálózatra irányadó közös szabályok elfogadása, valamint a jogellenes cselekmény elkövetésekor használt jármű üzemben tartója részére a jogellenes cselekményről küldött értesítés mintapéldányát tartalmazó melléklet módosítása.

8.2.3. A jogszabályban meghatározott állomány eredete

☐ A cserére vagy meghosszabbításra kerülő program irányításához jelenleg hozzárendelt álláshelyek

☐ Az n-edik évi politikai stratégia/előzetes költségvetés-tervezet keretében már hozzárendelt álláshelyek

☒ A következő éves politikai stratégia/előzetes költségvetés-tervezet eljárásának keretében igénylendő álláshelyek

---

[22] Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.
[23] Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.
[24] Amelynek költségét tartalmazza a referenciaösszeg.

☐ Az érintett szolgálaton belül meglévő állomány felhasználásával átcsoportosítandó álláshelyek (belső áthelyezés)

☐ Az n-edik évben szükséges, de az éves politikai stratégiában/előzetes költségvetés-tervezetben az adott évre nem előirányozott álláshelyek

8.2.4. A referenciaösszegbe beletartozó egyéb igazgatási kiadások (XX 01 04/05. – Igazgatási kiadások)

millió EUR (három tizedesjegyig)

Költségvetési tétel (szám és megnevezés)	2012. év	2013. év	2014. év	2015. év	2016. év	2017. év és később	ÖSSZESEN
1. Technikai és igazgatási segítségnyújtás (beleértve a kapcsolódó személyi költségeket)							
Végrehajtó hivatalok[25]							
Egyéb technikai és igazgatási segítségnyújtás							
– belső							
– külső							
Teljes technikai és igazgatási segítségnyújtás							

[25] Hivatkozni kell az érintett végrehajtó hivatal(ok)ra vonatkozó pénzügyi kimutatásra.

8.2.5. A referenciaösszegbe nem beletartozó személyi és kapcsolódó költségek

millió EUR (három tizedesjegyig)

A személyi állomány fajtája	2012. év	2013. év	2014. év	2015. év	2016. év	2017. év és később
Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak (XX 01 01.)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
A(z) XX 01 02. jogcímcsoportból finanszírozott személyi állomány (kisegítő alkalmazottak, kihelyezett tagállami szakértők, szerződéses alkalmazottak stb.) (nevezze meg a költségvetési tételt)						
Személyi és kapcsolódó – a referenciaösszegbe NEM beletartozó – költségek összesen	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

Számítás – ***Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak***

0,5 fő x 117000 EUR: évi 58500 EUR (0,0585 millió EUR).

Számítás – ***A(z) XX 01 02. jogcímcsoportból finanszírozott személyi állomány***

Nem alkalmazandó.

8.2.6. A referenciaösszegbe <u>nem</u> beletartozó egyéb igazgatási kiadások

millió EUR (három tizedesjegyig)

	2012. év	2013. év	2014. év	2015. év	2016. év	2017. év és később	ÖSSZESEN
XX 01 02 11 01. – Kiküldetések							
XX 01 02 11 02. – Ülések és konferenciák							
XX 01 02 11 03. – Bizottságok[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04. – Tanulmányok és konzultációk							
XX 01 02 11 05. – Információs rendszerek							
2. Egyéb irányítási kiadások összesen (XX 01 02 11.)							
3. Egyéb igazgatási jellegű kiadások (a költségvetési tétel megadása mellett)							
A személyi és kapcsolódó költségeken kívüli – a referenciaösszegbe NEM beletartozó – igazgatási kiadások összesen	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] A 2006/512/EK tanácsi határozat szerinti bizottság (komitológia). A 0,0351 EUR összeg számítása: szakértőnként 650 EUR x 27 tagállam x évi 2 ülés.

A személyi állománnyal és az igazgatási költségekkel kapcsolatos forrásigényt vagy a jelenlegi forrásokból kell fedezni, vagy abból a keretösszegből, amely az éves elosztási eljárás keretén belül a költségvetési korlátok figyelembevételével a felelős főigazgatóságnak odaítélhető.

A Költségvetési Főigazgatóság tudomásul veszi azt a nyilatkozatot, amely szerint „a határokon átnyúló végrehajtást segítő információcsere céljából egy már működő uniós információs rendszert fognak igénybe venni és továbbfejleszteni”, és ebből arra következtet, hogy a meglévő rendszer esetleges módosításának költségeit az a költségvetési tétel fogja fedezni, amelyből a rendszer kifejlesztése eredetileg finanszírozást nyert.