EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel, 19.3.2008
SEK(2008) 350

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT

Lisatud dokumendile:

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega hõlbustatakse karistuste piiriülest täitmist liiklusohutuse valdkonnas

MÕJU HINDAMISE KOKKUVÕTE

{KOM(2008) 151 lõplik}
{SEK(2008) 351}

Kommenteeritud kokkuvõte

1. Konsulteerimine huvitatud isikutega

Sidusrühmadega konsulteeriti alates ettepaneku väljatöötamise algstaadiumist. 2004. aastal küsiti projekti „SARTRE 3" (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe* – ühiskonna suhtumine liiklusohtudesse Euroopas) raames 24 000 EL-i kodanikult nende arvamust liiklusohutuse nõuete täitmise kohta.

20. juulil 2006 toimus koosolek pärast komisjoni 21. oktoobri 2003. aasta soovituse (liiklusohutuse tagamise kohta)[1] vastuvõtmist moodustatud eksperdirühmaga, kus arutati regulatiivsete meetmete eesmärke ja ulatust EL-i tasandil.

Internetis toimus veebisaidil Europa avalik arutelu 6. novembrist 2006 kuni 19. jaanuarini 2007. Komisjon sai 54 vastust, mis on avaldatud aadressil http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm. 27. veebruaril 2007 toimus sidusrühmade kohtumine, kuhu olid kutsutud kõik vastajad ja kõigi liikmesriikide esindajad.

Komisjon koostas Euroopa liikluspolitseiasutustele mõeldud küsimustiku, et koguda teavet liiklusohutuse nõuete täitmise tagamise kohta Euroopas. Küsimustikule vastas 21 riiki ja nendest vastustest lähtudes viidi läbi arutlusring, kuhu olid kutsutud liikluspolitseiasutuste esindajad, et nad saaksid esitada oma seisukohad meetmete võtmise kohta Euroopa tasandil[2].

Konsulteeriti ka valitsuste ja riigiasutustega (peamiselt transpordi-, siseasjade ja justiitsministeeriumide ning politseiasutustega), transpordiettevõtjate ja tootjate ühendustega, maanteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega, teadus- ja õppeasutustega, liiklejate ühingute ja üksikisikutega.

Rõhuv enamus ekspertidest ja sidusrühmadest nõustus sellega, et liiklusohutuse tugevdamiseks tuleb tagada õigusrikkujate karistamine järjepideva täitmistegevuse abil nii sisulistes kui ka menetlusküsimustes. Küsimuses, milliseid süütegusid tuleks käsitleda EL-i tasandil, kinnitasid asjaosaliste arvamused, et ettepanek peaks hõlmama õigusrikkumisi, mis on teadaolevalt peamised liiklussurmade põhjustajad, nimelt lubatud sõidukiiruse ületamine, sõiduki juhtimine alkoholijoobes ja turvavöö kinnitamata jätmine. Õigusakti reguleerimisala võib järk-järgult laiendada nii, et see hakkaks hõlmama ka muid süütegusid. Peaaegu kõik vastajad nõustusid sellega, et EL-i täitmisalased meetmed ei peaks piirduma üleeuroopalise teedevõrguga, vaid peaksid hõlmama kõiki EL-i teid. 70 % vastajatest toetas ideed, et karistuste piiriülest täitmist käsitleva EL-i õigusaktiga peaks kaasnema paremini struktureeritud heade tavade vahetamine liikmesriikide vahel komisjoni juhtimisel.

---

[1] 21. oktoobri 2003. aasta soovitus 2004/345/EÜ liiklusohutuse tagamise kohta (ELT L 111, 17.4.2004, lk 75 ja parandus avaldatud ELT l 120, 24.2.2004, lk 65).

[2] TISPOL-i küsimustik liiklusohutuse tagamise kohta Euroopas – 25. oktoober 2007.

Mõjuhindamiskomitee

8. mail 2007 esitas Euroopa Komisjoni mõjuhindamiskomitee arvamuse käesoleva mõju hindamise aruande esialgse versiooni kohta. Mõjuhindamiskomitee märkis oma arvamuses, et aruandes on esitatud iga tegevusvõimalusega seotud teatavate kulude ja tulude kvantitatiivsed hinnangud, kusjuures eeldused ja nendega seotud määramatusvahemikud on selgelt välja toodud.

Mõjuhindamiskomitee esitas järgmised soovitused:

- mõju hindamise aruandes tuleks selgelt eristada kaks käsitletavat küsimust: karistuste piiriülese täitmise parandamine ja ühtlustatud täitmismeetmed;

- mõju hindamise aruanne peaks sisaldama rohkem teavet kavandatavate täitmismeetmete kohta;

- tegevusvõimalusi tuleks üksikasjalikumalt selgitada;

- mõju hindamise aruandes tuleks lähemalt käsitleda õigusakti reguleerimisala.

Mõju hindamise aruande käesolevat versiooni on eeltoodud soovitusi arvesse võttes vastavalt kohandatud.

2. Probleemi määratlemine

2001. aasta Euroopa transpordipoliitika valges raamatus[3] tegi komisjon ettepaneku, et Euroopa Liit võtaks endale eesmärgi vähendada liiklussurmade arvu 2010. aastaks poole võrra. Hiljem korrati seda eesmärki 2003. aastal vastuvõetud Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammis[4] ning selle kiitsid heaks nõukogu[5] ja Euroopa Parlament[6].

Liiklejate julgustamine paremini käituma ja liiklusohutuse põhinõuetest kinni pidama on kõnealuse strateegia üks põhielemente. Seaduskuulekuse tagamiseks tuleb õigusrikkumisi menetleda ja tagada määratud karistuste täitmine. Kontrollimine peaks olema süstemaatiline ja karistused tõhusad, kusjuures karistusi tuleks kohaldada kõigi õigusrikkujate suhtes, mitte ainult residendist rikkujate suhtes. Sama kehtib eelkõige kehtivatest kiiruse- ja alkoholipiirangutest kinnipidamise ning turvavöö kasutamise kohta. Nende nõuete rikkumised põhjustavad kõige rohkem surmaga lõppevaid liiklusõnnetusi meie teedel. Muid liiklusohutust kahjustavaid liiklusnõuete rikkumisi on võimalik tõhusalt menetleda nii riiklikul kui ka EL-i tasandil. Välisekspertide koostatud mõjuhinnangus kinnitatakse, et lubatud sõidukiiruse ületamine, sõiduki juhtimine alkoholijoobes ja turvavöö kinnitamata jätmine on liiklussurmade põhjustamise põhitegureid, seda nii liiklusõnnetuste hulga kui ka raskuse poolest. EL 25 riikides on lubatud sõidukiiruse ületamine hinnangute kohaselt ühel või teisel moel põhjustanud liiklusõnnetusi, milles on hukkunud 12 400 inimest, mis moodustab ligi 30 % kõigist liikluses hukkunutest, ning sõiduki juhtimine alkoholijoobes on põhjustanud 10 800 inimese hukkumise, mis moodustab liiklussurmadest 25 %. Turvavöö kinnitamata

---

3 Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada - KOM(2001) 370, 12.9.2001.

4 Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm – liiklusõnnetusohvrite arvu vähendamine poole võrra aastaks 2010: jagatud vastutus - KOM(2003) 311, 2.6.2003.

5 Transpordinõukogu 5. juuni 2003. aasta järeldused, dokument 9686/03 (Presse 146), lk. 22.

6 12. veebruari 2003. aasta resolutsioon (ELT C 43E, 19.2.2004, lk 250).

jätmine mõjutab liiklusõnnetuste tagajärgede raskust. Kinnitamata turvavöö on hinnanguliselt seotud 7300 inimese hukkumisega liikluses, mis moodustab liiklussurmadest 17 %. Kokku põhjustavad kõnealused õigusrikkumised üle poole kõigist liiklussurmadest.

Tänaseks on komisjoni soovituse vastuvõtmisest möödunud üle kolme aasta ja sellega seoses on asjakohane tuua välja järgmised kolm fakti.

– Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi 22. veebruari 2006. aasta vahekokkuvõttest[7] selgub, et 2005. aastaks tehtud edusammude põhjal võib järeldada, et liiklussurmade vähendamist poole võrra ei ole võimalik saavutada, kui praegune suundumus jätkub. Sellisel juhul väheneks liikluses hukkunute arv kõigest 40 %. Lisaks sellele toimus areng kuni 2006. aasta augustini positiivses suunas, kuid 2006. aasta septembrist alates on see muutunud. 2005. aastast 2006. aastani on liikluses hukkunute arv kasvanud peaaegu kõigis liikmesriikides 2–30 %[8]. Seda muutust kinnitavad ka enamiku liikmesriikide tagasihoidlikud edusammud hukkunute arvu vähendamisel kuni 2007. aasta oktoobrini.

– Liiklusohutuse tagamise tase on liikmesriikides väga erinev ja samuti varieeruvad ka liiklusohutuse näitajad. Mõnes liikmesriigis on oht liikluses surma saada peaaegu viis korda suurem kui teistes liikmesriikides.

– Mitteresidendist sõidukijuhtide poolt toimepandud liiklusnõuete rikkumised jäävad tihti karistamata või nende eest määratud karistusi ei täideta.

Hetkeolukord liikmesriikides

Liiklusnõuete täitmise tagamine on liikmesriikides eri tasemel. Ajavahemikul 2001–2003 kontrolliti *lubatud sõidukiirusest kinnipidamist* – Portugalis kontrolliti vaid 9 % juhtidest, samal ajal kui Madalmaades kontrolliti 46 % juhtidest. *Alkoholijoovet* kontrolliti 4 % Itaalia juhtidel ja 38 % Soome juhtidel. *Turvavöö kasutamise* kontrollimise kohta ei ole praegu andmeid. Turvavöö kasutamise tase varieerub linnapiirkondades 36 %-st 91 %-ni. Selliste erinevuste tagajärjel on ka juhtide hoiakud väga erinevad. Projekti „SARTRE 3”[9] andmete kohaselt usub üle kolmandiku Ühendkuningriigi sõidukijuhtidest, et nende sõidukiirust kontrollitakse, samal ajal kui Rootsis usub seda 3 % juhtidest. Alkoholijoobe kontrolli eeldavad 27 % Sloveenia autojuhtidest ja alla 1 % Iirimaa juhtidest.

---

7 Euroopa Komisjon – Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm: vahekokkuvõte – KOM(2006) 74, 22.2.2006.

8 CARE (EL-i liiklusõnnetuste andmebaas), 6. november 2007.

9 Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) *et al*.: European Drivers and Road Risk (Euroopa sõidukijuhid ja liiklusohud), SARTRE 3 (juuni 2004).

Mitteresidendist liiklejate osakaal on umbes 5 % nendes riikides, kus selle kohta andmed saadaval on[10]. Mitteresidendist autojuhtide osakaal lubatud sõidukiiruse ületamisel ulatub 2,5 %-st 30 %-ni[11]. Nendest näitajatest järeldub, et mitteresidendist autojuhid ületavad lubatud sõidukiirust suhteliselt rohkem kui residendist juhid[12].

Liikmesriigid võtavad järk-järgult kasutusele automaatsed liiklusjärelevalve seadmed. Sõidukiiruse kontrollimiseks kasutatakse peaaegu kõigis liikmesriikides nii statsionaarseid kui ka mobiilseid kiiruskaameraid. Samuti võetakse järk-järgult kasutusele keskmise sõidukiiruse mõõtmise kaamerad. Automaatset järelevalvet teostatakse järjest rohkemates riikides ka foori punase tule eiramise suhtes. Turvavöö kasutamise suhtes kasutatakse mõnedes riikides teiste õigusrikkumiste, nagu näiteks foori punase tule eiramise või lubatud sõidukiiruse ületamise jälgimisega ühendatud automaatset järelevalvet[13].

Liiklusjärelevalves kasutatav tehnoloogia ja tüübikinnitusmenetlused on eri liikmesriikides erinevad. Mittestandardsed seadmed ja ühtlustamata tüübikinnitusmeetodid muudavad täitmismeetmete vastastikuse tunnustamise ja liikmesriikidevahelise koostöö keerulisemaks.

Liiklusalaseid süütegusid karistatakse kriminaal- või halduskorras olenevalt liikmesriigist. Mõnes riigis määratakse karistused kas kriminaal- või halduskorras vastavalt süüteo raskusastmele.

Komisjoni 2003. aasta oktoobri soovituses on esitatud nõue, et liikmesriigid saadaksid komisjonile teabe soovituse rakendamise kohta enne 2007. aasta septembri lõppu. Siiani on ainult kuus liikmesriiki kõnealuse teabe esitanud. Seetõttu ei ole praegu eriti palju andmeid selle kohta, kuidas head liiklusohutuse tagamise tavad mõjutavad arengusuundi liiklusohutuse valdkonnas.

3. Eesmärgid

Käesoleva ettepaneku üldeesmärk on parandada liiklusohutust ühenduses, aidates seega kaasa tõhusa, säästliku ja usaldusväärse transpordisüsteemi toimimisele, ning teha lõpp residendist õigusrikkujate ja mitteresidendist õigusrikkujate praegusele ebavõrdsele kohtlemisele.

Ühenduse meetme kitsam eesmärk on parandada liiklejate käitumiskultuuri liiklusnõuete parema järgimise kaudu nii residendist kui ka mitteresidendist liiklejate puhul.

Kavandatav meede on kooskõlas EL-i poliitikaga inimtervise valdkonnas, kuna sellega aidatakse kaasa alkoholist tingitud kahju vähendamisele.

Liiklusnõuete täitmise parem tagamine aitab sõidukiiruse alandamise abil vähendada ka kasvuhoonegaaside heiteid, mis transpordisektoris aina kasvavad.

---

10 Allikas: Eurostat. 5 % põhineb väljavalitud riikide rühmalt saadud andmetel. See tähendab, et teedel läbitud sõidukikilomeetritest läbitakse umbes 5 % teistes riikides registreeritud sõidukitega. Tulemused on järgmised: 5,5 % Prantsusmaal (30 miljardit sõidukikilomeetrit), 3,9 % Saksamaal, 4,1 % Madalmaades ja 3,9 % Ühendkuningriigis.

11 2,5 % Taanis, 4 % Soomes, 6 % Madalmaades, 8 % Kataloonias (Hispaania), 14 % Belgias, 15 % Prantsusmaal ja 30 % Luksemburgis.

12 Prantsusmaal on mitteresidendist autojuhte 5,5 %, kuid õigusrikkumistes on nende osakaal 15 %. Vastavad näitajad Madalmaades on 4,1 % osakaal liikluses ja 6 % osakaal õigusrikkumistes (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Madalmaad).

13 TISPOL-i küsimustik liiklusohutuse tagamise kohta Euroopas – 25. oktoober 2007.

4. Tegevusvariandid

Mõjuhinnangus käsitleti viit tegevusvõimalust seoses karistuste piiriülese täitmisega ja liikmesriikides rakendatavate heade tavadega liiklusohutuse nõuetest kinnipidamise tagamisel.

Esimene võimalus seisneb praeguse olukorra säilitamises muutmata kujul.

Teise võimaluse puhul võetakse liiklusnõuete mitteresidendist rikkujad vastutusele koostöös õigusrikkuja elukohariigiga, kui nad pöörduvad tagasi liikmesriiki, kus õigusrikkumine aset leidis. See võimalus hõlmab mitteregulatiivseid meetmeid, mille jaoks ei oleks vaja muuta olemasolevaid õigusakte ega võtta vastu uusi õigusakte EL-i tasandil. Komisjoni soovituses liiklusohutuse tagamise kohta (2004/345/EÜ) julgustatakse liikmesriike kasutama häid tavasid liiklusohutuse nõuete täitmise tagamisel. Liiklusnõuete rikkumise eest määratud karistuste piiriülese täitmise valdkonnas muutuvad riikide eeskirjad paremaks.

Kolmas ja neljas võimalus hõlmavad samuti kehtival komisjoni soovitusel põhinevaid mitteregulatiivseid meetmeid liiklusohutuse tagamise meetodite valdkonnas. Karistuste piiriülese täitmise osas sisaldab kolmas võimalus EL-i elektroonilise andmevahetusvõrgu loomist sõiduki omaniku isiku kindlakstegemiseks. Neljas võimalus on tõendite vastastikune tunnustamine ja asjakohaste andmete edastamine sõiduki registrijärgse riigi ametiasutustele, kelle ülesandeks jääb siis ka õigusrikkumiste eest määratud trahvide sissenõudmine ja karistuste rakendamine.

Viies võimalus põhineb samuti tõendusmaterjali edastamisel õigusrikkuja elukohariigile, kes korraldab karistuse piiriülese täitmise. Teisest, kolmandast ja neljandast võimalusest erineb see selle poolest, et sisaldab regulatiivseid meetmeid karistuste täitmise heade tavade kohaldamiseks kõigis liikmesriikides. Viienda võimaluse juurde kuuluvad ka meetmed liiklusjärelevalve seadmete standardimiseks.

Viimase tegevusvõimalusega saaksime rohkem sotsiaalset, majanduslikku ja keskkonnakasu kui teiste võimaluste puhul (sotsiaalne kasu: liikluses hukkuks ja saaks viga vähem inimesi; majanduslik kasu: märkimisväärne rahaline kasu, kuna liiklusõnnetusi oleks vähem, seega väheneks ka isiku- ja varaline kahju, ning laekumised rahatrahvide näol; keskkonnakasu: kiiruseületamist oleks vähem, seega väheneksid ka saastamine ja kütusetarbimine).

5. Mõjuanalüüs

Mõju liiklusohutusele

Lubatud sõidukiiruse ületamise, alkoholijoobes sõiduki juhtimise ja/või turvavöö kinnitamata jätmise tõttu liiklusõnnetustes hukkunute arvu, mis on praegu 25 000, saaks vähendada heade tavade ühtlustamisega liiklusohutuse kvaliteetseks ja tõhusaks tagamiseks. Mitteresidendist sõidukijuhtide põhjustatud liiklussurmade arvu, mis on praegu 400, saaks vähendada tõhusa karistuste piiriülese täitmise süsteemi kohaldamisega.

Liiklussurmade vähendamise võimalused on hinnanguliselt 200–250 hukkunut aastas Euroopa Liidus nende tegevusvõimaluste puhul, mis sisaldavad karistuste tõhusa piiriülese täitmise mehhanisme (kolmas ja neljas tegevusvõimalus). Viienda tegevusvõimaluse tulemusel, mis lisaks eeltoodule sätestab liiklusohutuse nõuete täitmise tagamise meetodite ühtlustamise, võib liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendada kuni 5000 võrra aastas.

Sotsiaal-majanduslikult kujutab see isegi tagasihoidlike arvestuste kohaselt endast 5 miljardi euro suurust säästu aastas.

Kulud ja automatiseerimine

Kulud kannavad riigiasutused ja täitevasutused. Kõnealused asutused katavad investeeringud andmevahetussüsteemidesse ja liiklusjärelevalve seadmetesse, mis ulatuvad hinnanguliselt kuni 140 miljoni euroni liiklusohutuse tagamiseks nõuetekohasel tasemel kõigis liikmesriikides. Liikmesriikide investeerimisvajadused sõltuvad nende praegusest liiklusohutuse tagamise tasemest. Aastane tegevuseelarve liiklusohutuse tagamiseks kogu Euroopa Liidus on hinnanguliselt umbes 23 miljonit eurot.

Uuringutest on selgunud, et automaatsete liiklusjärelevalve seadmete käitamiskulud on tunduvalt väiksemad kui liiklusohutuse tagamisel traditsioonilisi meetodeid kasutades. Kõnealuste seadmete kasutamine viib eeldatavasti olulise kokkuhoiuni haldusvahendites.

Mõju tervisele ja keskkonnale

Liiklusohutuse parem tagamine aitaks vähendada alkoholist tingitud kahju ja edendaks tegevust rahvatervise valdkonnas. 2006. aasta teatises (Euroopa Liidu strateegia liikmesriikide toetamiseks alkoholist põhjustatud kahju vähendamisel)[14] nimetas komisjon alkoholiga seotud liiklusõnnetusi üheks viiest olulisemast probleemist.

Sõidukiiruse mõju keskkonnale on eeskätt seotud saasteainete tootmisega. Heitgaaside (süsinikdioksiid (CO_2), süsivesinikud, lämmastikoksiid, osakesed) tekitamine on optimaalsel tasemel, kui sõiduki püsikiirus on vahemikus 40–90 km/h sõiduautode puhul[15] ja 50–70 km/h veoautode ja busside puhul[16].

Samuti tekitatakse suurte sõidukiirustega osooni, kuna mootorsõidukid tekitavad suure osa süsivesinikest ja lämmastikoksiidist, mis toodavad atmosfääris osooni.

Lisaks sellele mõjutab sõidukiirus kütusetarbimist, kuna suuremate sõidukiiruste puhul tarbitakse tavaliikluses rohkem kütust. Uuringutest on selgunud, et kütusetarbimine on umbes 23 % väiksem, kui kasutatakse püsikiirust vahemikus 90–110 km/h[17].

Sõidukiirus mõjutab ka mürataset ning kontakt rehvide ja teepinna vahel on kõige olulisem müraallikas. Sõidukiiruse kasvades suureneb ka müra umbes 12 dB(A) iga kord, kui kiirus kahekordistub.

---

14 Komisjoni teatis nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele KOM(2006) 625: *Euroopa Liidu strateegia liikmesriikide toetamiseks alkoholist põhjustatud kahju vähendamisel.*

15 Speed management, OECE-CEMT, 2007.

16 ITS Handbook, 2005-2006, Highway Industry Development Organisation, 2005.

17 Speed management, OECE-CEMT, 2007.

6. Tegevusvõimaluste võrdlus – Kavandatav EL-i meede

Andmetest on selgunud, et kõigis liikmesriikides kohaldatavate liiklusohutuse tagamise tavade ja meetodite parandamisel on suur mõju liiklusohutusele ja hukkunute arvu vähendamisele. Samuti on selgunud, et karistuste tõhusama piiriülese täitmise meetmed aitavad kaasa liiklussurmade ja -õnnetuste arvu vähendamisele ning kõigi residendist ja mitteresidendist sõidukijuhtide võrdsele kohtlemisele. Kuigi karistuste piiriülese täitmise meetmed mõjutavad eelkõige mitteresidendist sõidukijuhte, on oluline rõhutada, et meetmete mõju ei piirdu sellega, vaid aitab saavutada kõigi juhtide käitumiskultuuri paranemist.

Kolmanda ja neljanda tegevusvõimalusega, mis sisaldavad ainult karistuste piiriülese täitmise regulatiivseid meetmeid, seotud kulud on suhteliselt väikesed, võrreldes viienda tegevusvõimaluse kuludega – see hõlmab lisaks eeltoodule regulatiivseid meetmeid karistuste täitmise tavade kohta kõigis liikmesriikides.

Tervise ja keskkonna seisukohast aitavad kõik tegevusvõimalused kaasa sõidukiiruste ja alkoholitarbimise vähendamisele. Paremad tulemused saavutatakse siiski tegevusvariantidega, mis sisaldavad liikmesriikides liiklusohutuse tagamise tavade ja meetodite parandamise meetmeid.

Tegevusvõimaluste hinnang näitab, et nii praeguse olukorra säilitamine kui ka mitteregulatiivsete meetmete võtmine tähendaks seda, et probleemid liiklusohutuse tagamise valdkonnas jääksid lahendamata. Mõjuhinnangu ja avaliku arutelu tulemustest selgub, et nii karistuste piiriülese täitmise kui ka liikmesriikides liiklusohutuse tõhusa tagamise küsimuses on vaja võtta meetmeid.

EL-i tasandil võiks nõukogu raamotsus rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta[18] aidata kaasa praeguse olukorra parandamisele. Kõnealuses kriminaalasjades tehtava politsei- ja õigusalase koostöö valdkonna õigusaktis, mis põhineb Euroopa Liidu lepingul, käsitletakse selliste lõplike otsuste vastastikust tunnustamist, millega on määratud rahaline karistus. Kõnealuse otsuse kohaselt võib pädev asutus saata füüsilise või juriidilise isiku suhtes määratud rahalise karistuse täitmiseks liikmesriiki, kus sellel isikul on kinnisvara või sissetulek või kus ta on resident (või registreeritud). Otsus hõlmab suurt hulka õigusrikkumisi, sealhulgas liikluseeskirjade rikkumisi. Kuid kõnealust õigusakti kohaldatakse ainult lõplike otsuste suhtes ning tegevus alates sellest, kui õigusrikkumine on tuvastatud, kuni lõpliku otsuse tegemiseni on hõlmamata. Selle tegevuse jaoks on vaja konkreetseid regulatiivmeetmeid, et saavutada tõhus praktiline täitevasutustevaheline koostöö liiklusalaste süütegude valdkonnas.

Võttes arvesse hinnangut liikmesriikides liiklusohutuse parema tagamise võimalustele, peaks ettepanek sisaldama nii asjakohaseid haldus- ja tehnilisi mehhanisme sellise tegevuse jaoks kui ka 2003. aasta soovitusel põhinevaid liiklusohutuse parema tagamise tavasid käsitlevaid meetmeid.

[18] Nõukogu 24. veebruari 2005. aasta raamotsus 2005/214/JSK jne.