EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 19.3.2008
SEK(2008) 350

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

Oheisasiakirja

ehdotukseen

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI

rajatylittävän lainvalvonnan helpottamisesta liikenneturvallisuuden alalla

VAIKUTUSTENARVIOINNIN TIIVISTELMÄ

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

Tiivistelmä

1. Sidosryhmien kuuleminen

Sidosryhmiä on kuultu hankkeen alkuvaiheesta lähtien. Vuonna 2004 toteutetussa, Euroopan komission osittain rahoittamassa SARTRE 3 -hankkeessa (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe*) 24 000 EU-kansalaiselta tiedusteltiin heidän mielipiteitään liikenneturvallisuuden valvonnasta.

Sittemmin 20. heinäkuuta 2006 pidettiin 21. lokakuuta 2003 annetun komission suosituksen[1] johdosta perustetun asiantuntijaryhmän kokous, jossa keskusteltiin EU:n tason sääntelytoimien tavoitteista ja soveltamisalasta.

Avoin kuuleminen järjestettiin internetissä Europa-sivuston kautta 6. marraskuuta 2006 ja 19. tammikuuta 2007 välisenä aikana. Komissio sai sen tuloksena 54 vastausta. Tuloksiin voi tutustua osoitteessa http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm. Sidosryhmien kokous, johon kutsuttiin kaikki kannanottojen laatijat ja jäsenvaltiot, järjestettiin 27. helmikuuta 2007.

Komissio laati eurooppalaisille liikennepoliisivoimille tarkoitetun kyselyn kootakseen tietoa tieliikenteen valvonnasta Euroopassa. Kyselyyn vastasi 21 maata, ja sen pohjalta järjestettiin paneelikeskustelu, johon liikennepoliisivoimat oli kutsuttu esittämään kommenttejaan EU:n toimien suunnittelemiseksi[2].

Asiassa on kuultu hallituksia ja viranomaisia (pääasiassa liikenne-, sisäasiain-, poliisi- ja oikeusviranomaisia), liikennealan yrityksiä ja alan liittoja, tieliikenteen infrastruktuurin ylläpitäjiä, tutkimusorganisaatioita, käyttäjäyhdistyksiä ja yksityishenkilöitä.

Asiantuntijoiden ja sidosryhmien valtaenemmistö on ollut sitä mieltä, että liikennerikkomusten valvontaa on syytä johdonmukaistaa sekä sisällöllisesti että menettelytavoiltaan, jotta liikenneturvallisuutta parannettaisiin. Mitä tulee EU:n tasolla käsiteltäviin rikkomuksiin, kannanotot tukevat käsitystä, että ehdotuksen olisi koskettava rikkomuksia, joiden tiedetään olevan liikennekuolemien pääasiallisina syinä eli ylinopeutta, alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista ja turvavöiden käytön laiminlyöntiä. Soveltamisalaa voidaan asteittain laajentaa koskemaan muitakin rikkomuksia. Lähes kaikki vastaajat olivat yhtä mieltä siitä, että EU:n valvontatoimia ei pitäisi rajoittaa pelkästään Euroopan laajuiseen tieverkkoon, vaan niiden olisi katettava kaikki tiet EU:ssa. 70 prosentissa kannanotoista kannatettiin rajatylittävää lainvalvontaa koskevia EU:n toimia, joiden ohella Euroopan komissio järjestää jäsenvaltioiden välillä entistä jäsennetympää parhaiden toimintatapojen vaihtoa.

---

1 Suositus 2004/345/EY, annettu 21 päivänä lokakuuta 2003, sääntöjen noudattamisen valvonnasta tieliikenneturvallisuuden alalla (EUVL L 111, 17.4.2004, s. 75 ja oikaisu EUVL L 120, 24.4.2004, s. 65).

2 TISPOLin tutkimus valvontakäytännöistä Euroopassa, 25. lokakuuta 2007.

Vaikutustenarviointilautakunta

Euroopan komission vaikutustenarviointilautakunta antoi 8. toukokuuta 2007 lausunnon tämän vaikutustenarviointiraportin alustavasta versiosta. Lausunnossaan lautakunta totesi, että raportissa annetaan määrällinen arvio joistakin kuhunkin vaihtoehtoon liittyvistä kustannuksista ja hyödyistä ja ilmoitetaan selkeästi käytetyt olettamat ja niihin liittyvät epävarmuustekijät.

Lautakunta antoi seuraavat suositukset:

– Vaikutustenarviointiraportissa olisi selkeästi erotettava toisistaan kaksi eri asiaa: rajatylittävän lainvalvonnan tehostaminen ja valvontanormien yhdenmukaistaminen.

– Raportissa olisi annettava lisätietoja suunnitelluista valvontanormeista.

– Toimintavaihtoehtoja olisi vielä selvennettävä.

– Raportissa olisi kommentoitava tarkemmin soveltamisalaa.

Vaikutustenarviointiraportin käsillä olevassa versiossa on otettu huomioon nämä suositukset.

2. Ongelman määrittely

Komissio ehdotti eurooppalaista liikennepolitiikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa[3], että Euroopan unioni ottaisi tavoitteekseen vähentää tieliikenteessä kuolleiden määrää puolella vuoteen 2010 mennessä. Tavoite toistettiin sen jälkeen vuonna 2003 hyväksytyssä tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisessa toimintaohjelmassa[4], ja neuvosto[5] ja Euroopan parlamentti[6] kannattivat sitä.

Strategian keskeisenä osana on tienkäyttäjien rohkaiseminen parantamaan käytöstään noudattamalla liikenneturvallisuuden perussääntöjä. Jotta lain noudattaminen varmistettaisiin, rikkomuksia on valvottava ja seuraamukset on pantava täytäntöön. Valvonnan olisi oltava järjestelmällistä, seuraamusten olisi oltava tehokkaita ja niitä olisi sovellettava kaikkiin liikennesääntöjen rikkojiin eikä vain maassa asuviin. Tämä koskee erityisesti sovellettavien nopeusrajoitusten ja alkoholipitoisuuksien ylärajojen noudattamista sekä turvavöiden käyttöä. Kyseiset rikkomukset 'tappavat' eniten ihmisiä liikenteessä. Muita liikennerikkomuksia, jotka niin ikään vaarantavat liikenneturvallisuuden, voitaisiin valvoa tuloksellisesti sekä kansallisesti että EU:n tasolla. Ulkoisessa vaikutustenarvioinnissa vahvistetaan, että ylinopeus, rattijuopumus ja turvavöiden käytön laiminlyönti aiheuttavat lukuisia ja myös vakavia onnettomuuksia sekä liikennekuolemia. EU-25:ssä ylinopeuden on arvioitu olevan osallisena 12 400 liikennekuolemassa, mikä on lähes 30 prosenttia kaikista liikennekuolemista, ja rattijuopumuksen 10 800 kuolemassa, mikä on 25 prosenttia liikennekuolemista. Turvavöiden käytön laiminlyönti vaikuttaa onnettomuuksien seurausten vakavuuteen. Sen on arvioitu olevan osallisena 7 300 liikennekuolemassa, mikä on

---

3 Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika, KOM(2001) 37, 12.9.2001.

4 Tieliikenneturvallisuuden eurooppalainen toimintaohjelma – Tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen EU:ssa vuoteen 2010 mennessä: yhteinen vastuu, KOM(2003) 311, 2.6.2003.

5 Liikenneneuvoston päätelmät 5. kesäkuuta 2003, asiakirja 9686/03 (Presse 146), s. 22.

6 Päätöslauselma 12. helmikuuta 2003 (EUVL C 43E, 19.2.2004, s. 250).

17 prosenttia liikennekuolemista. Yhdessä nämä kolme syytä vastaavat yli puolta kaikista liikennekuolemista.

Kun komission suosituksen antamisesta on nyt kulunut yli kolme vuotta, on syytä panna merkille seuraavat kolme seikkaa:

– Tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisen toimintaohjelman väliarvioinnissa 22. helmikuuta 2006[7] todettiin, ettei vuonna 2005 saavutettu edistys riitä 50 prosentin vähennystavoitteen saavuttamiseksi, jos nykyinen suuntaus jatkuu. Vähennys olisi silloin vain 40 prosenttia. Lisäksi elokuuhun 2006 saakka kehitys oli oikeansuuntaista, mutta syyskuusta 2006 alkaen suuntaus on muuttunut. Vuodesta 2005 vuoteen 2006 liikennekuolemat lisääntyivät lähes kaikissa jäsenvaltioissa 2–30 prosentilla[8]. Suuntauksen vahvistavat liikennekuolemien heikot vähentymisprosentit lokakuuhun 2007 saakka useimmissa jäsenvaltioissa.

– Tieturvallisuuden valvonta vaihtelee huomattavasti jäsenvaltioiden välillä, ja jäsenvaltioiden turvallisuustilanteet ovat niin ikään erilaisia. Liikennekuoleman riski on joissakin jäsenvaltioissa lähes viisi kertaa suurempi kuin muissa.

– Ulkomailla asuvien henkilöiden tekemät liikennerikkomukset jäävät usein rankaisematta tai seuraamukset jätetään panematta täytäntöön.

Tämänhetkinen tilanne jäsenvaltioissa

Valvonnassa on jäsenvaltiokohtaisia eroja. *Ylinopeuden* osalta kaudella 2001–2003 Portugalissa tarkastettiin vain 9 prosenttia kuljettajista, kun taas Alankomaissa tarkastettiin 46 prosenttia. *Rattijuopumuksen* osalta Italiassa tarkastettiin vain 4 prosenttia kuljettajista ja Suomessa 38 prosenttia. *Turvavyön käytön* osalta valvontaprosentteja ei tässä vaiheessa ole käytettävissä. Turvavyön käyttöaste kaupunkialueilla on 36–91 prosenttia. Kuljettajien käsityksissä on merkittäviä eroja. *SARTRE 3* –tutkimuksen[9] mukaan yli kolmannes kaikista kuljettajista Yhdistyneessä kuningaskunnassa olettaa joutuvansa nopeusvalvonnan kohteeksi, kun taas Ruotsissa 3 prosenttia kuljettajista odottaa nopeuttaan valvottavan. Rattijuopumuksen osalta 27 prosenttia slovenialaisista kuljettajista ja alle 1 prosentti irlantilaisista kuljettajista odottaa joutuvansa tarkastukseen.

---

7 Euroopan komissio – Tieliikenneturvallisuuden eurooppalainen toimintaohjelma: väliarviointi, KOM(2006) 74, 22.2.2006.

8 CARE (EU:n liikenneonnettomuustietokanta), 6. marraskuuta 2007.

9 Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) et al.: European Drivers and Road Risk, SARTRE 3 (kesäkuu 2004).

Ulkomailla asuvien osuus tieliikenteestä näyttää olevan noin 5 prosenttia maissa, joista kyseiset tiedot ovat saatavilla[10]. Ulkomailla asuvien kuljettajien osuus ylinopeusrikkomuksista on 2,5–30 prosenttia[11]. Luvut osoittavat, että ulkomailla asuvat kuljettajat syyllistyvät suhteessa useammin ylinopeusrikkomuksiin kuin maassa asuvat kuljettajat[12].

Jäsenvaltiot ovat asteittain ottamassa käyttöön automaattisia valvontalaitteita. Nopeusvalvonnassa lähes kaikki jäsenvaltiot käyttävät sekä kiinteitä että siirrettäviä valvontakameroita. Myös keskinopeuskameroita ollaan ottamassa käyttöön. Yhä useammassa maassa myös punaisen liikennevalon noudattamatta jättämistä valvotaan automaattisesti. Turvavyön käytön automaattinen valvonta yhdistetään joissakin maissa muun tyyppisiin rikkomuksiin, esimerkiksi punaisen liikennevalon noudattamatta jättämiseen tai ylinopeuteen[13].

Valvontatekniikka ja tyyppihyväksyntämenettelyt vaihtelevat eri jäsenvaltioissa. Standardoimattomat laitteet ja hyväksyntämenettelyjen epäyhdenmukaisuus vaikeuttavat valvontatoimien vastavuoroista tunnustamista ja jäsenvaltioiden yhteistyötä.

Liikennerikkomuksista määrättävät seuraamukset voivat olla joko rikosoikeudellisia tai hallinnollisia jäsenvaltioista riippuen. Joissakin maissa seuraamukset ovat osittain rikosoikeudellisia ja osittain hallinnollisia, sääntöjen rikkomisen vakavuudesta riippuen.

Lokakuussa 2003 annetussa komission suosituksessa jäsenvaltioita pyydetään lähettämään komissiolle suosituksen täytäntöönpanoa koskevat tiedot ennen syyskuun 2007 loppua. Tähän mennessä vain kuusi jäsenvaltiota on lähettänyt tietoja. Näin ollen hyvien valvontatapojen ja liikenneturvallisuuden kehityksen välisestä suhteesta on tällä hetkellä saatavilla vain niukasti tietoja.

3. Tavoitteet

Ehdotuksen yleisenä tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta yhteisössä ja myötävaikuttaa sillä tavoin liikennejärjestelmän tehokkuuteen, kestävyyteen ja luotettavuuteen, sekä poistaa maassa asuvien ja ulkomailla asuvien rikkojien tällä hetkellä eriarvoinen kohtelu.

Yhteisön toiminnan erityisenä tavoitteena on parantaa tienkäyttäjien käyttäytymistä siten, että sekä maassa asuvat että ulkomailla asuvat tienkäyttäjät noudattaisivat liikennesääntöjä paremmin.

Ehdotetut toimet ovat EU:n terveyspolitiikan mukaisia, koska niillä autetaan torjumaan alkoholiin liittyviä haittoja.

---

10 Lähde: Eurostat. 5 %:n luku perustuu valittujen maiden antamaan näyttöön. Se tarkoittaa, että teillä ajetuista ajoneuvokilometreistä noin 5 % ajetaan jossakin muussa maassa rekisteröidyillä ajoneuvoilla. Tulokset ovat 5,5 % Ranskassa (30 miljardia ajoneuvokilometriä), 3,9 % Saksassa, 4,1 % Alankomaissa ja 3,9 % Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

11 2,5 % Tanskassa, 4 % Suomessa, 6 % Alankomaissa, 8 % Kataloniassa (Espanja), 14 % Belgiassa, 15 % Ranskassa ja 30 % Luxemburgissa.

12 Ranskassa heidän osuutensa liikenteestä on 5,5 %, mutta heidän osuutensa rikkomuksista on 15 %. Vastaavat luvut Alankomaiden osalta ovat 4,1 % liikenteestä ja 6 % rikkomuksista (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Alankomaat).

13 TISPOLin tutkimus valvontakäytännöistä Euroopassa, 25. lokakuuta 2007.

Koska valvonnan tehostaminen vähentää nopeuksia, sen avulla voidaan myös vähentää kasvihuonekaasupäästöjä, jotka ovat liikenteessä edelleen kasvussa.

4. Vaihtoehdot

Vaikutustenarvioinnissa tarkastellaan viittä vaihtoehtoa, joista kukin koskee sekä rajatylittävää liikennevalvontaa että jäsenvaltioissa sovellettavia hyviä valvontakäytäntöjä.

Ensimmäisen vaihtoehdon mukaan nykyinen tilanne säilytetään muuttumattomana.

Toisen vaihtoehdon mukaan ulkomailla asuvat rikkojat asetetaan syytteeseen heidän palatessaan rikkomuksen tekomaahan, mikä perustuu yhteistyöhön asuinmaan kanssa. Tähän vaihtoehtoon sisältyy muita kuin sääntelytoimenpiteitä, jotka voitaisiin toteuttaa ilman nykyisen lainsäädännön muuttamista tai uuden EU:n tason lainsäädännön antamista. Komission suosituksessa sääntöjen noudattamisen valvonnasta tieliikenneturvallisuuden alalla (2004/345/EY) jäsenvaltioita rohkaistaan soveltamaan hyviä valvontakäytäntöjä. Kansallisia sääntöjä tehostetaan rajatylittävän liikennevalvonnan osalta.

Myös kolmanteen ja neljänteen vaihtoehtoon sisältyy valvontatapojen tehostamista muilla kuin sääntelytoimenpiteillä, jotka perustuvat voimassa olevaan komission suositukseen. Rajatylittävän liikennevalvonnan osalta vaihtoehtoon 3 sisältyy EU:n sähköisen tiedonvaihtoverkon perustaminen ajoneuvon haltijan määrittämistä varten. Vaihtoehto 4 perustuu todistusaineiston vastavuoroiseen tunnustamiseen ja asiaankuuluvien tietojen toimittamiseen ajoneuvon rekisteröintivaltion viranomaisille, jotta ne toteuttaisivat rikkomusten valvontatoimet ja panisivat seuraamukset täytäntöön.

Viides vaihtoehto perustuu niin ikään todistusaineiston toimittamiseen asuinvaltiolle rajatylittävää lainvalvontaa varten. Se eroaa vaihtoehdoista 2, 3 ja 4 siten, että se sisältää sääntelytoimenpiteitä hyvien valvontakäytäntöjen soveltamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa. Tähän vaihtoehtoon sisältyy myös liikennevalvontalaitteiden standardointia koskevia toimenpiteitä.

Viimeinen vaihtoehto tuo muita enemmän yhteiskunnallisia, taloudellisia ja ympäristöhyötyjä (yhteiskunnalliset hyödyt: vähemmän liikenteessä kuolleita ja loukkaantuneita ihmisiä; taloudelliset hyödyt: merkittäviä taloudellisia hyötyjä onnettomuuksien määrän vähentymisen johdosta, koska henkilövahingot ja aineelliset vahingot vähenevät, sekä taloudellisten seuraamusten johdosta; ympäristöhyödyt: ylinopeuksien vähentyminen johtaa saastuttamisen vähentymiseen ja pienempään polttoaineen kulutukseen).

5. Vaikutusten arviointi

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Ylinopeudesta, rattijuopumuksesta ja/tai turvavöiden käytön laiminlyönnistä johtuvien liikennekuolemien määrää, joka on tällä hetkellä 25 000, voitaisiin vähentää suuntaamalla hyviä käytäntöjä niin, että valvonnan laatu ja tehokkuus paranevat. Ulkomailla asuvien kuljettajien aiheuttamien liikennekuolemien määrää, joka on tällä hetkellä 400, voitaisiin vähentää soveltamalla tehokasta rajatylittävää valvontajärjestelmää.

Liikennekuolemien vähentämisessä on arvioitu saavutettavan 200–250 kuolonuhrin vähennys vuotta kohti Euroopan unionissa, jos valitaan vaihtoehto, johon kuuluu tehokkaita rajatylittäviä valvontamekanismeja (vaihtoehdot 3 ja 4). Vaihtoehdolla 5, jossa lisäksi yhdenmukaistetaan liikenneturvallisuussääntöjen valvontamenettelyjä, liikennekuolemia voitaisiin vähentää 5 000:lla vuodessa.

Sosiaalis-taloudelliselta kannalta ja varovaisesti laskettuna tämä merkitsee 5 miljardin euron vuosittaista hyötyä.

Kustannukset ja automatisointi

Kustannuksista vastaavat viranomaiset ja lainvalvontaelimet. Kustannukset kattavat tiedonvaihtojärjestelmiin ja valvontalaitteisiin tehtävät investoinnit, joiden arvioidaan olevan jopa 140 miljoonaa euroa, jotta kaikissa jäsenvaltioissa päästäisiin hyväksyttävään valvonnan tasoon. Jäsenvaltioiden investointitarpeet riippuvat niiden tämänhetkisestä valvontatasosta. Euroopan unionin liikennevalvonnan vuosittaisen toimintabudjetin arvioidaan olevan noin 23 miljoonaa euroa.

Tutkimusten mukaan automaattisen valvonnan toimintakustannukset ovat huomattavasti pienemmät kuin perinteisen valvonnan. Sen voidaan odottaa johtavan merkittävään vähennykseen hallinnollisten resurssien käytössä.

Vaikutukset terveyteen ja ympäristöön

Valvonnan tehostaminen myötävaikuttaisi alkoholiin liittyvien haittojen torjuntaan ja kansanterveyspolitiikkaan. Vuonna 2006 antamassaan tiedonannossa EU:n strategiasta jäsenvaltioiden tukemiseksi alkoholiin liittyvien haittojen vähentämisessä[14] komissio totesi alkoholiin liittyvien liikenneonnettomuuksien olevan yksi viidestä ensisijaisesta teemasta.

Nopeuden vaikutus ympäristöön liittyy ensinnäkin epäpuhtauksien tuottamiseen. Pakokaasujen (hiilidioksidi [CO_2], hiilivedyt, typpimonoksidi, hiukkaset) tuottaminen voidaan optimoida säilyttämällä tasainen nopeus 40–90 km/h henkilöautoilla[15] ja 50–70 km/h kuorma-autoilla ja linja-autoilla[16].

Ylinopeus aiheuttaa myös otsonin muodostumista, koska moottoriajoneuvot tuottavat runsaasti hiilivetyjä ja typpimonoksidia, jotka lisäävät otsonin muodostumista ilmakehässä.

Nopeus vaikuttaa myös polttoaineen kulutukseen, koska kiihdyttäminen lisää polttoaineen kulutusta tavanomaisessa liikenteessä. Tutkimusten mukaan polttoaineen kulutus laskee noin 23 prosentilla, jos säilytetään tasainen nopeus 90–110 km/h[17].

Nopeus vaikuttaa myös meluun, ja renkaiden ja tienpinnan vuorovaikutus on tärkein melun aiheuttaja. Melu lisääntyy nopeuden kaksinkertaistuessa noin 12 dB(A).

---

14 Komission tiedonanto neuvostolle, Euroopan parlamentille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle, KOM(2006) 625: *EU:n strategia jäsenvaltioiden tukemiseksi alkoholiin liittyvien haittojen vähentämisessä.*

15 Speed management, OECE-CEMT, 2007.

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

17 Speed management, OECE-CEMT, 2007.

6. Vaihtoehtojen vertailu – Ehdotetut EU:n toimet

Tulosten mukaan valvontakäytäntöjen ja –menetelmien tehostamista koskevien toimien toteuttaminen kaikissa jäsenvaltioissa vaikuttaa merkittävästi liikenneturvallisuuteen ja kuolonuhrien vähentämiseen. Tuloksista käy myös ilmi, että rajatylittävän lainvalvonnan tehostamistoimenpiteet johtavat liikennekuolemien ja onnettomuuksien määrän vähenemiseen sekä kaikkien kuljettajien tasavertaiseen kohteluun riippumatta siitä, asuvatko he maassa vai ulkomailla. Vaikka rajatylittävät valvontatoimet vaikuttavatkin pääasiassa ulkomailla asuviin kuljettajiin, on tärkeää korostaa, että vaikutukset eivät rajoitu näihin, vaan tuovat tullessaan kaikkien kuljettajien käyttäytymisen muutoksia.

Vaihtoehtojen 3 ja 4, jotka sisältävät vain rajatylittävää lainvalvontaa koskevia sääntelytoimenpiteitä, arvioidut kustannukset ovat suhteellisen pienet verrattuna vaihtoehtoon 5, johon kuuluu lisäksi kaikkien jäsenvaltioiden valvontakäytäntöjä koskevia sääntelytoimenpiteitä.

Terveyden ja ympäristön kannalta kaikki vaihtoehdot johtavat pienempiin nopeuksiin ja alkoholin kulutuksen vähenemiseen. Vaihtoehdoissa, joihin sisältyy jäsenvaltioiden valvontakäytäntöjen ja –menettelyjen parantamistoimenpiteitä, tulokset ovat parempia.

Vaihtoehtojen arviointi osoittaa, että tämänhetkisen tilanteen säilyttäminen tai muiden kuin sääntelytoimenpiteiden toteuttaminen merkitsisi, että liikenneturvallisuuden valvontaan liittyvät ongelmat jäisivät ratkaisematta. Vaikutustenarvioinnin ja julkisen kuulemisen tuloksista käy ilmi, että toimia on suunnattava sekä rajatylittävään lainvalvontaan että jäsenvaltioiden valvontakäytäntöjen tehostamiseen.

EU:n tasolla neuvoston puitepäätös vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin[18] saattaa jossain määrin myötävaikuttaa tämänhetkisen tilanteen parantamiseen. Kyseinen poliisiyhteistyön ja rikosasioissa tehtävän oikeudellisen yhteistyön väline, joka perustuu Euroopan unionista tehtyyn sopimukseen, koskee sellaisten lopullisten päätösten vastavuoroista tunnustamista, joissa velvoitetaan taloudellisen seuraamuksen suorittamiseen. Sen nojalla toimivaltainen viranomainen voi siirtää luonnollista tai oikeushenkilöä vastaan annetun taloudellisen seuraamuksen täytäntöönpanon jäsenvaltiolle, jossa henkilöllä on omaisuutta, tuloja tai asuinpaikkansa (tai rekisteröity kotipaikkansa). Puitepäätöstä sovelletaan monenlaisiin rikkomuksiin, liikennesääntöjen rikkominen mukaan luettuna. Puitepäätös koskee kuitenkin vain lopullisia päätöksiä, kun taas vaiheet rikkomuksen toteamisesta lopullisen päätöksen antamiseen eivät kuulu sen soveltamisalaan. Kyseisissä vaiheissa tarvitaan erityisiä sääntelytoimia, jotta lainvalvontaviranomaisten välillä saataisiin aikaan tehokasta käytännön yhteistyötä liikennerikkomusten alalla.

Jäsenvaltioiden valvontakäytäntöjen tehostamisvaihtoehtojen arvioinnin perusteella ehdotuksessa olisi säädettävä mainittuja vaiheita koskevista asianmukaisista hallinnollisista ja teknisistä mekanismeista sekä valvontakäytäntöjen tehostamista koskevista toimenpiteistä vuoden 2003 suosituksen pohjalta.

[18] Neuvoston puitepäätös 2005/214/YOS, tehty 24 päivänä helmikuuta 2005.