AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 19.3.2008
SEC(2008) 350

**BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM**

***Kísérődokumentum a következőhöz:***

**Javaslat:**

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**

**a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok határokon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről**

# ***A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA***

{COM(2008) 151 végleges}
{SEC(2008) 351}

## Összefoglaló

1. Konzultáció az érdekelt felekkel

Az érdekelt feleket már a projekt korai szakaszában bevontuk a konzultációba. 2004-ben az Európai Bizottság által társfinanszírozott SARTRE 3 projekt (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe – A közúti közlekedés veszélyeivel kapcsolatos társadalmi attitűdök Európában*) keretében 24 000 uniós polgárt kértek fel arra, hogy fejtsék ki véleményüket a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó jogszabályok végrehajtásáról.

A Bizottság által a 2003. október 21-i ajánlás[1] alapján felállított szakértői csoport részvételével 2006. július 20-án ülést tartottak az uniós szintű szabályozási intézkedés célkitűzéseinek és alkalmazási körének megvitatására.

Az „Europa" portálon 2006. november 6. és 2007. január 19. között nyílt internetes konzultáció zajlott. A Bizottsághoz 54 válasz érkezett. Az eredmények a következő internetcímen tekinthetők meg: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm. Az érdekelt felek találkozójára 2007. február 27-én került sor, amelyre meghívtást kapott valamennyi tagállam és mindazok, akik észrevételeket tettek.

A Bizottság kérdőívet készített az európai közlekedésrendészeti szervek részére azzal a céllal, hogy információkat gyűjtsön a közúti közlekedés szabályainak európai végrehajtásáról. A kérdőívre 21 ország válaszolt, majd a válaszokat egy kerekasztal-beszélgetés során megvitatták. Az értekezletre meghívást kaptak a közlekedésrendészeti szervek is, hogy fejtsék ki nézeteiket az uniós fellépés lehetőségeiről[2].

A konzultációban kormányok, tagállami hatóságok (elsősorban közlekedésügyi és belügyi hatóságok, rendőri és igazságügyi szervek), a közlekedés területén tevékenykedő vállalatok és ipari szövetségek, közútkezelő vállalatok, kutatással és elemzéssel foglalkozó szervezetek, felhasználói szövetségek és magánszemélyek is részt vettek.

A szakértők és az érdekelt felek túlnyomó többsége egyetértett abban, hogy a közúti közlekedésbiztonság fokozása érdekében a közúton elkövetett jogellenes cselekményeket mind anyagi jogi, mind eljárásjogi szempontból következetes módon kell szankcionálni. Az uniós szinten kezelendő jogellenes cselekmények tekintetében a beküldött észrevételek megerősítik, hogy a javaslatban a halálos kimenetelű közúti balesetek fő okaira kell összpontosítani, nevezetesen a gyorshajtásra, az alkohol befolyása alatt történő vezetésre és a biztonsági öv használatának mellőzésére. Ezt az alkalmazási kört fokozatosan más jogellenes cselekményekre is ki lehet terjeszteni. Gyakorlatilag minden válaszadó egyetértett abban, hogy a végrehajtással kapcsolatos uniós intézkedéseket nem szabad a transzeurópai közúti hálózatra korlátozni, hatályukat az EU valamennyi közútjára ki kell terjeszteni. A hozzászólások 70 %-a támogatta, hogy az EU lépjen fel a határokon átnyúló végrehajtás előmozdítása érdekében, amit a helyes gyakorlat tagállamok közötti, az Európai Bizottság által szervezett, strukturáltabb cseréje kell, hogy kísérjen.

---

[1] A Bizottság 2004/345/EK ajánlása (2004. április 6) a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok végrehajtásáról, (HL L 111., 2004.4.17., 75. o.; helyesbítés: HL L 120., 2004.4.24., 65. o.).

[2] A TISPOL felmérése az Európában alkalmazott végrehajtási gyakorlatról – 2007. október 25.

A Hatásvizsgáló Bizottság

Az Európai Bizottság hatásvizsgálati testülete 2007. május 8-án véleményezte a hatásvizsgálatról készült jelentés előzetes változatát. A testület véleményében kifejtette, hogy a jelentés mennyiségi szempontból elemzi az egyes választási lehetőségekkel járó költségeket és előnyöket, és világosan megjelöli az alkalmazott feltételezéseket és a kapcsolódó bizonytalansági intervallumokat.

A testület a következő ajánlásokat tette:

- a hatásvizsgálatról készült jelentésnek világosan meg kell különböztetnie az általa vizsgált két kérdést: a határokon átnyúló végrehajtás hatékonyságának növelését, illetve a végrehajtásra irányadó szabályok harmonizációját;

- a hatásvizsgálatról készült jelentésnek több információval kell szolgálnia a végrehajtásra irányadó szabályokra vonatkozó feltételezésekről;

- egyértelműbbé kell tenni a szakpolitikai lehetőségeket;

- a hatásvizsgálatról készült jelentésnek részletesebb információkat kell tartalmaznia az alkalmazási kör kérdését illetően.

A hatásvizsgálatról készült jelentés jelenlegi változatát ennek megfelelően átdolgoztuk a fenti ajánlások figyelembevétele érdekében.

2. A probléma meghatározása

Az európai közlekedéspolitikáról szóló 2001-es fehér könyvében[3] a Bizottság azt javasolta, hogy az Európai Unió tűzze ki magának célul, hogy a közúti halálesetek száma 2010-ig a felére csökkenjen. E célkitűzést később megerősítette a 2003-ban elfogadott európai közlekedésbiztonsági cselekvési program[4], amelyet a Tanács[5] és az Európai Parlament[6] is biztosított támogatásáról.

E stratégia nélkülözhetetlen eleme az úthasználók ösztönzése arra, hogy az alapvető közúti közlekedésbiztonsági szabályok betartásával javítsák közúti magatartásukat. A jogszabályok tiszteletben tartásának biztosítása érdekében elengedhetetlen a jogellenes cselekmények elkövetőinek felelősségre vonása és az ilyen cselekmények miatt megállapított jogkövetkezmények végrehajtása. Az ellenőrzéseket rendszeresen kell végezni, a jogkövetkezményeket pedig hatékonnyá kell tenni és minden elkövetőre alkalmazni kell, nemcsak az adott tagállam lakosaira. Ez különösen a sebességkorlátozásra, a megengedett véralkoholszintre és a biztonsági öv viselésére vonatkozó szabályok tiszteletben tartására érvényes. Ez a három jogellenes cselekmény okozza a legtöbb halálesetet a közutakon. A közúti közlekedésbiztonságot szintén veszélyeztető egyéb jogellenes közúti cselekmények hatékonyan üldözhetők mind nemzeti, mind uniós szinten. A külső hatásvizsgálat megerősíti, hogy a gyorshajtás, az ittas vezetés és a biztonsági öv használatának mellőzése mind a

---

[3] 2010-re szóló európai közlekedéspolitika: ideje dönteni – COM(2001) 370, 2001.9.12.

[4] Európai közlekedésbiztonsági cselekvési program – a közúti balesetek áldozatai számának felére csökkentése az Európai Unióban 2010-ig: a megosztott felelősség – COM(2003) 311, 2003.6.2.

[5] A Közlekedési Tanács 2003. június 5-i következtetései, 9686/03. sz. dokumentum (Press 146), 22. o.

[6] 2003. február 15-i állásfoglalás (HL C 43. E, 2004.2.19., 250. o.).

balesetek számát, mind azok súlyosságát tekintve a közúti halálesetek fő okozója. A 25 tagú Unióban gyorshajtás következtében a becslések szerint 12 400-an halnak meg közúti balesetben, ami a közúti halálesetek 30 %-át teszi ki, az ittas vezetésnek pedig 10 800 haláleset tulajdonítható, azaz a közúti halálesetek 25 %-a. A biztonsági öv használatának mellőzése a balesetek súlyosságára van hatással. A becslések szerint ennek következtében 7300-an halnak meg közúti balesetben, ami a közúti halálesetek 17 %-át képezi. Ezek a jogellenes cselekmények együttesen a közúti halálesetek több mint a felét teszik ki.

Három évvel a bizottsági ajánlás elfogadása után három alapvető megállapítás tehető:

– az európai közlekedésbiztonsági cselekvési program 2006. február 22-i félidei felülvizsgálata[7] rámutatott arra, hogy a 2005-ig elért eredmények nem teszik lehetővé az 50 %-os csökkentést, amennyiben a tendencia folytatódik. Ebben az esetben a csökkenés mértéke csupán 40 %-os lesz. Ezen túlmenően a tendencia 2006 augusztusáig jól alakult, 2006 szeptemberében viszont rosszabbra fordult a helyzet. 2005 és 2006 között a közúti halálesetek száma szinte valamennyi tagállamban 2 %-ról 30 %-ra emelkedett[8]. E tendenciát megerősíti, hogy a legtöbb tagállamban a halálesetek száma 2007 októberéig csak igen visszafogott mértékben csökkent.

– A közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok végrehajtása jelentős eltéréseket mutat a tagállamok között, így a közúti közlekedésbiztonság terén elért eredmények tekintetében is nagy különbségek tapasztalhatók. Egyes tagállamokban a közúti halálesetek kockázata ötször nagyobb, mint másutt.

– A nem helyi lakosok által elkövetett jogellenes közúti cselekmények gyakran jogkövetkezmény nélkül maradnak, illetve ezeket a jogkövetkezményeket sokszor nem hajtják végre.

Jelenlegi helyzet a tagállamokban

Az ellenőrzéseket illetően nagy eltérések tapasztalhatók a tagállamok között. A 2001–2003-as időszakban a *gyorshajtás* tekintetében Portugáliában a gépjárművezetők mindössze 9 %-át ellenőrizték, míg Hollandiában 46 százalékukat. Az *ittas vezetés* vonatkozásában az ellenőrzés Olaszországban a gépjárművezetők mindössze 4 %-ára terjedt ki, Finnországban viszont 38 százalékukra. Ami a *biztonsági öv használatát* illeti, az ellenőrzések százalékos aránya egyelőre nem áll rendelkezésre. A biztonsági öv használatának aránya városi területeken 36 % és 91 % között mozog. Vagyis nagy eltérések figyelhetők meg a gépjárművezetők közlekedéshez való viszonyulásában. A SARTRE 3 projekt[9] szerint az Egyesült Királyságban a gépjárművezetők több mint egyharmada számít sebesség-ellenőrzésre, Svédországban azonban mindössze 3 százalékuk számol ezzel az eshetőséggel. Ami az ittas vezetést illeti, Szlovéniában a gépjárművezetők 27 %-a tartja valószínűnek az ellenőrzés lehetőségét, Írországban ellenben kevesebb mint 1 százalékuk vélekedik így.

---

7 A Bizottság közleménye – Európai cselekvési program a közúti közlekedés biztonságáért: félidős mérleg – COM(2006) 74, 2006.2.22.

8 CARE (az EU közúti balesetekre vonatkozó adatbázisa), 2007. november 6.

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

A nem helyi lakos gépjárművezetők aránya a közúti forgalomban 5 %-ra tehető azokban az országokban, ahol ilyen adatok rendelkezésre állnak[10]. A nem helyi lakos gépjárművezetők által elkövetett, gyorshajtásban megnyilvánuló jogellenes cselekmények aránya 2,5 és 30 % között van[11]. Ezek a számadatok arra utalnak, hogy a nem helyi lakos gépjárművezetők esetében viszonylag gyakoribb jelenség a gyorshajtás, mint a helyi lakos vezetőknél[12].

A tagállamok egyre gyakrabban alkalmaznak automatikus ellenőrző készülékeket. Ami a sebesség-ellenőrzést illeti, a tagállamok mind rögzített, mind mobil kamerákat használnak. Ezenkívül az átlagsebesség-mérő kamerák használata is fokozatosan terjed. Az automatikus ellenőrzés egyre több tagállamban a közlekedési jelzőlámpa piros jelzésénél való megállás elmulasztását is rögzíti. A biztonsági öv használatával kapcsolatban az automatizált ellenőrzés egyes országokban gyakran más jogellenes cselekmények ellenőrzéséhez kapcsolódik, például a közlekedési jelzőlámpa piros jelzésénél való megállás elmulasztásához vagy a gyorshajtáshoz[13].

Az ellenőrzési technológiák és a típusjóváhagyási eljárások tagállamonként változóak. A nem szabványosított eszközök és az összehangolatlan jóváhagyási módszerek alkalmazása megnehezíti a jogellenes cselekmények üldözése érdekében foganatosított intézkedések kölcsönös elismerését és a tagállamok közötti együttműködést.

A közlekedési szabályok megszegéséért megállapított jogkövetkezmények tagállamtól függően lehetnek büntetőjogi vagy közigazgatási jellegűek. Egyes országokban a jogkövetkezmények az adott jogellenes cselekmény súlyosságától függően részben büntetőjogiak, részben közigazgatásiak.

A Bizottság 2003. októberi ajánlása arra szólítja fel a tagállamokat, hogy az ajánlás végrehajtásáról 2007. szeptember végéig tájékoztassák a Bizottságot. Eddig csupán hat tagállam küldött erre vonatkozó tájékoztatást. Következésképpen jelenleg kevés információval rendelkezünk a helyes végrehajtási gyakorlat és a közúti közlekedésbiztonság alakulása közötti összefüggésről.

3. Célkitűzések

A javaslat általános célja a közúti közlekedésbiztonság fokozása a Közösségen belül, ezáltal hozzájárulva a hatékony, fenntartható és megbízható közlekedési rendszer kialakításához, valamint megszüntetve a jogellenes cselekmények helyi és a nem helyi lakos elkövetőivel szembeni bánásmódban tapasztalható különbségeket.

---

10 Forrás: Eurostat. Az 5 %-os arány kiválasztott országokból származó adatokon alapszik. Ez azt jelenti, hogy a közutakon megtett járműkilométerek számából hozzávetőleg 5 %-ra tehető a másik országban nyilvántartott gépjárművek által megtett kilométerszám. Az eredmények alapján ez a százalékos arány Franciaországban 5,5 % (30 milliárd járműkilométer), Németországban 3,9 %, Hollandiában 4,1 %, az Egyesült Királyságban pedig 3,9 %.

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

12 Franciaországban a nem helyi lakos gépjárművezetők a közúti forgalom 5,5 %-át teszik ki, azonban a jogellenes cselekmények esetében arányuk 15 %. Hollandiában e számadatok a következőképpen alakulnak: a közúti forgalom 4,1 %-a, illetve a jogellenes cselekmények 6 %-a (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Hollandia).

13 A TISPOL felmérése az Európában alkalmazott végrehajtási eljárásokról – 2007. október 25.

Ezen belül a közösségi fellépés közelebbi célja az úthasználók magatartásának javítása, ami a közlekedési szabályok mind helyi, mind nem helyi lakosok általi fokozott betartatásával valósítható meg.

A javasolt intézkedés összhangban van az EU emberi egészségre vonatkozó politikai irányvonalával, mivel hozzájárul az alkohol káros hatásai ellen folytatott küzdelemhez.

A végrehajtás javítása ezenkívül a sebesség mérséklése révén az üvegházhatást okozó gázok – a közlekedési ágazatban egyre nagyobb mértékű – kibocsátásának csökkentéséhez is hozzájárul.

4. Választási lehetőségek

A hatásvizsgálat öt választási lehetőséget vesz figyelembe, amelyek mindegyike foglalkozik a határokon átnyúló végrehajtás és a tagállamokban alkalmazandó helyes végrehajtási gyakorlat kérdésével.

Az első választási lehetőség a jelenlegi helyzet változatlanul hagyása.

A második választási lehetőség szerint a nem helyi elkövetőket a lakóhely szerinti országgal való együttműködés alapján az elkövetés helye szerinti országba való visszatéréskor vonják felelősségre. A második lehetőség nem szabályozási jellegű intézkedésekből áll, amelyek a hatályos uniós jogi aktusok módosítása vagy új jogi aktusok alkotása nélkül is meghozhatók. A közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok végrehajtásáról szóló bizottsági ajánlás (2004/345/EK) helyes végrehajtási gyakorlat alkalmazására ösztönzi a tagállamokat. Ebben az esetben hatékonyabbá válnának a határokon átnyúló végrehajtásra irányadó nemzeti előírások.

A harmadikés a negyedik választási lehetőség a végrehajtás módszerei tekintetében olyan, nem szabályozási jellegű intézkedéseket foglal magában, amelyek a szóban forgó bizottsági ajánláson alapulnak. Ami a határokon átnyúló végrehajtást illeti, a 3. választási lehetőség egy olyan uniós információcsere-rendszer létrehozásából áll, amelynek segítségével meghatározhatók a gépjárművek tulajdonosai. A 4. választási lehetőség alapvető elemei a következők: a bizonyítékok kölcsönös elismerése, valamint a releváns adatoknak a jármű nyilvántartásba vétele szerinti állam felé történő továbbítása azzal a céllal, hogy ez utóbbi állam hatóságai felelősségre vonhassák az elkövetőket, és megállapíthassák a megfelelő jogkövetkezményeket.

Az ötödik választási lehetőség szintén a bizonyítékoknak a lakóhely szerinti állam számára történő átadásán alapszik, ami elősegíti a vonatkozó jogszabályok határokon átnyúló végrehajtását. Ez az eset annyiban különbözik a 2., a 3. és a 4. lehetőségtől, hogy szabályozási intézkedéseket is tartalmaz, amelyek minden tagállam számára előírják a helyes végrehajtási gyakorlat alkalmazását. Ez a lehetőség az ellenőrző készülékek szabványosítására vonatkozó intézkedéseket is tartalmaz.

Az utolsó választási lehetőség az előbbiekhez képest több társadalmi, gazdasági és környezeti előnnyel jár (társadalmi: kevesebb haláleset és sérülés az utakon; gazdasági: jelentős pénzügyi haszon a balesetek számának csökkenéséből és a pénzbírságokból adódóan, egyúttal kisebb személyi és anyagi kár; környezeti: a gyorshajtás visszaszorítása miatt kisebb mértékű környezetszennyezés és mérsékeltebb üzemanyag-fogyasztás).

5. A hatások elemzése

A közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatás

A gyorshajtásnak, az ittas vezetésnek és/vagy a biztonsági öv használata mellőzésének tulajdonítható közúti halálesetek számát a jelenlegi 25 000-ről alacsonyabb szintre lehetne csökkenteni az ellenőrzések minőségével és gyakoriságával kapcsolatos helyes gyakorlat összehangolásával. A nem helyi gépjárművezetők által okozott közúti halálesetek számát egy hatékony, határokon átnyúló végrehajtási rendszer alkalmazása révén a jelenlegi 400 alá lehetne csökkenteni.

A becslés szerint a közúti halálesetek száma az Európai Unióban évente 200-250-nel lenne csökkenthető olyan megoldások segítségével, amelyek hatékony határokon átnyúló végrehajtásra vonatkozó rendszert foglalnak magukban (a 3. és a 4. lehetőség). Az 5. választási lehetőség, amely ezen túlmenően létrehozza a közúti közlekedésbiztonsági szabályok végrehajtásának összehangolt rendszerét, a közúti halálesetek számát évente akár 5000-rel is csökkenthetné.

Ez társadalmi-gazdasági szempontból – óvatos számítással – évi 5 milliárd EUR hasznot jelentene.

Költség és automatizálás

A költségeket a tagállami hatóságok és a rendészeti szervek viselik. Ezek a költségek az információcsere-rendszerrel és az ellenőrző készülékekkel kapcsolatos beruházásokat fedezik. A becslések szerint akár 140 millió eurós beruházásra is szükség lehet ahhoz, hogy a végrehajtás valamennyi tagállamban megfelelő színvonalú lehessen. Az egyes tagállamok által megvalósítandó beruházások mértéke végrehajtási tevékenységük jelenlegi színvonalától függ. A végrehajtásra fordítandó éves működési költségvetés az Európai Unió vonatkozásában hozzávetőleg 23 millió euróra tehető.

Tanulmányok szerint az automatizált ellenőrzés működési költségei jóval alacsonyabbak a hagyományos ellenőrzésnél. Ez várhatóan jelentősen csökkenteni fogja az igazgatási források igénybevételét.

Az egészségre és a környezetre gyakorolt hatás

A fokozott ellenőrzés hozzájárul az alkohol káros hatásai elleni küzdelemhez és a közegészségügyi politika hatékonyabbá tételéhez. A tagállamokat az alkohollal kapcsolatos károk csökkentésében támogató uniós stratégiáról szóló 2006-os közleményében[14] megfogalmazott öt prioritás egyikeként a Bizottság az alkoholfogyasztás okozta közúti baleseteket jelölte meg.

[14] Lásd: a Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, COM(2006) 625: *A tagállamokat az alkohollal kapcsolatos károk csökkentésében támogató uniós stratégia.*

A sebesség környezetre gyakorolt hatása elsősorban a szennyezőanyag-kibocsátáshoz köthető. A kipufogógázok képződésének mértéke (szén-dioxid (CO2), szénhidrogének, nitrogén-monoxid, porkibocsátás) a személygépkocsik esetében 40–90 km/h állandó sebességnél[15], a teherautók és az autóbuszok esetében pedig 50–70 km/h állandó sebességnél[16] optimális.

A gyorshajtás ezenkívül ózonképződéshez is vezet, mivel a gépjárművek nagy arányban bocsátanak ki szénhidrogéneket és nitrogén-monoxidot, amelyek miatt ózon képződik a légkörben.

Végezetül, a nagy sebesség az üzemanyag-fogyasztást is növeli. A tanulmányok azt mutatják, hogy 90–110 km/h állandó sebesség mellett az üzemanyag-fogyasztás körülbelül 23 %-kal alacsonyabb[17].

Ami a sebesség és a zaj összefüggését illeti, a legjelentősebb zajforrás a gumiabroncsok és az útfelület közötti kölcsönhatás. A gyorshajtás növeli a zajszintet, amely a sebesség minden megkétszereződésével 12 dB(A) értékkel nő.

6. A választási lehetőségek összehasonlítása – a javasolt uniós intézkedés

Az eredmények szerint a tagállamokban alkalmazott végrehajtási gyakorlat és módszerek javítása jelentős hatással lenne a közúti közlekedésbiztonságra és a halálesetek csökkentésére. Az eredmények azt is mutatják, hogy a hatékonyabb határokon átnyúló végrehajtás lecsökkenti a közúti halálesetek és balesetek számát, valamint lehetővé teszi a helyi és a nem helyi lakos gépjárművezetők egyenlő elbírálását. Bár a határokon átnyúló végrehajtásra vonatkozó intézkedések elsősorban a nem helyi lakos gépjárművezetőket fogják érinteni, ki kell hangsúlyozni, hogy a szóban forgó intézkedések hatása nem korlátozódik csak rájuk, hanem valamennyi gépjárművezető magatartását befolyásolni fogja.

A 3. és a 4. választási lehetőség – amelyek szabályozási intézkedéseket kizárólag a határokon átnyúló végrehajtás tekintetében tartalmaznak – becsült költségei viszonylag alacsonyak az 5. lehetőséghez képest, amely a tagállamokban alkalmazott végrehajtási gyakorlat tekintetében szabályozási intézkedéseket is magában foglal.

Az egészség és a környezet szempontjából valamennyi említett lehetőség a sebesség csökkentését és az alkoholfogyasztás mérséklését eredményezi. Mindazonáltal a jobb végrehajtási gyakorlat és módszerek tagállami alkalmazását is magukban foglaló lehetőségek jobb eredményekkel kecsegtetnek.

A lehetőségek értékelése azt mutatja, hogy a jelenlegi helyzet fenntartása, valamint a nem szabályozási jellegű eszközök használata nem oldaná meg a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó jogszabályok végrehajtása terén meglévő problémákat. A hatásvizsgálat és a nyilvános konzultáció eredményei arra utalnak, hogy mindkét kérdésben, azaz a határokon átnyúló végrehajtás és a hatékony tagállami végrehajtási gyakorlat terén is intézkedéseket kell hozni.

---

15 Speed management, OECE-CEMT, 2007.

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

17 Speed management, OECE-CEMT, 2007.

Uniós szinten a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre történő alkalmazásáról szóló tanácsi kerethatározat[18] némileg javíthat a jelenlegi helyzeten. Ez a büntetőügyekben folytatott rendőrségi és igazságügyi együttműködés területén alkalmazott, az Európai Unióról szóló szerződésen alapuló eszköz a pénzbüntetést kiszabó jogerős határozatok kölcsönös elismerésére vonatkozik. A hatáskörrel rendelkező hatóság számára lehetővé teszi, hogy a természetes vagy jogi személy ellen kiszabott pénzbüntetést végrehajtás céljából továbbítsa annak a tagállamnak, ahol az adott személy ingatlannal vagy jövedelemmel rendelkezik, illetve ahol szokásos lakóhelye van (vagy szerepel a népesség-nyilvántartásban). A kerethatározat a jogellenes cselekmények széles körét lefedi, a közúti közlekedési szabályok megszegését is beleértve. Az eszköz azonban csak a jogerős határozatokra alkalmazandó, és nem vonatkozik a jogellenes cselekmény rögzítése és a jogerős határozat meghozatala közötti szakaszokra. E szakaszokban meghatározott szabályozási eszközökre van szükség ahhoz, hogy a közlekedési szabályok megszegését illetően hatékony együttműködés alakulhasson ki a rendészeti szervek között.

Figyelembe véve a tagállamokban alkalmazott végrehajtási gyakorlat javítására kínálkozó lehetőségek értékelését, a javaslatnak a szóban forgó szakaszok tekintetében megfelelő igazgatási és technikai mechanizmusokat, továbbá a 2003-as ajánlás alapján a végrehajtási gyakorlat hatékonyságának fokozását célzó intézkedéseket is magában kell foglalnia.

[18] A Tanács 2005/214/IB kerethatározata (2005. szeptember 24.) stb.