EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 19.3.2008
SEK(2008) 350

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

pridedamas prie

Pasiūlymo

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

dėl sklandesnio tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimo

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

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

Santrauka

1. Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Su suinteresuotosiomis šalimis konsultuojamasi nuo pradinių projekto etapų. Įgyvendinant projektą SARTRE 3 (*Socialinis požiūris į kelių eismo pavojus Europoje*), kurį bendrai finansavo Europos Komisija, 2004 m. 24 000 ES piliečių buvo paprašyta pareikšti nuomonę dėl kelių eismo saugumo užtikrinimo.

2006 m. liepos 20 d. surengtas ekspertų grupės, kurią Komisiją sudarė pagal 2003 m. spalio 21 d. rekomendaciją[1], susitikimas ES lygmens reguliavimo veiklos tikslams ir apimčiai aptarti.

Nuo 2006 m. lapkričio 6 d. iki 2007 m. sausio 19 d. interneto svetainėje „Europa“ vyko viešos konsultacijos. Komisija gavo 54 atsakymus. Konsultacijų rezultatus galima rasti http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm. 2007 m. vasario 27 d. surengtas suinteresuotųjų šalių susirinkimas, į kurį buvo pakviesti visi pastabų autoriai ir visų valstybių narių atstovai.

Siekdama gauti informacijos apie tai, kaip Europoje užtikrinamas kelių eismo saugumas, Komisija parengė Europos valstybių policijos eismo priežiūros tarnyboms skirtą klausimyną. Gauti dvidešimt vienos valstybės atsakymai; jais buvo pagrįsta viešoji diskusija, į kurią buvo pakviesti valstybių policijos eismo priežiūros tarnybų atstovai pateikti savo pastabas apie numatomus ES veiksmus[2].

Konsultuotasi su vyriausybėmis ir valdžios institucijomis (visų pirma transporto, vidaus reikalų, policijos ir teisingumo departamentais), transporto bendrovėmis ir pramonės federacijomis, kelių infrastruktūros valdytojais, mokslinių tyrimų organizacijomis, vartotojų asociacijomis ir pavieniais asmenimis.

Dauguma ekspertų ir suinteresuotųjų šalių sutiko, kad kelių eismo saugumui padidinti būtina nuosekliai užtikrinti eismo taisyklių pažeidimų kontrolę, sprendžiant ir turinio, ir procedūrų klausimus. Dėl pažeidimų, kurių problemą reikia spręsti ES lygmeniu, atsakymuose patvirtinama, kad pasiūlymas turėtų būti skirtas pažeidimams, dėl kurių keliuose žūsta daugiausiai eismo dalyvių, t. y. leidžiamo greičio viršijimui, vairavimui apsvaigus nuo alkoholio ir važiavimui neprisisegus saugos diržu. Šis sąrašas gali būti palaipsniui plečiamas, įtraukiant ir kitus pažeidimus. Beveik visi respondentai sutiko, kad ES eismo saugumo užtikrinimo veiksmai neturėtų apsiriboti transeuropiniu kelių tinklu ir turėtų apimti visus ES kelius. 70 % respondentų pritarė ES tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo veiksmams ir geriau organizuotiems valstybių narių gerosios patirties mainams, kuriuos vykdo Europos Komisija.

---

[1] 2003 m. spalio 21 d. Rekomendacija 2004/345/EB dėl kelių eismo saugumo nuostatų vykdymo užtikrinimo (OL L 111, 2004 4 17, p. 75 ir klaidų ištaisymas, OL L 120, 2004 4 24, p. 65).

[2] TISPOL parengta Eismo saugumo užtikrinimo Europoje apžvalga, 2007 m. spalio 25 d.

Poveikio vertinimo komisija

2007 m. gegužės 8 d. Europos Komisijos poveikio vertinimo komisija pateikė nuomonę dėl pirminio šios poveikio vertinimo ataskaitos projekto. Poveikio vertinimo komisijos teigimu, ataskaitoje pateikiamas kai kurių su kiekvienu variantu susijusių sąnaudų ir naudos kiekybinis vertinimas, aiškiai nurodomos daromos prielaidos ir apytiksliai pateikiamų duomenų intervalai.

Poveikio vertinimo komisija pateikė tokias rekomendacijas:

– Poveikio vertinimo ataskaitoje turėtų būti aiškiai atskirti du skirtingi joje nagrinėjami dalykai: geresnis tarpvalstybinis eismo saugumo užtikrinimas ir suderintos atitinkamos vykdymo užtikrinimo normos;

– Poveikio vertinimo ataskaitoje turėtų būti pateikta daugiau informacijos apie numatytas eismo saugumo užtikrinimo normas;

– būtina toliau tobulinti pateiktus veiklos variantus;

– Poveikio vertinimo ataskaitoje turėtų būti plačiau komentuojama taikymo sritis.

Dabartinis Poveikio vertinimo ataskaitos projektas atitinkamai peržiūrėtas pagal pirmiau minėtas rekomendacijas.

2. Problemų apibūdinimas

2001 m. pateiktoje Europos transporto politikos baltojoje knygoje[3] Komisija pasiūlė, kad Europos Sąjunga įsipareigotų iki 2010 m. žūstančiųjų keliuose sumažinti perpus. Šis tikslas nurodytas ir 2003 m. priimtoje Europos kelių saugumo veiksmų programoje[4] ir patvirtintas Tarybos[5] ir Europos Parlamento[6].

Vienas svarbiausių šios strategijos uždavinių – skatinti kelių naudotojus geriau elgtis keliuose ir laikytis pagrindinių kelių eismo saugumo taisyklių. Siekiant užtikrinti, kad eismo dalyviai laikytųsi įstatymų, būtina vykdyti pažeidimų kontrolę ir už juos bausti. Kontrolė turėtų būti sistemiška, o nuobaudos – veiksmingos ir taikomos visiems, ne tik tam tikroje valstybėje nuolat gyvenantiems pažeidėjams. Tai ypač taikytina nuostatų dėl leidžiamo greičio, leidžiamo alkoholio kiekio kraujyje ir saugos diržų laikymuisi. Dėl šių trijų nuostatų pažeidimų keliuose žūsta daugiausiai eismo dalyvių. Kitus kelių eismo saugumo pažeidimus, dėl kurių taip pat kyla pavojus kelių eismo saugumui, galima veiksmingai kontroliuoti ir nacionaliniu, ir ES lygmeniu. Išoriniu poveikio vertinimo tyrimu patvirtinta, kad dėl leidžiamo greičio viršijimo, vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ir važiavimo neprisisegus saugos diržu įvyksta daug rimtų kelių eismo įvykių ir žūsta daug kelių eismo dalyvių. Apskaičiuota, kad 25 ES valstybėse dėl leidžiamo greičio viršijimo keliuose žūsta 12 400 žmonių (beveik 30 % visų avarijų aukų), o dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio – 10 800 žmonių (25 % avarijų aukų). Kai eismo dalyviai nebūna prisisegę saugos diržu, eismo įvykių

---

3 „Europos transporto politika 2010 m: metas spręsti, KOM(2001) 370, 2001 9 12.

4 Europos kelių saugumo veiksmų programa – perpus sumažinti avarijų keliuose aukų skaičių Europos Sąjungoje iki 2010 m.: bendra atsakomybė, KOM(2003) 311, 2003 6 2.

5 2003 m. birželio 5 d. Transporto tarybos išvados, dokumentas 9686/03 (Press 146), p. 22.

6 2003 m. vasario 12 d. rezoliucija (OL C 43E, 2004 2 19, p. 250).

pasekmės būna skaudesnės. Apskaičiuota, kad dėl to keliuose žūsta 7 300 žmonių (17 % avarijų aukų). Iš viso šios priežastys lemia daugiau kaip pusę visų avarijų aukų.

Šiandien, praėjus daugiau kaip trims metams po Komisijos rekomendacijos priėmimo, dėmesį būtina atkreipti į šiuos tris pagrindinius dalykus:

– 2006 m. vasario 22 d. Europos kelių eismo saugumo veiksmų programos laikotarpio vidurio ataskaitos[7] duomenimis, jei dabartinės tendencijos išliks, iki 2005 m. padarytos pažangos nepakaks, kad būtų pasiektas tikslas – avarijų aukų sumažinti 50 %. Avarijų aukų tuomet sumažėtų tik 40 %. Be to, iki 2006 m. rugpjūčio mėn. padėtis gerėjo, tačiau nuo 2006 m. rugsėjo mėn. ėmė blogėti. Nuo 2005 iki 2006 m. žūstančiųjų keliuose skaičius beveik visose valstybėse narėse išaugo nuo 2 iki 30 %[8]. Šią tendenciją patvirtina tai, kad iki 2007 m. spalio mėn. daugelyje valstybių narių žūstančiųjų mažėjo nežymiai.

– Valstybėse narėse eismo saugumas užtikrinamas labai nevienodai; be to, skiriasi ir saugumo padėtis valstybėse narėse. Kai kuriose valstybėse narėse pavojus žūti keliuose yra penkiskart didesnis nei kitose valstybėse narėse;

– Kelių eismo taisyklių pažeidimus padarę iš svetur atvykstantys vairuotojai dažnai nebaudžiami arba lieka nenubausti.

Dabartinė valstybių narių situacija

Įvairiose valstybėse narėse eismo saugumas užtikrinamas skirtingai. 2001–2003 m. Portugalijoje matuotas tik 9 % automobilių *važiavimo greitis*, o Nyderlanduose – 46 %. Italijoje patikrinta tik 4 % vairuotojų *blaivumas*, o Suomijoje – 38 %. Informacijos apie *saugos diržų* kontrolę šiuo metu neturima. Saugos diržu miestuose prisisega nuo 36 iki 91 % automobilių keleivių ir vairuotojų. Tai lemia didelius vairuotojų nuostatų skirtumus. *SARTRE 3* duomenimis[9], daugiau kaip trečdalis visų Jungtinės Karalystės vairuotojų mano, kad jų važiavimo greitis bus matuojamas, o Švedijoje – tik 3 %. 27 % Slovėnijos vairuotojų mano, kad jų blaivumas gali būti tikrinamas, o Airijoje – mažiau nei 1 %.

Valstybėse, kuriose turima atitinkamų duomenų, iš svetur atvykstantys vairuotojai sudaro apie 5 % visų kelių eismo dalyvių[10]. Greitį viršija 2,5–30 % iš svetur atvykstančių vairuotojų[11]. Šiais duomenimis, iš svetur atvykstantys vairuotojai santykinai dažniau viršija greitį nei nuolatos tam tikroje valstybėje gyvenantys vairuotojai[12].

---

7 Europos Komisijos Europos kelių eismo saugumo veiksmų programa. – Laikotarpio vidurio ataskaita, KOM(2006) 74 , 2006 2 22.

8 CARE (ES kelių eismo įvykių duomenų bazė), 2007 m. lapkričio 6 d.

9 Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) *et. al.* Europos vairuotojai ir pavojai keliuose, SARTRE 3 (2004 m. birželis).

10 Šaltinis: *Eurostatas*. 5 % rodiklis yra pagrįstas duomenimis, gautais iš atrinktų valstybių. Tai reiškia, kad kitoje valstybėje registruotoms transporto priemonėms tenka apytikriai 5 % visų kilometrų, kuriuos keliais nuvažiuoja transporto priemonės: Prancūzijoje 5,5 % (30 mlrd. transporto priemonių kilometrų), Vokietijoje 3,9 %, Nyderlanduose 4,1 %, o Jungtinėje Karalystėje – 3,9 %.

11 Danijoje 2,5 %, Suomijoje 4 %, Nyderlanduose 6 %, Katalonijoje (Ispanija) 8 %, Belgijoje 14 %, Prancūzijoje 15 % ir Liuksemburge 30 %.

12 Prancūzijoje jiems tenkanti eismo dalis – 5,5 %, o pažeidimų – 15 %. Atitinkamai Nyderlanduose eismo dalis – 4,1 %, o pažeidimų – 6 % (*Centraal Justitieel Incasso Bureau*, Nyderlandai).

Valstybėse narėse vis plačiau diegiami automatiniai kontrolės prietaisai. Beveik visose valstybėse narėse naudojami ir stacionarūs, ir nešiojamieji greičio matuokliai. Palaipsniui diegiami vidutinio greičio matuokliai. Vis daugiau valstybių diegiami automatiniai kontrolės prietaisai, kuriais fiksuojamas važiavimas degant raudonam šviesoforo signalui. Kai kuriose valstybėse automatinė saugos diržų kontrolė derinama su kitu rūšių pažeidimų, pvz., važiavimo degant raudonam šviesoforo signalui arba leidžiamo greičio viršijimo, kontrole[13].

Valstybėse narėse taikomos skirtingos kontrolės technologijos ir skirtinga tipo patvirtinimo tvarka. Valstybėms narėms sunkiai sekasi bendradarbiauti ir užtikrinti abipusį eismo saugumo užtikrinimo veiksmų pripažinimą, nes naudojami prietaisai nestandartizuoti, o patvirtinimo metodai nesuderinti.Priklausomai nuo valstybės narės, sankcijos už kelių eismo pažeidimus gali būti baudžiamosios arba administracinės. Kai kuriose valstybėse taikomos ir baudžiamosios, ir administracinės sankcijos – tai priklauso nuo pažeidimų rimtumo.

2003 m. spalio mėn. Komisijos rekomendacijoje reikalaujama, kad valstybės narės iki 2007 m. rugsėjo mėn. pabaigos Komisijai siųstų informaciją apie rekomendacijos įgyvendinimą. Iki šiol tokia informacija gauta tik iš šešių valstybių narių. Todėl šiuo metu turima mažai informacijos apie gerosios eismo saugumo užtikrinimo patirties taikymo ryšį su tuo, kaip kinta kelių eismo saugumas.

3. Tikslai

Bendras pasiūlymo tikslas – pagerinti kelių eismo saugumą Bendrijoje, taip prisidėti prie efektyvios, tausios bei patikimos transporto sistemos kūrimo ir imti taikyti vienodas nuostatas ir tam tikroje valstybėje nuolat gyvenantiems, ir iš svetur atvykstantiems pažeidėjams.

Konkretus Bendrijos veiksmų tikslas – pagerinti kelių naudotojų elgesį ir užtikrinti, kad ir tam tikroje valstybėje nuolat gyvenantys, ir iš svetur atvykstantys kelių naudotojai vis geriau laikytųsi kelių eismo taisyklių.

Siūlomi veiksmai, kuriais prisidėdama prie kovos su alkoholio daroma žala, atitinka ES visuomenės sveikatos politiką.

Geriau užtikrinant eismo saugumą bus sumažintas transporto priemonių greitis keliuose, o kartu – ir transporto sektoriaus šiltnamio efektą sukeliančių dujų išlakų, kurių vis daugėja.

4. Variantai

Poveikio vertinime svarstomi penki tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo ir gerosios eismo saugumo užtikrinimo patirties taikymo valstybėse narėse variantai.

Pirmasis variantas – toliau taikyti dabartinę tvarką.

[13] TISPOL parengta Eismo saugumo užtikrinimo Europoje apžvalga, 2007 m. spalio 25 d.

Pagal antrąjį variantą bendradarbiaujant su pažeidėjų, atvykstančių iš svetur, gyvenamosios šalies institucijomis, jie būtų baudžiami vėl atvykę į valstybę, kurioje padarytas pažeidimas. Pagal šį variantą būtų taikomos ne reguliavimu grindžiamos priemonės, kurias ES lygmeniu būtų galima taikyti nekeičiant dabartinių arba nepriimant naujų teisės aktų. Komisijos rekomendacijoje dėl kelių eismo saugumo nuostatų vykdymo užtikrinimo (2004/345/EB) valstybės narės skatinamos taikyti gerąją eismo saugumo užtikrinimo patirtį. Tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo siekiama tobulinant nacionalines taisykles.

Pagal trečiąjį ir ketvirtąjį variantus eismo saugumo užtikrinimo taip pat numatoma siekti ne reguliavimu grindžiamomis priemonėmis, kaip numatyta atitinkamoje Komisijos rekomendacijoje. Tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo srityje pagal 3 variantą siūloma sukurti ES elektroninį informacijos mainų tinklą, kad būtų galima nustatyti transporto priemonės registracijos liudijimo turėtoją; 4 varianto pagrindas – abipusis įrodymų pripažinimas ir susijusių duomenų perdavimas tos valstybės, kurioje transporto priemonė registruota, institucijoms, kad šios imtųsi pažeidimų kontrolės veiksmų ir taikytų atitinkamas sankcijas.

Penktasis variantas taip pat grindžiamas tuo, kad įrodymai perduodami registracijos valstybei, kuri ir turi taikyti kelių eismo saugumo srities nuostatas. Jis skiriasi nuo 2, 3 ir 4 variantų, nes šiuo atveju, numatytos gerosios kelių eismo saugumo užtikrinimo patirties taikymą reguliuojančios priemonės, taikytinos visose valstybėse narėse. Šiame variante numatytos kontrolės prietaisų standartizavimo priemonės.

Pagal paskutinį variantą būtų užtikrinta didesnė socialinė bei ekonominė nauda ir teigiamas poveikis aplinkai nei taikant kitus variantus (socialinė nauda – keliuose žūtų ir būtų sužeidžiama mažiau žmonių; ekonominė nauda – didelė finansinė nauda, nes sumažėtų eismo įvykių, todėl būtų padaroma mažiau fizinės ir materialinės žalos; be to, būtų gaunama pajamų iš mokamų finansinių baudų; teigiamas poveikis aplinkai – rečiau viršijant greitį sumažėtų tarša ir būtų suvartojama mažiau kuro).

5. Poveikio analizė

Poveikis kelių eismo saugumui

Šiuo metu dėl leidžiamo greičio viršijimo, vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ir (arba) važiavimo neprisisegus saugos diržu, keliuose žūsta 25 000 žmonių. Šį skaičių būtų galima sumažinti apibendrinus gerąją patirtį, kad būtų pagerinta eismo saugumo kontrolės kokybė ir veiksmingumas. Šiuo metu dėl vairuotojų, atvykstančių iš svetur, kaltės žūva 400 žmonių – šį skaičių būtų galima sumažinti taikant veiksmingą tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo sistemą.

Apskaičiuota, kad taikant variantus, pagal kuriuos numatyti veiksmingi tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo mechanizmai (3 ir 4 variantai), per metus Europos Sąjungos keliuose žūtų 200–250 žmonių mažiau. Taikant 5 variantą, kuriame numatyti ir tarpusavyje susiję kelių eismo saugumo taisyklių laikymosi kontrolės metodai, per metus žūstančiųjų keliuose skaičių būtų galima sumažinti 5000.

Dėl to socialinė ir ekonominė nauda konservatyviais skaičiavimais būtų 5 mlrd. EUR per metus.

Sąnaudos ir automatizavimas

Sąnaudas padengia valdžios institucijos ir eismo priežiūros tarnybos. Jos apmoka investicijas į informacijos mainų sistemas ir kontrolės įrangą; apskaičiuota, kad šios investicijos reikiamam visų valstybių narių eismo saugumo užtikrinimo lygiui pasiekti sudarys 140 mln. EUR. Kiekvienos valstybės narės investicijos priklauso nuo dabartinių jų eismo saugumo užtikrinimo normų. Apskaičiuota, kad metinis Europos Sąjungos eismo saugumo užtikrinimo biudžetas yra apie 23 mln. EUR.

Atliktų tyrimų duomenimis, automatizuoto eismo saugumo užtikrinimo sąnaudos yra daug mažesnės nei tradicinio eismo saugumo užtikrinimo sąnaudos. Galima tikėtis, kad automatizavus šią veiklą smarkiai sumažės administracinių išteklių.

Poveikis sveikatai ir aplinkai

Patobulinti eismo saugumo užtikrinimo veiksmai padėtų kovoti su alkoholio daroma žala ir stiprinti visuomenės sveikatos politiką. 2006 m. Komunikate dėl ES strategijos remti valstybių narių veiklą mažinant alkoholio daromą žalą[14] kelių eismo įvykius dėl neblaivių vairuotojų kaltės Komisija nurodė kaip vieną iš penkių prioritetinių temų.

Greičio poveikis aplinkai visų pirma yra susijęs su tarša. Išmetamųjų dujų (anglies dioksido (CO2), angliavandenilių, azoto monoksido, dalelių) kiekis neviršija nustatytų normų, kai lengvieji automobiliai važiuoja pastoviu 40–90 km/val. greičiu[15], o sunkvežimiai ir autobusai – pastoviu 50–70 km/val. greičiu[16].

Be to, viršijant leidžiamą greitį susidaro ozonas, nes variklinės transporto priemonės išmeta daug angliavandenilių ir azoto monoksido, dėl kurių atmosferoje ir susidaro ozonas.

Galiausiai, greitis turi įtakos kuro vartojimui, kadangi įprastomis eismo sąlygomis viršijant leidžiamą greitį suvartojama daugiau kuro. Atliktų tyrimų duomenimis, važiuojant pastoviu 90–110 km/val.[17] greičiu kuro suvartojama apie 23 % mažiau.

Kalbant apie greičio poveikį triukšmui, didžiausias triukšmo šaltinis yra padangų sąveika su kelių danga. Padvigubėjus greičiui triukšmas išauga apytikriai 12 dB(A).

6. Variantų palyginimas – siūlomi ES veiksmai

Rezultatai rodo, kad visų valstybių narių vykdomas eismo saugumo užtikrinimo veiklos ir metodų tobulinimas labai padeda gerinti kelių eismo saugumą ir mažinti žūstančiųjų skaičių. Be to, taikant veiksmingesnes tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo priemones mažėja avarijų aukų ir kelių eismo įvykių, o valstybėje nuolat gyvenančių ir iš svetur atvykstančių vairuotojų veiksmai imami vertinti vienodai. Nors tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo priemonės visų pirma turės įtakos iš svetur atvykstantiems vairuotojams, svarbu pabrėžti, kad jos lems apskritai visų vairuotojų elgsenos pokyčius.

---

14 *Žr.* Komisijos komunikatą Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui KOM(2006) 625. *ES strategija remti valstybių narių veiklą mažinant alkoholio daromą žalą.*

15 Greičio valdymas, OECE-CEMT, 2007 m.

16 ITS vadovas, 2005–2006 m., Greitkelių sektoriaus plėtros organizacija, 2005 m.

17 Greičio valdymas, OECE-CEMT, 2007 m.

Taikant 3 ir 4 variantus, pagal kuriuos numatytos tik tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo veiksmų reguliavimo priemonės, sąnaudos būtų gana mažos, palyginti su 5 variantu, pagal kurį numatytos eismo saugumo užtikrinimo veiklos reguliavimo priemonės numatytos dar ir visose valstybėse narėse.

Taikant visus variantus sumažėtų važiavimo greitis ir būtų vartojama mažiau alkoholio. Pagal visus variantus, kuriuose numatytos valstybių narių priemonės eismo saugumo užtikrinimo veiksmams ir metodams tobulinti, pasiekiama geresnių rezultatų.

Įvertinus visus variantus galima teigti, kad, jeigu išliktų dabartinė padėtis ir jeigu būtų taikomos ne reguliavimu grindžiamos priemonės, dabartinės kelių eismo saugumo užtikrinimo problemos liktų neišspręstos. Remiantis poveikio vertinimu ir viešosiomis konsultacijomis, būtina imtis tarpvalstybinio eismo saugumo užtikrinimo ir veiksmingo eismo saugumo užtikrinimo valstybėse narėse veiksmų.

ES lygmeniu Tarybos pamatinis sprendimas dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms[18] galėtų iš dalies padėti gerinti dabartinę padėtį. Ši Europos Sąjungos sutartimi pagrįsta policijos ir teisminių institucijų bendradarbiavimo baudžiamosiose bylose priemonė susijusi su galutinių sprendimų dėl finansinės baudos mokėjimo abipusiu pripažinimu. Pagal šią priemonę kompetentinga institucija fiziniam ar juridiniam asmeniui skirtą finansinę baudą išieškojimui gali perduoti tai valstybei narei, kurioje toks asmuo turi nuosavybės, pajamų arba kurioje jis paprastai gyvena (arba yra registruotas). Tai taikoma įvairiems pažeidimams, įskaitant kelių eismo taisyklių pažeidimus. Tačiau ši priemonė taikoma tik galutiniams sprendimams, o etapai nuo pažeidimo nustatymo iki galutinio sprendimo lieka neįtraukti. Šiems etapams būtinos konkrečios reguliavimo priemonės, kad būtų užtikrintas veiksmingas praktinis eismo priežiūros institucijų bendradarbiavimas eismo taisyklių pažeidimų srityje.

Atsižvelgiant į geresnio eismo saugumo užtikrinimo veiklos valstybėse narėse variantų įvertinimą, pasiūlymu turėtų būti numatyti tinkami šių etapų administraciniai bei techniniai mechanizmai ir 2003 m. rekomendacija pagrįstos geresnio eismo saugumo užtikrinimo veiklos priemonės.

[18] 2005 m. vasario 24 d. Tarybos pamatinis sprendimas 2005/214/TVR ir kt.