



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. március 1.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2023/0052(COD)

7018/23
ADD 1

TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. március 1.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2023) 127 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri Javaslat Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a SWD(2023) 127 final számú dokumentumot.

Melléklet: SWD(2023) 127 final



Brüsszel, 2023.3.1.
SWD(2023) 127 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat
Az Európai Parlament és a Tanács irányelve

a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv módosításáról

{COM(2023) 126 final} - {SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final}

Vezetői összefoglaló
Hatásvizsgálat a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról
A. A fellépés szükségessége
Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?
<p>A hatásvizsgálat megállapította, hogy a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv (a továbbiakban: a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv) pozitív hatást gyakorolt a külföldön közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértést elkövető személyek anonimitásának megszüntetésére azáltal, hogy figyelemre méltó módon növelte a kivizsgált, határokon átnyúló ügyek számát. Az irányelv azonban a korlátait is bebizonyította, mivel visszatartó hatása nem volt elegendő ahhoz, hogy megszüntesse a jogsértők büntetlenségét az irányelv korlátozott hatálya, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálásának hiánya és az e jogsértésekre vonatkozó szankciók határokon átnyúló érvényesítésének hiánya miatt, melynek következtében alacsony volt a külföldi jogsértők által kifizetett pénzbírságok aránya (határokon átnyúló ügyekben évente több mint 6 millió pénzbírság végrehajtása marad el), és nem volt megfelelő a külföldi személyek alapvető jogainak védelme.</p>
Mit kellene elérni?
<p>A kezdeményezés általános célkitűzése a közúti közlekedésbiztonság javítása. Ennek a – jelenleg még mindig büntetlenséget élvező – külföldi járművezetők magatartásának megváltozásával kell megvalósulnia. A büntetlenséget csökkentené a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető jogsértések határokon átnyúló hatékonyabb kivizsgálása (azaz annak valószínűbbé válása, hogy sor kerül a külföldi jogsértők azonosítására és a pénzbírság végrehajtására). A külföldi személyek ugyanakkor az általuk értett nyelven, észszerű határidőn belül kapnának tájékoztató levelet/pénzbírságról szóló határozatokat olyan formában, amelynek a hitelessége könnyen ellenőrizhető lenne.</p>
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?
<p>Uniós fellépés hiányában a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok határokon átnyúló érvényesítésének a meglévő két- és többoldalú megállapodásokra kellene hagyatkoznia. A tagállamok közötti megállapodások sokfélesége nem tudja biztosítani az uniós polgárokkal szembeni egyenlő bánásmódot, és a lefedettség hiányosságai miatt kevésbé lennének eredményesek a külföldi jogsértők büntetlenségének megszüntetésében. Az uniós fellépés ezért eredményesebb lenne, mint a tagállami szintű, összehangolatlan fellépés.</p>
B. Megoldások
Milyen alternatívák kínálóznak a célkitűzések elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?
<p>A figyelembe vett szakpolitikai intézkedéseket a Bizottság három szakpolitikai alternatívába – az 1., 2. és 3. szakpolitikai alternatívába – csoportosította, amelyek közül kettőnek (a 2. és a 3. szakpolitikai alternatívának) további változatai vannak (2A., illetve 3A. szakpolitikai alternatíva). Az 1. szakpolitikai alternatíva az összes többi szakpolitikai alternatíva alapja; a technikai kérdések többségére és az alapvető jogok védelmére vonatkozó 16 szakpolitikai intézkedés közül tizenegyet tartalmaz. A 2. szakpolitikai alternatíva kiterjed az 1. szakpolitikai alternatíva összes intézkedésére, emellett kiterjed a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálására vonatkozó,</p>

jogkövetkezmények érvényesítését célzó konkrét eljárások létrehozására is, ami lehetővé teszi, hogy a nemzeti hatóságok között ne csak a gépjármű-nyilvántartási adatok cseréjére, hanem több információ cseréjére is sor kerüljön. A 2A. szakpolitikai alternatíva, azaz az előnyben részesített alternatíva a 2. szakpolitikai alternatívára épül, és magában foglalja a járművek üzemben tartóinak/tulajdonosainak azon kötelezettségét, hogy együtt kell működniük a jogérvényesítő hatóságokkal a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekért felelős személy azonosításában. A 3. szakpolitikai alternatíva a 2A. szakpolitikai alternatívára épül, és emellett a jogkövetkezmények érvényesítését célzó egyedi mechanizmust – ún. *lex specialis*-t – hoz létre a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv hatálya alá tartozó, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekért kirótt pénzbírságok kölcsönös elismerése érdekében. Végezetül a 3A. szakpolitikai alternatíva a 3. szakpolitikai alternatíva részletesebben kidolgozott változata, mivel leszűkíti azokat az okokat, amelyek alapján megtagadható a más tagállamok által kirótt pénzbírságok elismerése és végrehajtása.

Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?

Az érdekelt felek széles körben támogatják a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv hatályának a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető egyéb közlekedési jogsértésekre történő kiterjesztését. A hatóságok véleménye eltér a tekintetben, hogy az irányelv hogyan tehető eredményesebbé. Minden hatóság támogatja a jogsértések határokon átnyúló kivizsgálásának javítását célzó intézkedéseket. Ezen intézkedések közül egyesek azonban kritikus fontosságúak a pénzbírságok határokon átnyúló végrehajtására vonatkozó egyedi (azaz kevésbé nehézkes) szabályok szempontjából, mások ilyen egyedi szabályokat részesítenének előnyben, konkrétan a külföldön elkövetett, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre kirótt pénzbírságok kölcsönös elismerése tekintetében. Az úthasználók szervezetei kifejezetten pozitívan viszonyulnak minden olyan intézkedéshez, amely segítené a külföldi személyek alapvető jogai védelmének javításában.

C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai

Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei?

Az előnyben részesített alternatíva eredményesnek tekinthető a kitűzött szakpolitikai célok elérése terén, jelentős nettó előnyökkel jár, önmagában koherens, arányos a tagállami szabályok és eljárások tekintetében, a politikai és jogi megvalósíthatóság szempontjából pedig összességében a legjobb. A 2025–2050 közötti értékelési időszakban becslések szerint – az alapforgatókönyvhöz képest – 384 élet menthető meg és 21 789 sérülés kerülhető el, ami pénzügyi szempontból a balesetek külső költségeinek csökkenésében kifejezve mintegy 2,8 milliárd EUR-t tesz ki.

Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb alternatívák)?

A tagállami hatóságok számára felmerülő további jogérvényesítési költségek becslések szerint – a 2025–2050 közötti értékelési időszak alatti jelenértékben kifejezve – 136,8 millió EUR-t tesznek ki az alapforgatókönyvhöz képest. Ez a tagállami közigazgatásoknak szánt 4,6 millió EUR egyszeri kiigazítási költséget is magában foglal (pl. az informatikai rendszerek átalakítására).

Milyen hatást gyakorol a fellépés a kkv-kra és a versenyképességre?

A kkv-kra gyakorolt hatások várhatóan pozitívak, de közvetettek és korlátozottak lesznek. A javaslatnak – az alapvető jogok jobb védelme miatt – csökkentenie kell az úthasználókat terhelő nem pénzügyi költségeket. Ezen túlmenően a javaslat gépjárművek lízingelésével és kölcsönzésével foglalkozó vállalatok adminisztratív költségeinek – a 2025–2050 közötti értékelési időszak alatti jelenértékben kifejezve – mintegy 7 millió EUR-val történő csökkentését irányozza elő az alapforgatókönyvhöz képest.

Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések eredményesebb kivizsgálásával járó további jogérvényesítési költségeket eredményez. Ezek a költségek becslések szerint – a 2025–2050 közötti értékelési időszak alatti jelenértékben kifejezve – 132,2 millió EUR-t tesznek ki az alapforgatókönyvhöz képest.

Lesznek-e egyéb jelentős hatások?

Más jelentős hatások nem várhatók.

Arányosság

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva nem lépi túl a célkitűzések eléréséhez és a feltárt problémák kezeléséhez szükséges mértéket.

D. További lépések

Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?

A tagállamok az irányelv hatálybalépésétől számított négy éven belül küldenék el a Bizottságnak a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv alkalmazásáról szóló első jelentésüket. A Bizottság legkésőbb az összes tagállam első jelentéseinek beérkezését követő 18 hónap elteltével értékelné az irányelv alkalmazását.