



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. március 1.
(OR. en)

6792/23

Intézményközi referenciaszám:
2023/0052(COD)

TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250

JAVASLAT

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.:	COM(2023) 126 final
Tárgy:	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 COM(2023) 126 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2023) 126 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2023.3.1.
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Ez az indokolás a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv¹ (a továbbiakban: a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv) módosításáról szóló irányelvre vonatkozó javaslatot kíséri.

Az elmúlt 20 évben jelentősen javult a közúti közlekedésbiztonság az EU-ban. A halálos kimenetelű közúti balesetek száma 61,5 %-kal, a 2001. évi mintegy 51 400-ról 2021-re körülbelül 19 800-ra csökkent. Mindazonáltal a közúti közlekedésbiztonság javulása nem volt elég jelentős ahhoz, hogy megfeleljen az EU azon politikai törekvésének, hogy 2001 és 2010 között 50 %-kal, 2011 és 2020 között pedig további 50 %-kal (azaz 2001 és 2020 között 75 %-kal) csökkentse a közúti halálesetek számát, ami a Bizottság által az elmúlt két évtizedben kiadott számos stratégiai dokumentumból, például a *2010-re vonatkozó európai közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvből*² vagy „*A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra*”³ című közleményből fakad. A 2020-ban bejelentett mintegy 18 800 közúti haláleset még mindig jóval meghaladta a célértéket, annak ellenére, hogy a közúti halálesetek száma 2019-ben figyelemreméltó mértékben, több mint 17 %-kal csökkent, amit azonban erősen befolyásolt a közúti forgalomnak a Covid19-világjárványt követő példátlan csökkenése⁴.

A 2020 előtti években alig csökkent a halálos kimenetelű közúti balesetek száma. Ez a lassulás, amely már 2014 körül észlelhető volt, arra késztette az EU közlekedési minisztereit, hogy a közlekedési tanács 2017. márciusi informális ülésén Vallettában miniszteri nyilatkozatot⁵ adjanak ki a közúti közlekedésbiztonságról. E nyilatkozatban a tagállamok felkérték a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó uniós jogi keret megerősítésének lehetőségeit e stagnáló tendencia visszafordítása céljából.

2019 júniusában a Bizottság közzétette a *2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret – a zéró-elképzelés felé vezető következő lépések*⁶ című dokumentumot. Ebben a Bizottság új időközi célokat javasolt a közúti halálesetek és súlyos sérülések számának 2020 és 2030 közötti 50 %-os csökkentésére, a vallettai nyilatkozatban ajánlottaknak megfelelően. A Bizottság ezt a szakpolitikai keretet az úgynevezett „biztonságos rendszer” megközelítésre alapozta, amely a közúti ütközések során bekövetkező haláleseteket és súlyos sérüléseket nagyrészt megelőzhetőnek tekinti, bár ütközések továbbra is elő fognak fordulni. A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekkel kapcsolatos határokon átnyúló végrehajtás a rendszer egyik fő pillére, mivel visszaszorítja a külföldi járművezetők büntetlenségét. A 2020. évi *fenntartható*

¹ HL L 68., 2015.3.13., 9. o.

² COM(2001) 370 végleges.

³ COM(2010) 389 végleges.

⁴ A 2020. áprilisi első lezárások során az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) arról számolt be, hogy a nagyobb európai városok forgalma 70–85 %-kal csökkent (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Lásd: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; a Tanács 2017 júniusában következtetéseket fogadott el a közúti közlekedésbiztonságról, amelyekben jóváhagyta a vallettai nyilatkozatot (lásd a 9994/17 dokumentumot).

⁶ SWD(2019) 283 final.

és *intelligens mobilitási stratégia*⁷ mérföldkőként tűzte ki, hogy 2050-re az EU-ban valamennyi közlekedési mód esetében közel nullára csökkenjen a halálesetek száma, és a 10. kiemelt terület („*A közlekedésbiztonság javítása*”) keretében bejelentette a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv felülvizsgálatát. Ezt követően ezt a kezdeményezést felvették a Bizottság 2022. évi éves munkaprogramjának II. mellékletébe (REFIT-kezdeményezések), „*az európai demokrácia megerősítése*” fejezet alá⁸.

Szintén fontos, hogy az Európai Parlament 2021 októberében állásfoglalást fogadott el a 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretről⁹. Miközben a Parlament elismeri az elért eredményeket, felszólította a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvet, mivel a meglévő keret „*nem biztosítja [...] a szankciók végrehajtásához [...] szükséges megfelelő vizsgálat elvégzését [...]*”.

Ez a kezdeményezés a jelenlegi határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvre épül, amely(et) 1. létrehozta a gépjármű-nyilvántartási adatok tagállamok közötti, kijelölt nemzeti kapcsolattartó pontokon keresztül történő elektronikus cseréjét, amely segít azonosítani azon külföldön nyilvántartásba vett jármű tulajdonosát/üzemben tartóját, amellyel a jogsértést elkövették; 2. az Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszert (Eucaris) jelölte meg a gépjármű-nyilvántartási adatok elektronikus cseréjének előnyben részesített informatikai platformjaként; 3. a gyakorlatban elsősorban olyan határokon átnyúló esetekben alkalmaztak, amikor a jogsértéseket automatikus vagy manuális érzékelőberendezéssel, főként kamerákkal távolról derítették fel (azaz a jármű megállítása és/vagy a járművezető helyszíni azonosítása nélkül); 4. nyolc, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésre terjedt ki: a sebességhatár túllépése, a biztonsági öv használatának elmulasztása, a forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzésénél való megállás elmulasztása, ittas járművezetés, kábítószer hatása alatt történő járművezetés, bukósisak viselésének elmulasztása, tiltott sávban történő közlekedés, valamint mobiltelefon vagy más kommunikációs eszköz jogellenes használata vezetés közben; 5. meghatározta a jogsértésnek az érintett személlyel való közlésének módját, beleértve a nyelvhasználati szabályokat is – emellett tartalmaz egy (nem kötelező) sablont a kiküldendő tájékoztató levélhez; 6. növelte a polgárok tudatosságát azáltal, hogy előírta a tagállamok számára, hogy tájékoztassák a Bizottságot a hatályos közúti közlekedésbiztonsági szabályokról, és tegyék azokat elérhetővé egy weboldalon valamennyi hivatalos nyelven¹⁰.

A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvre vonatkozó 2008. évi első javaslatot kísérő hatásvizsgálat¹¹ becslése szerint a külföldi gépjárművezetők az EU közúti forgalmának mintegy 5 %-át teszik ki (a járművel megtett kilométereket tekintve), miközben a sebességhatár-túllépések mintegy 15 %-át követik el. Ezért viszonylag nagyobb valószínűséggel követnek el sebességhatár-túllépést, mint a belföldi gépjárművezetők. Ennek egyik feltárt oka az volt, hogy a külföldi gépjárművezetők úgy vélték, kevésbé valószínű, hogy szankcionálják őket abban az esetben, ha nem abban a tagállamban vezetnek, ahol élnek, és kevésbé valószínű, hogy bírósági eljárással kell szembesülniük, ha nem fizetik meg a külföldi hatóságok által kiszabott bírságokat. Bár a jelenlegi határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv – azáltal, hogy meggyőző mértékben növelte a határokon

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ A COM(2021) 645 final dokumentum II. mellékletében szereplő 26. kezdeményezés.

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_HU.pdf

¹⁰ A Bizottság „Külföldre utazik?” weboldala: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_hu.htm

¹¹ SEC(2008) 351.

átnyúló, kivizsgált ügyek számát – hozzájárult a külföldi jogsértők *anonimitásának* felszámolásához, megmutatta korlátait is, mivel visszatartó hatása nem volt elegendő a jogsértők *büntetlenségének* megszüntetéséhez.

E kezdeményezés célja, hogy tovább javítsa a közúti közlekedésbiztonságot azáltal, hogy kiterjeszti a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv hatályát a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető egyéb közlekedési jogsértésekre, valamint egyszerűsíti (azaz egyszerűsíti, digitalizálja és finomítja) a külföldön elkövetett, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések kivizsgálását, megkönnyítve ezáltal a szankciók határokon átnyúló végrehajtását. Célja továbbá, hogy javítsa a külföldi gépjárművezetők alapvető jogainak védelmét. Az irányelvben rejlő lehetőségek teljes körű kiaknázásának céljai a következők:

1. A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos további szabályok külföldi gépjárművezetők általi betartásának növelése: A veszélyes magatartás számos halálos kimenetelű közúti balesetben és súlyos sérülésben játszik szerepet. Kulcsfontosságú az ilyen veszélyes magatartás megelőzése a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv hatályának a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető egyéb jogsértésekre való kiterjesztése és ezáltal a büntetlenség csökkentése révén. Ha a tagállamok nem tudják hatékonyan szankcionálni a más tagállamokból származó jogsértőket a belföldi és a külföldi gépjárművezetőkkel szembeni egyenlő bánásmód biztosítása érdekében, ez jelentősen csökkenti a végrehajtási erőfeszítések hitelességét.
2. A tagállamok közötti kölcsönös segítségnyújtási eljárások egyszerűsítése a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálása során: A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv 2016. évi értékelése¹² a következő fő okokat azonosította, amelyek megakadályozzák, hogy az igazságszolgáltatást a külföldi jogsértőkkel szemben alkalmazzák: 1. a külföldi gépjárművezetők által elkövetett, felderített közúti közlekedési jogsértések mintegy felét nem vizsgálták ki; 2. a kivizsgált közúti közlekedési jogsértésekért kiszabott bírságok mintegy felét nem juttatták sikeresen érvényre; 3. szinte egyáltalán nem történt végrehajtás azon jogsértések kapcsán, amelyek esetében a jogsértők megtagadták a bírság megfizetését – a sikeresen behajtott büntetések alapvetően önkéntes fizetésnek voltak betudhatók. A feltárt hiányosságok fő okai a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések kivizsgálásában a tagállamok közötti nehézkes, időigényes és ezért elégtelen kölcsönös segítségnyújtás és együttműködés, valamint a gépjármű-nyilvántartási adatok cseréjét követő szankciók végrehajtásának hiányosságai voltak, különösen azokban az esetekben, amikor különböző jogi felelősségi rendszerek alkalmazandók.
3. A külföldi jogsértők alapvető jogai védelmének megerősítése, beleértve a személyes adatok védelmére vonatkozó új uniós szabályokhoz való igazodást: A Bizottsághoz számos panasz érkezett a polgároktól az alapvető jogok tiszteletben tartása (illetve annak hiánya) miatt, különös tekintettel a külföldön állítólagosan elkövetett közúti közlekedési jogsértések elleni fellebbezésekre (különösen a fellebbezési eljárásokkal kapcsolatos hiányzó vagy nem egyértelmű információk vitatására), a hiányzó bizonyítékokra, a pénzbírságról szóló határozatok/tájékoztató levelek kézbesítésére vonatkozó, a belföldi és a külföldi jogsértők esetében eltérő határidőkre, a nem megfelelő iratkézbesítésre, beleértve a fordítások hiányát, valamint az elkövetett

¹² SWD(2016) 355 final.

jogsértésekre és a pénzbüntetések rendezésének módjaira vonatkozó konkrét információkhoz való hozzáférés nehézségeire. Végül, de nem utolsósorban a javaslat biztosítja az időközben elfogadott, a személyes adatok védelmére vonatkozó új uniós jogszabályokhoz¹³ való igazodást.

Arról, hogy a kezdeményezés hogyan kezeli a fenti célkitűzéseket és a kapcsolódó problémákat, ezen indoklás 3. fejezete szolgál részletesebb információkkal.

A közúti közlekedési szabályok határokon átnyúló végrehajtásának következetes megközelítése érdekében létrehoztak egy tárgyalási csomagot, amely három kezdeményezésből áll – a csomag a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvet módosító irányelvjavaslaton kívül a vezetői engedélyekről szóló új irányelvre irányuló javaslatot (amely a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelvet¹⁴ – a továbbiakban: a vezetői engedélyekről szóló irányelv – váltja fel), valamint egy a vezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról szóló új európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatot is magában foglal.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv javasolt felülvizsgálata összhangban van más uniós közúti közlekedésbiztonsági jogszabályokkal. A felülvizsgálat 1. a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK tanácsi irányelvre¹⁵ hivatkozik a gépjármű-nyilvántartási adatelemek osztályozása tekintetében; 2. kiterjeszti a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv hatályát a túlerhelt járművek használatának megsértésére, ezáltal szorosan kapcsolódik az egyes közúti járművek megengedett legnagyobb méreteiről és össztömegéről szóló 96/53/EK tanácsi irányelv¹⁶ alkalmazásához; 3. kiegészíti a vezetői engedélyekről szóló irányelvet azáltal, hogy lehetővé teszi a vezetői engedélyek nyilvántartásából származó személyes adatok felhasználását a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálására, a jogsértőknek a járművezetési jogosultságukat érintő szankciókkal kapcsolatos tájékoztatására, valamint a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető jogsértésekért felelős személyek azonosítására.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Uniós szinten már több meglévő jogi eszköz és folyamatban lévő kezdeményezés létezik, különösen a rendőrségi és igazságügyi együttműködés területén, amelyeket e kezdeményezéssel kapcsolatban figyelembe kell venni; ilyenek például az Európai Unió tagállamai közötti kölcsönös bűnügyi jogsegélyről szóló egyezmény¹⁷ szerinti, határokon

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.), valamint az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/680 irányelve a személyes adatoknak az illetékes hatóságok által a bűncselekmények megelőzése, nyomozása, felderítése, a vádeljárás lefolytatása vagy büntetőjogi szankciók végrehajtása céljából végzett kezelése tekintetében a természetes személyek védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról (a bűnüldözésben érvényesítendő adatvédelemről szóló irányelv) (HL L 119., 2016.5.4., 89. o.).

¹⁴ HL L 403., 2006.12.30., 18. o.

¹⁵ HL L 138., 1999.6.1., 57. o.

¹⁶ A Tanács 96/53/EK irányelve a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

¹⁷ A Tanács jogi aktusa (2000. május 29.) az Európai Unió tagállamai közötti kölcsönös bűnügyi jogsegélyegyezménynek az Európai Unióról szóló szerződés 34. cikke szerinti létrehozásáról (HL C 197., 2000.7.12., 1. o.).

átnyúló nyomozási eljárások, az európai nyomozási határozat¹⁸ és a jelenleg felülvizsgálat alatt álló prűmi határozatok¹⁹. Ez a javaslat azonban egyedi, egyszerűsített és digitalizált eljárásokat ír elő a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekért felelős személy azonosítására és az iratkézbesítésre vonatkozóan, amelyek eltérnek a fent említett jogi aktusoktól annak érdekében, hogy megkönnyítsék a több millió, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető, gyakran közigazgatásnak minősülő, automatikusan felderített közlekedési jogsértés megállapítását. A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv jelenlegi változatához hasonlóan a javaslat szoros kapcsolatot tart fenn a 2005/214/IB kerethatározattal²⁰, nevezetesen a pénzbüntetés meg nem fizetése esetén. Elősegíti a kerethatározat hatékony alkalmazását azáltal, hogy javítja a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekért felelős személyek azonosítását és a külföldi gépjárművezetők alapvető jogainak védelmét.

Ez a javaslat hivatkozik továbbá 1. az elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról szóló 910/2014/EU rendeletre²¹ annak érdekében, hogy biztosítsa az ajánlott elektronikus kézbesítési szolgáltatás igénybevételével küldött és kapott tájékoztató levél és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok joghatását és elfogadhatóságát; 2. a büntetőeljárás során igénybe vehető tolmácsoláshoz és fordításhoz való jogról szóló 2010/64/EU irányelvre²² a tájékoztató levél és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok fordítása szabványos minőségének biztosítása, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a felülvizsgált határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv végrehajtása ne érintse azokat a büntetőeljárásokat, amelyek az érintett személyek számára meghatározott garanciákat követelnek meg, valamint a gyanúsítottak és vádlottak eljárási biztosítékait; 3. az Unió egész területén magas szintű kiberbiztonságot biztosító intézkedésekről szóló (EU) 2022/2555 irányelvre²³ a bejelentett kiberbiztonsági eseményekkel kapcsolatos információcsere biztosítása érdekében, amennyiben a kezelt személyes adatokat felhők vagy felhőalapú tárhelyszolgáltatások használatával tárolják; 4. az egységes digitális kapuról szóló (EU) 2018/1724 rendeletre²⁴ az ezen indoklás 4. fejezetében említett, erre a célra létrehozott digitális portál és a Bizottság „Európa Önökért” portálja kompatibilitásának biztosítása érdekében; 5. a 2012/13/EU²⁵, a 2013/48/EU²⁶, az (EU) 2016/343²⁷, az (EU) 2016/800²⁸ és az (EU) 2016/1919²⁹ európai

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/41/EU irányelve (2014. április 3.) a büntetőügyekben kibocsátott európai nyomozási határozatról (HL L 130., 2014.5.1., 1. o.).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

²⁰ A Tanács 2005/214/IB kerethatározata (2005. február 24.) a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról (HL L 76., 2005.3.22., 16. o.).

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács 910/2014/EU rendelete (2014. július 23.) a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról, valamint az 1999/93/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 257., 2014.8.28., 73. o.).

²² Az Európai Parlament és a Tanács 2010/64/EU irányelve (2010. október 20.) a büntetőeljárás során igénybe vehető tolmácsoláshoz és fordításhoz való jogról (HL L 280., 2010.10.26., 1. o.).

²³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2555 irányelve (2022. december 14.) az Unió egész területén magas szintű kiberbiztonságot biztosító intézkedésekről, a 910/2014/EU rendelet és az (EU) 2018/1972 irányelv módosításáról, valamint az (EU) 2016/1148 irányelv hatályon kívül helyezéséről (OJ L 333., 2022.12.27., 80. o.).

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1724 rendelete (2018. október 2.) az információkhoz, eljárásokhoz, valamint segítségnyújtó és problémamegoldó szolgáltatásokhoz hozzáférést biztosító egységes digitális kapu létrehozásáról, továbbá az 1024/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 295., 2018.11.21., 1. o.).

²⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2012/13/EU irányelve (2012. május 22.) a büntetőeljárás során a tájékoztatáshoz való jogról (HL L 142., 2012.6.1., 1. o.).

²⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2013/48/EU irányelve (2013. október 22.) a büntetőeljárás során és az európai elfogatóparancshoz kapcsolódó eljárásokban ügyvédi segítség igénybevételéhez való jogról, valamint

parlamenti és tanácsi irányelvre annak biztosítása érdekében, hogy a felülvizsgált határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv végrehajtása ne érintse azokat a büntetőeljárásokat, amelyek az érintett személyek számára meghatározott garanciákat követelnek meg, a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények általi kezelése tekintetében való védelméről szóló (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendeletet³⁰, valamint a gyanúsítottak és vádlottak eljárási biztosítékait.

Amint azt e kezdeményezés célkitűzései is említik, a személyes adatok védelmére vonatkozó uniós jogszabályokat megreformálták. 2016 májusában elfogadták és hatályba lépett az (EU) 2016/680 irányelv (a bűnüldözésben érvényesítendő adatvédelemről szóló irányelv). A bűnüldözésben érvényesítendő adatvédelemről szóló irányelv 62. cikkének (6) bekezdése előírta, hogy a Bizottság 2019. május 6-ig vizsgálja felül az illetékes hatóságok által végzett személyesadat-kezelést szabályozó egyéb uniós jogi aktusokat, annak érdekében, hogy megvizsgálja, hogy szükséges-e azokat a bűnüldözésben érvényesítendő adatvédelemről szóló irányelvhez igazítani, valamint hogy adott esetben javaslatokat tegyen azok módosítására azzal a céllal, hogy a bűnüldözésben érvényesítendő adatvédelemről szóló irányelv hatályán belül biztosított legyen a személyes adatok védelmének következetes megközelítése. 2020-ban a Bizottság közleményben³¹ tette közzé felülvizsgálatának eredményeit, amely tíz jogi aktust – köztük a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvet – határoz meg, amelyeket össze kell hangolni a bűnüldözésben érvényesítendő adatvédelemről szóló irányelvvel, és meghatározza az erre vonatkozó ütemtervet. Ez a kezdeményezés ezért biztosítja a bűnüldözésben érvényesítendő adatvédelemről szóló irányelvvel való összehangolást, nevezetesen annak egyértelművé tételével, hogy a bűnüldözésben érvényesítendő adatvédelemről szóló irányelv vonatkozik a személyes adatoknak a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvvel összefüggésben történő kezelésére.

Ezen túlmenően az e javaslat szerinti jogkövetkezményeket érvényesítő eljárások végrehajtási jogi aktusok útján történő digitalizálása során az alkalmazandó rendszerek kompatibilitásának biztosítása érdekében figyelembe kell venni a meglévő határokon átnyúló nyomozási eljárásoknak és a határokon átnyúló polgári, kereskedelmi és büntetőügyekben folytatott igazságügyi együttműködés és az igazságszolgáltatáshoz való jog digitalizálásáról szóló rendeletjavaslatban³² előírt digitalizálását és az informatikai megoldásokat, amelyek az eljárások lefolytatásának megkönnyítését és a természetes és jogi személyek igazságszolgáltatáshoz való hatékony és átlátható hozzáféréssel kapcsolatos gyakorlati nehézségek csökkentését célozzák. Az e javaslat szerinti végrehajtási jogi aktusok által

valamely harmadik félnek a szabadságelvonáskor történő tájékoztatásához való jogról és a szabadságelvonás ideje alatt harmadik felekkel és a konzuli hatóságokkal való kommunikációhoz való jogról (HL L 294., 2013.11.6., 1. o.).

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/343 irányelve (2016. március 9.) a büntetőeljárás során az ártatlanság védelme egyes vonatkozásainak és a tárgyaláson való jelenlét jogának megerősítéséről (HL L 65., 2016.3.11., 1. o.).

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/800 irányelve (2016. május 11.) a büntetőeljárás során gyanúsított vagy vádlott gyermekek részére nyújtandó eljárási biztosítékokról (HL L 132., 2016.5.21., 1. o.).

²⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1919 irányelve (2016. október 26.) a büntetőeljárások során a gyanúsítottak és a vádlottak, valamint az európai elfogatóparancshoz kapcsolódó eljárásokban a keresett személyek költségmentességéről (HL L 297., 2016.11.4., 1. o.).

³⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1724 rendelete (2018. október 2.) az információkhoz, eljárásokhoz, valamint segítségnyújtó és problémamegoldó szolgáltatásokhoz hozzáférést biztosító egységes digitális kapu létrehozásáról, továbbá az 1024/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 295., 2018.11.21., 1. o.).

³¹ COM(2020) 262 final.

³² COM(2021) 759 final.

létrehozandó digitális megoldásokat össze kell hangolni a digitális közszolgáltatások határokon átnyúló interoperabilitására vonatkozó, a közszféra határokon átnyúló interoperabilitását fokozó, az Interoperabilis Európáról szóló jogszabályra³³ irányuló javaslatban meghatározott követelményekkel is.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvet eredetileg az EUMSZ 87. cikkének (2) bekezdése – a rendőrségi együttműködés jogalapja – alapján fogadták el³⁴, amely lehetővé tette az Egyesült Királyság, Dánia és Írország számára, hogy ne alkalmazza az irányelvet. A Bíróság a C-43/12. sz. ügyben³⁵ 2014. május 6-án hozott ítélete megsemmisítette ezt az irányelvet, mivel úgy ítélte meg, hogy az nem fogadható el a rendőrségi együttműködés jogalapja alapján, és hogy az irányelvet inkább az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján kellett volna elfogadni, amely közlekedési jogalap, amint azt a Bizottság eredetileg javasolta. Az új, jelenlegi irányelvet 2015. március 11-én fogadták el a módosított jogalappal, a megsemmisített irányelv érdemi módosítása nélkül, és valamennyi tagállamra kiterjedően.

Ez a javaslat fenntartja a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv elsődleges, a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló célkitűzését. A javaslat tartalma nem mond ellent a fenti célkitűzésnek, és nem lép túl a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítésén abban az esetben, amikor az elkövető jármű a jogsértés szerinti tagállamtól eltérő tagállamban van nyilvántartva. Ezért a javaslat jogalapja továbbra is az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja, amely szerint „[...] az Európai Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében [...] meghatározza: [...] c) a közlekedés biztonságát javító intézkedéseket.”

• Szubszidiaritás

A külföldi jogsértők büntetlenségének megszüntetése és az összes úthasználóval szembeni egyenlő bánásmód biztosítása az egész Unióban nem lehet hatékony, ha nemzeti vagy regionális szinten elkülönülten (többoldalú vagy kétoldalú megállapodásokon keresztül), eltérő módon közelítik meg a kérdést. A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv működésének értékelése arra a következtetésre jutott, hogy az irányelvvel azonos eredmények eléréséhez több mint 300 kétoldalú megállapodás elfogadására lenne szükség, ami egy átláthatatlan, összetett, potenciálisan inkonzisztens és kevésbé költséghatékony jogi környezetet eredményezne, ami végső soron jelentős költségekkel járna a nemzeti közigazgatások számára. Uniósi szintű beavatkozás nélkül a szabályok egyvelege jönne létre, amely nem lennének olyan hatékony a külföldi jogsértők büntetlenségének megszüntetése és a közúti közlekedésbiztonság javulását eredményező magatartásbeli változások előidézése szempontjából. A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos szabályok határokon átnyúló végrehajtása aligha lenne megvalósítható, mivel a tagállamok nem tudnák biztosítani a kölcsönös segítségnyújtást a határokon átnyúló nyomozási eljárásokban.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ A 2011/82/EU irányelv a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 288., 2011.11.5., 1. o.).

³⁵ C-43/12. sz. ügy, ECLI:EU:C:2014:298.

A szubszidiaritás elve értelmében a végrehajtási gyakorlatok tagállamok általi alkalmazása a saját területükön elsősorban a saját hatáskörükbe tartozik. E kezdeményezésnek nem célja, hogy követelményeket írjon elő a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos szabályok végrehajtására. Kizárólag a határokon átnyúló nyomozási eljárásoknak a belföldi és a külföldi gépjárművezetők közötti egyenlő bánásmód biztosítása céljából történő megkönnyítésére összpontosít, amit a tagállamok önmagukban nem képesek koherens módon megvalósítani.

- **Arányosság**

Az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkének (4) bekezdésében foglalt arányosság elvének megfelelően az e javaslatban szereplő intézkedések nem lépik túl a Szerződések célkitűzéseinek – a közúti közlekedésbiztonság javítása (a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok határokon átnyúló hatékonyabb végrehajtása révén) – eléréséhez szükséges mértéket.

A javaslat a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló hatékony kivizsgálásának útjában álló akadályokkal, valamint a külföldi gépjárművezetők alapvető jogainak a vizsgálati szakaszban történő védelmével foglalkozik. A javaslat jogi és technikai keretet határoz meg a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető, külföldön elkövetett közlekedési jogsértésekért felelős személy azonosítása kapcsán megvalósuló, tagállamok közötti együttműködéshez, a járművezetőkkel szembeni egyenlő bánásmód biztosítása érdekében. E célból a kezdeményezés hatályát hét további, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésre terjeszti ki, amelyek távolról, a jármű megállítása és a járművezető helyszíni azonosítása nélkül is felderíthetők, és amelyeket az érdekelt felek az EU közúti biztonságának további javítása szempontjából legrelevánsabbnak tartanak.

Mivel a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések közigazgatási vagy büntetőjogi természetűnek minősíthetők, és ezért az e jogsértések kapcsán eljárási hatáskörrel rendelkező hatóságok, valamint az elérni kívánt cél eltér egymástól, a személyes adatok kezelésének meg kell felelnie az általános adatvédelmi rendeletnek vagy a bűnüldőzésben érvényesítendő adatvédelemről szóló irányelvnek. Rövid távon a Bizottság és a tagállamok számára olyan informatikai megoldások kifejlesztésével és végrehajtásával kapcsolatos költségek fognak felmerülni, amelyek nemcsak a bűnüldöző hatóságok közötti információcseréhez/-megosztáshoz, hanem az e hatóságok és az úthasználók közötti információcseréhez/információmegosztáshoz is szükségesek. Ezeket a költségeket azonban hosszú távon ellensúlyozná a jobb együttműködésből és kommunikációból származó előnyök. A szabályozói jelentéskészítés terheinek minimalizálása érdekében a felülvizsgált határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv alkalmazásának nyomon követése a lehető legnagyobb mértékben a meglévő adatszolgáltatási csatornákra és infrastruktúrára, valamint az automatizált adatlekérdezésre fog épülni. A vállalkozások és a polgárok által képviselt úthasználók számára a javaslat várhatóan csökkenti a közigazgatási szervekkel való kapcsolattartás költségeit.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Ez a javaslat tovább egyszerűsíti a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréje tekintetében a tagállami hatóságokra rótt kötelezettségeket, és biztosítja azok magasabb szintű harmonizációját. Ugyanakkor a javaslat célja a tagállamok számára a nemzeti sajátosságok figyelembevételéhez szükséges rugalmasság biztosítása (például a javasolt intézkedéseken túli további alapvető vagy fontos szervezetek vagy eljárások azonosításának lehetőségét). Ezt figyelembe véve, valamint azt, hogy a javaslat a meglévő határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv számos módosításából áll, a jövőbeli jogi eszköznek

irányelvnek kell lennie, mivel az célzott harmonizációt, valamint az illetékes hatóságok számára bizonyos fokú rugalmasságot tesz lehetővé. Mivel a módosított irányelv megtartja jelenlegi szerkezetét, és lényegét nem érinti, átdolgozásra nincs szükség.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELESEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

2016-ban a Bizottság értékelte a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv tagállamok általi alkalmazását³⁶, felmérve annak relevanciáját, uniós hozzáadott értékét, koherenciáját, eredményességét és hatékonyságát. Ezt követően a Bizottság végrehajtási jelentést nyújtott be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak³⁷.

Az értékelés főbb következtetései a következők:

1. A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv alkalmazási körét kielégítőnek ítélték, mivel érinti a legfontosabb közúti közlekedési jogsértéseket, azaz azokat az eseteket, amikor a járművet nem kell megállítani a jogsértés felderítése érdekében. Az értékelés azt is megállapította, hogy hasznos lehet az irányelv hatálya alá vonni a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető azon további jogsértéseket, amelyek esetében egyre gyakrabban használnak automata ellenőrző eszközöket, mint például a megfelelő követési távolság betartásának elmulasztása, valamint a veszélyes előzés és parkolás.
2. A gépjármű-nyilvántartási adatok cseréjére használt elektronikus információs rendszer (Eucaris) lehetővé tette a gépjármű-nyilvántartási adatok hatékony, gyors, biztonságos és bizalmas cseréjét, és nem okoz szükségtelen adminisztratív terheket. A rendszer azonban nem aknáztta ki teljes mértékben a benne rejlő lehetőségeket. 2015-ben a külföldi személyek által elkövetett közúti közlekedési jogsértések mintegy 50 %-át nem vizsgálták ki.
3. Nem lehetett egyértelmű összefüggést megállapítani a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv és a hatályos közúti közlekedési szabályok külföldi úthasználók általi betartása között, vagy egyértelműen bizonyítani, hogy az irányelv pozitív hatást gyakorol a közúti biztonságra.
4. A külső egységességet illetően az értékelés arra a következtetésre jutott, hogy a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv más eszközök, például a vezetői engedélyekről szóló irányelv kiegészítése révén hozzájárult egy következetesebb uniós közúti közlekedésbiztonsági jogi keret kialakításához. A belső egységesség elemzése megállapította, hogy a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv két konkrét célkitűzése – a közúti közlekedési szabályok végrehajtásának megkönnyítése a gépjármű-nyilvántartási adatok határokon átnyúló cseréje révén, valamint a polgárok tudatosságának növelése a hatályos közúti közlekedési szabályokkal kapcsolatban – teljes mértékben kiegészíti egymást.

³⁶ SWD (2016) 355 final; az értékelést külső tanácsadók tanulmánya támasztotta alá – Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM(2016) 744 final.

5. A közúti közlekedés biztonságának javítása tekintetében a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvben rejlő lehetőségeket még jobban ki lehetne aknázni. A külföldi gépjárművezetők által elkövetett, kivizsgált közúti közlekedési jogsértések mintegy 50 %-át nem juttatták érvényre sikeresen. Ennek oka vagy a közúti közlekedési jogsértéseknek a gépjármű-nyilvántartási adatok cseréjét követő kivizsgálását illető, a tagállamok közötti kölcsönös segítségnyújtás és együttműködés hiánya, vagy az, hogy a tagállamokban az ilyen jogsértések tekintetében kiszabott pénzbírságok megfizetésének elmulasztása esetén kiadott tagállami határozatok gyakran nem tartoznak a 2005/214/IB tanácsi kerethatározat alkalmazási körébe. Úgy tűnik, hogy a pénzbírságok megfizetése elmulasztásának határokon átnyúló eseteiben alkalmazandó eljárások nincsenek összhangban azzal a helyzettel, amikor évente több millió, a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv hatálya alá tartozó közúti közlekedési jogsértésért kiszabott pénzbírságot kellett volna végrehajtani.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A Bizottság az Ecorys, a Wavestone és a Grimaldi vállalatokból álló konzorciumot bízta meg a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv felülvizsgálata hatásvizsgálatának³⁸ támogatásával. A konzorcium célzott felmérések és munkaértekezletek révén kapcsolatba lépett az irányelv által közvetlenül érintett érdekelt felekkel. A szakértők széles körével konzultáltak nemcsak a közlekedés, hanem más szakpolitikai területek, például a rendőrségi és igazságügyi együttműködés területén is. A vállalkozó jogi elemzést is végzett 1. a közúti közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálása során folytatott kölcsönös segítségnyújtási és elismerési eljárásokról; 2. az Eucaris használatáról; 3. a járművezetéstől való eltiltások határokon átnyúló végrehajtásáról; 3. a megfelelő jogalapról a felülvizsgált irányelv hatályának más közúti közlekedési jogsértésekre, többek között a gépjárművek városi behajtása szabályozásának megsértésére való esetleges kiterjesztésének fényében; 4. a személyes adatok védelmére vonatkozó szabályokról; 5. egyedi szankciókról, mint például a járművek elkobzása/feltartóztatása és a fedezetgaranciák, azaz a közúti közlekedési jogsértés miatt kiszabott pénzbírság visszafizetésének fedezeteként történő elzálogosítás gyakorlatának alkalmazása. Technikai elemzést is végeztek az uniós igazságszolgáltatási rendszerek digitalizációjáról és a felülvizsgált irányelvhez szükséges megfelelő digitális/informatikai megoldásokról.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A konzultációk célja az volt, hogy az érdekelt felekkel megerősítsék, hogy a Bizottság megérti-e a szóban forgó kérdéseket, és különösen hogy összegyűjtsék a szakpolitikai intézkedéstervezetekre vonatkozó véleményeket. A konzultáció részét képezte a szakpolitikai intézkedéstervezetek várható költségeire és előnyeire vonatkozó adatgyűjtés is. A konzultáció segítette a beavatkozási logika hiányosságainak vagy a további figyelmet igénylő területeknek a feltárását. A bevezető hatásvizsgálatról szóló nyilvános konzultáció, a célzott konzultációk és a nyilvános konzultáció célja az volt, hogy információkat és véleményeket gyűjtsön a hatásvizsgálat alábbi elemeiről: 1. a probléma meghatározása, beleértve a probléma mozgatórugóit és a szakpolitikai célkitűzéseket; 2. a felülvizsgálat hatálya; 3. a lehetséges szakpolitikai intézkedések és lehetőségek, valamint azok várható hatásai, többek között a

³⁸ Hatásvizsgálatot támogató tanulmány a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv felülvizsgálatához, ECORYS konzorcium (2023), MOVE/C2/SER/2019–425/SI2.819667.

szubszidiaritásra és az uniós dimenzióra nézve; 4. a hatékonysági megtakarítások (különösen a szabályozási költségek csökkentése) és az egyszerűsítési intézkedések lehetőségei.

Az érdekelt felek széles körével folyt konzultáció, például 1. központi kormányzati hatóságokkal (közlekedési minisztériumok, bel- és igazságügyi minisztériumok, decentralizált állami ügynökségek); 2. helyi önkormányzatokkal (települések és társulásaik, pl. POLIS és EUROCITIES); 3. kutatószervezetekkel és a közúti biztonsággal foglalkozó nem kormányzati szervezetekkel (pl. VIAS intézet, ETSC, FERSI/SWOV); 4. rendőrségi hálózati szervezetekkel (pl. ROADPOL); 5. úthasználók szervezeteivel, vállalkozásokkal és közúti közlekedési szövetségekkel (pl. ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

• **Hatásvizsgálat**

A bevezető hatásvizsgálatban³⁹ felvázoltaknak megfelelően a kezdeményezés alábbi hatásait elemezték: 1. gazdasági hatások – *a közigazgatásra, a magánszektorra (pl. lízingtársaságokra), a kkv-kra, az úthasználókra, a belső piac működésére és a versenyre gyakorolt hatások*; 2. társadalmi hatások – *a közúti közlekedésbiztonságra és az alapvető jogok védelmére gyakorolt hatások*; 3. környezeti hatások – *a hatályos közúti közlekedési szabályok, különösen az alkalmazandó sebességkorlátozások betartására gyakorolt hatások*. Az alapforgatókönyv („semmit nem teszünk”) – amelyhez képest az egyes azonosított szakpolitikai lehetőségek hatásait értékelték – az értékelés kiindulópontjaként a 2020. évi uniós referencia-forgatókönyvre (REF2020) épül, amely figyelembe veszi a Covid19-világjárvány közlekedési ágazatra gyakorolt hatásait.

A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv módosítására irányuló javaslatot hatásvizsgálati jelentés kíséri, amelynek tervezetét 2022. június 22-én nyújtották be a Szabályozói Ellenőrzési Testületnek. A Testület 2022. július 22-én fenntartások mellett kedvező véleményt⁴⁰ fogalmazott meg. A hatásvizsgálati jelentést ennek megfelelően kiigazították, hogy ne csak a fenntartásokat, hanem a Szabályozói Ellenőrzési Testület részletesebb észrevételeit is figyelembe vegye. A hatásvizsgálati jelentés 5. szakasza a szakpolitikai alternatívák részletes leírását, 6. szakasza pedig az összes alternatíva hatásainak átfogó elemzését tartalmazza. A szakpolitikai alternatívák a következőképpen foglalhatók össze:

1. 1. szakpolitikai alternatíva: Ez az alapvető szakpolitikai alternatíva, amely (a 16 közül) azt a 11 megtartott szakpolitikai intézkedést tartalmazza, amelyek valamennyi szakpolitikai alternatíva esetében közösek. A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv hatályát kiterjesztené a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető olyan egyéb közlekedési jogsértésekre, amelyek automatikus ellenőrző eszközökkel távolról észlelhetők, mint például *a megfelelő követési távolság betartásának elmulasztása, a veszélyes előzés és parkolás, a záróvonal(ok) átlépése, forgalommal szemben történő vezetés vagy a biztonsági folyosók kialakítására és használatára vonatkozó szabályok be nem tartása, valamint a túlterhelt járművek használata*. Az alternatíva növelné a meglévő irányelv hatékonyságát azáltal, hogy javítaná a meglévő információcserét, és kezelné a külföldi jogsértők alapvető jogainak a vizsgálati szakaszban történő védelmével kapcsolatos problémákat, beleértve a személyes adatok védelmét is, amelyet valamennyi érdekelt csoport támogat. Ezen alternatíva keretében a nemzeti járműnyilvántartásokban a jármű előző üzemben tartózára/felhasználóra vonatkozó információkat bizonyos ideig meg kellene őrizni,

³⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_en

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941.

és amennyiben rendelkezésre állnak, meg kellene osztani azokat. Abban az esetben, ha a járművet lízingelték (vagy hosszú távra bérelték), a jármű tényleges használójára vonatkozó információkat cserélik ki, amennyiben azok rendelkezésre állnak a nemzeti járműnyilvántartásban. A jogalkalmazó hatóságok nemcsak a járműnyilvántartásokat használhatnák, hanem más nyilvántartásokat, például a vezetői engedélyek nemzeti nyilvántartását is, lehetőleg egyetlen elektronikus rendszeren keresztül, amennyiben ez a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésért felelős személy azonosításához szükséges.

2. 2. és 2A. szakpolitikai alternatíva: Ezek az alternatívák tartalmazzák az 1. szakpolitikai alternatíva valamennyi elemét, emellett pedig testre szabott, határokon átnyúló nyomozási eljárások kialakítását irányozzák elő, beleértve a kormányzati hatóságok/szervezetek, a vállalkozások és a polgárok közötti kommunikációt szolgáló, erre a célra létrehozott informatikai portált⁴¹, valamint lehetőség szerint decentralizált⁴² platform(ok)at a nemzeti nyilvántartások/back-end informatikai szolgáltatások összekapcsolására a kijelölt kapcsolattartó pontokon keresztül megvalósuló, határokon átnyúló információcsere során. A 2A. szakpolitikai alternatívában bevezetett azon lehetőség, hogy az érintett tagállam nemzeti jogával összhangban alkalmazza a jármű tulajdonosának/üzemben tartójának a felelős személy beazonosításában a hatóságokkal való együttműködésére vonatkozó kötelezettségét, egyszerűsítene a határokon átnyúló nyomozási eljárásokat, és várhatóan növelné a sikeres nyomozások arányát azokban a tagállamokban, amelyek a gépjárművezetők jogi felelősségére vonatkozó szabályokat alkalmaznak. Néhány tagállam már alkalmazza ezt a megközelítést, például a Salzburgi Fórum szerinti CBE-megállapodás⁴³ keretében.
3. 3. és 3A. szakpolitikai alternatíva: Ezek az alternatívák a 2A. szakpolitikai alternatívára épülnek, és emellett testre szabott jogkövetkezményeket érvényesítő eljárásokat hoznának létre a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv hatálya alá tartozó jogsértésekkel kapcsolatban kiszabott pénzbírságokról szóló (végleges) határozatok kölcsönös elismerésére. A 3. szakpolitikai alternatíva konkrét eljárási normákat és garanciákat is tartalmaz, amelyeket akkor kell teljesíteni, ha a pénzbírságokat külföldön juttatják érvényre. A 3A. szakpolitikai alternatíva a 3. szakpolitikai alternatíva kibővített változata, amelynek keretében a 2015/214/IB

⁴¹ A portál egyedüli kapcsolattartó pontként vagy egységes európai elektronikus hozzáférési pontként szolgál a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok határokon átnyúló végrehajtásához.

⁴² A rendszer decentralizált jellege azt jelenti, hogy a rendszer komponenseinek üzemeltetési igazgatásával megbízott szervezet nem fog adatokat tárolni vagy feldolgozni. Attól függően, hogy a hozzáférési pont üzemeltetője uniós vagy nemzeti szintű intézmény, szerv vagy ügynökség, valamint hogy mely nemzeti hatóságok és milyen célból kezelik a személyes adatokat, az alkalmazandó jogi aktus a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló (EU) 2018/1725 rendelet (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.); a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló (EU) 2016/679 rendelet (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.); vagy a személyes adatoknak az illetékes hatóságok által a bűncselekmények megelőzése, nyomozása, felderítése, a vádeljárás lefolytatása vagy büntetőjogi szankciók végrehajtása céljából végzett kezelése tekintetében a természetes személyek védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló (EU) 2016/680 irányelv (HL L 119., 2016.5.4., 89. o.) lenne.

⁴³ Bulgária, Horvátország, Magyarország és Ausztria 2012. október 11-én írta alá a Salzburgi fórum többoldalú CBE-megállapodását. A megállapodás a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv által létrehozott keretet alkalmazza, és magában foglalja a közúti közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálásában való együttműködést is (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

kerethatározat 7. cikkében meghatározott, egy másik tagállam által kiszabott pénzbüntetéssel kapcsolatos határozat elismerésének és végrehajtásának megtagadására vonatkozó indokok szűkülnének.

Összességében a javasolt intézkedések hatékonyságának elemzése arra enged következtetni, hogy szakpolitikai alternatívától függően 1 259,2 millió EUR-tól 3 850,6 millió EUR-ig terjedő teljes haszon jelentősen meghaladja az összköltséget, amely 2020-as árakon 72,8 millió és 150 millió EUR között mozog. Noha a tagállami hatóságok által végzett jobb vizsgálat jár a legnagyobb költségekkel, nevezetesen a tájékoztató levelek/pénzbírságról szóló határozatok ajánlott levélben történő kiküldésének költségeivel, ami szorosan kapcsolódik az alapvető jogok védelméhez is, a megmentett életek értéke jelenti a fő előnyt, azaz a (számszerű) társadalmi hatások pozitív módon elsőbbséget élveznek a gazdasági hatásokkal szemben.

A hatásvizsgálat arra a következtetésre jut, hogy az előnyben részesített alternatíva a 2A. szakpolitikai alternatíva, amely hatékonynak tekinthető a kitűzött szakpolitikai célkitűzések elérésében, jelentős nettó előnyökkel jár, belsőleg koherens, arányos a kezdeményezés célkitűzéseivel viszonyítva, figyelembe veszi a tagállami szabályokat és eljárásokat, és összességében a politikai és jogi megvalósíthatóság szempontjából a legjobb. A 2A. szakpolitikai alternatíva jelentősen megkönnyítheti a határokon átnyúló nyomozási eljárásokat (és következésképpen a pénzbüntetések határokon átnyúló behajtását), ami ellensúlyozná a külső egységességgel kapcsolatos potenciális problémákat. Ez a szakpolitikai alternatíva mérsékelt ambícióval támogatja az EU jogszabályi határait, megnyitva az utat a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre alkalmazandó, általánosan elfogadható és nagyon eredményes jogi felelősségi rendszer előtt.

Az előnyben részesített 2A. szakpolitikai alternatíva fő társadalmi hatásai a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvnek a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos szabályok jobb végrehajtása révén érvényesülő visszatartó hatásának tudhatók be, amely szabályokat a közúti biztonságra gyakorolt hatások (különösen a megmentett életek és az elkerült sérülések) szempontjából értékelték. A 2A. szakpolitikai alternatíva keretében a becslések szerint a 2025–2050-es időszakban az alapforgatókönyvhöz képest 384 emberéletet sikerül megmenteni és 21 789 sérülést sikerül elkerülni. Pénzben kifejezve a balesetek külső költségeinek csökkenése a becslések szerint a 2025–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve – mintegy 2,8 milliárd EUR. Emellett a lízingtársaságok a 2025–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve – mintegy 7 millió EUR megtakarításra számíthatnak, mivel kevesebb adminisztratív teherrel fognak szembesülni, miután a jármű üzemben tartójának (lízingbe vevőjének) személyazonossága közvetlenül lekérdezhető a gépjármű-nyilvántartási adatokból.

A 2A. szakpolitikai alternatíva várhatóan hatékonyan növeli a sikeresen kivizsgált bűncselekmények arányát, és a pénzbírságról szóló kiadott határozatok számának növekedése miatt várhatóan magasabb végrehajtási költségekkel jár. A tagállami hatóságok végrehajtási többletköltségei a becslések szerint a 2025–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve – mintegy 136,8 millió EUR. Ez 4,6 millió EUR egyszeri kiigazítási költséget is magában foglal a tagállami közigazgatások számára (pl. az informatikai rendszerek kiigazításához kapcsolódóan). Ezeket a viszonylag alacsony többletköltségeket várhatóan ellensúlyozzák a szankciók megfizetéséből származó többletbevételek, bár ezeket a hatásokat nem lehetett értékelni. Emellett az Európai Bizottság (főként az információs portál frissítésével összefüggő) kiigazítási költségeit a 2025–2050-es időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve – 1,5 millió EUR-ra becsülik.

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva környezeti hatásának kissé pozitívnak kell lennie. A külföldi jogsértők büntetlenségének megszüntetése várhatóan a külföldi személyek jogkövetőbb magatartásához vezet, amely a sebességhatár-túllépés tekintetében (amely a külföldi járművekkel elkövetett jogsértések túlnyomó többségét jelenti) alacsonyabb átlagsebességben nyilvánul meg, ami viszont csökkenti az üzemanyag-fogyasztást, és ezáltal a szennyezőanyag- és szén-dioxid-kibocsátást. Idővel, ahogy a kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású járművek aránya növekszik a járműállományban, az alacsonyabb átlagos sebességből származó környezeti előny várhatóan csökkenni fog. Összességében a környezetre gyakorolt pozitív hatás várhatóan nem lesz jelentős, ugyanakkor nem várható káros hatás a környezetre nézve.

A kezdeményezés közvetlenül hozzájárul az ENSZ „*A városok és egyéb emberi települések befogadóvá, biztonságossá, ellenállóképessé és fenntarthatóvá tétele*” elnevezésű 11. fenntartható fejlődési céljához, és különösen a 11.2. célkitűzéshez: „*2030-ig biztonságos, megfizethető, hozzáférhető és fenntartható közlekedési rendszerekhez való hozzáférés biztosítása mindenki számára, a közúti biztonság javítása, elsősorban a közösségi közlekedés fejlesztésével, különös tekintettel a kiszolgáltatott helyzetben levők, nők, gyermekek, fogyatékkal élők és idősek szükségleteire*”⁴⁴. A külföldön nyilvántartásba vett járművekkel elkövetett, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések kivizsgálásának javításával erősödik a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv visszatartó hatása. Ennek eredményeként az uniós közutak várhatóan minden úthasználó számára biztonságosabbá válnak. A viselkedési kockázatokra vonatkozó jogszabályok végrehajtása a „biztonságos rendszer” megközelítés központi eleme és az ENSZ közúti közlekedésbiztonságról szóló 2020. évi stockholmi nyilatkozatának⁴⁵ alapelve.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A Célravezető és hatáson szabályozás program (REFIT)⁴⁶ részeként e javaslat célja, hogy csökkentse a tagállami hatóságok azon végrehajtási költségeit, amelyek a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálása során merülnek fel. A javasolt intézkedéseknek a nyomozási idő és az egy jogsértésre eső kapcsolódó költségek csökkenéséhez kell vezetniük a következők révén: 1. a hatóságok közötti információcsere javítása, beleértve a nyilvántartásokhoz való hozzáférés és azok tartalmának javítását; 2. testre szabott, határokon átnyúló nyomozási mechanizmus létrehozása a jogsértés elkövetéséért személyesen felelős személy hatékonyabb megállapítása érdekében, beleértve a végrehajtó hatóságokkal a tényleges jogsértő azonosítása terén való együttműködés kötelezettségét, amennyiben ez lehetséges. A javaslatnak a tájékoztató levelek/pénzbírságról szóló határozatok, valamint a jogsértőkkel folytatott utólagos kommunikáció jobb tartalma miatt az úthasználókat terhelő ügykezelési költségek csökkenését kell eredményeznie (az alapvető jogok jobb védelme). Emellett az autólízing- és -kölszönző vállalatok adminisztratív költségeinek csökkentése várható, mivel engedélyezett lesz a jármű tényleges használójára (a lízingbe vevőre) vonatkozó információk határokon átnyúló cseréje.

A kezdeményezés magában foglalja az „alapértelmezés szerint digitális” elvet⁴⁷, mivel ahol lehetséges, előmozdítja a digitális átállást. Például a határokon átnyúló jogérvényesítésről

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

⁴⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

⁴⁶ A Bizottság 2022. évi munkaprogramja, II. melléklet (REFIT-kezdeményezések), „Az európai demokrácia megerősítése” fejezet.

⁴⁷ COM(2021) 118.

szóló irányelv hatálya alá tartozó jogsértésekre vonatkozó szankciók határokon átnyúló végrehajtásával kapcsolatos digitalizált jogkövetkezményeket érvényesítő eljárásokat javasol, beleértve az EU valamennyi hivatalos nyelvére lefordított szabványosított digitális formanyomtatványok bevezetését, ami egyszerűsítene azok kicserélését.

- **Az „egy be, egy ki” megközelítés alkalmazása**

Az „egy be, egy ki” megközelítés azt jelenti, hogy *a polgárookra és a vállalkozásokra háruló, a bizottsági javaslatokból eredő új terheket az azonos szakpolitikai területre vonatkozó egyenértékű terhek megszüntetésével ellensúlyozzák*. A fenti bekezdésben kifejtettek szerint ennek a javaslatnak az alapforgatókönyvhöz képest a magánszektor – az autólízing- és az autókölcsönző vállalatok – adminisztratív költségeinek csökkenését kell eredményeznie, amely a becslések szerint 2030-ban 0,435 millió EUR, 2050-ben pedig 0,275 millió EUR lesz. Az adminisztratív költségmegtakarítás vállalatonként körülbelül 202 EUR-t tesz ki 2030-ban és 128 EUR-t 2050-ben. Jelenértékben kifejezve 2025 és 2050 között az adminisztratív költségek megtakarítása a becslések szerint összesen mintegy 7 millió EUR-t tesz ki.

- **Alapjogok**

E javaslat egyik konkrét célkitűzése a külföldi gépjárművezetők alapvető jogai védelmének javítása. A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének eredményeként javuló végrehajtás biztosítani fogja a belföldi és a külföldi gépjárművezetőkkel szembeni egyenlő bánásmódot, valamint a hatékony jogorvoslathoz és a tisztességes eljáráshoz való jog, az ártatlanság vélelméhez való jog és a védelemhez való jog eredményes gyakorlását. Ezt 1. a tájékoztató levelek és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok hitelessége ellenőrzésének lehetővé tételével; 2. a tájékoztató levelek és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok elküldésére vonatkozó összehangolt határidők megállapításával; 3. a feltételezett felelős személyekkel megosztandó információkra vonatkozó kötelező minimumkövetelmények megállapításával; 4. a következetes nyelvi szabályozásnak a bírósági jogorvoslati szakaszig történő biztosításával; valamint 5. annak biztosításával érik el, hogy a polgárok több információt kapjanak a tájékoztató levelekben/pénzbírságról szóló határozatokban, például az alkalmazandó fellebbezési eljárásokról és a bírságok megfizetésének módjairól.

Ez a javaslat a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvnek a személyes adatok védelmére vonatkozó új szabályokkal való összehangolását is előirányozza. Ezért megfelelő biztosítékok garantálják, hogy az irányelv teljes mértékben tiszteletben tartsa az Európai Unió Alapjogi Chartájának 7. és 8. cikkét, valamint a személyes adatok védelmének jogi keretét. A Bizottság konzultálni fog az európai adatvédelmi biztossal.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatához egy új informatikai rendszer létrehozására és karbantartására lesz szükség. Ennek a rendszernek össze kell kapcsolnia a nemzeti informatikai rendszerek meglévő hálózatait és az egyes tagállamok egyéni felelőssége mellett és irányítása alatt működő interoperábilis hozzáférési pontokat a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló biztonságos és megbízható cseréjének biztosítása érdekében. A Bizottság végrehajtási jogi aktusokban megfelelő informatikai megoldásokat fog meghatározni, többek között az információcsere érdekében a nemzeti rendszerek összekapcsolására szolgáló digitális portál és elektronikus rendszerek (interfészplatform(ok)) kialakítására/architektúrájára és műszaki előírásaira vonatkozó előírásokat, amelyek használatáról a tagállamok dönthetnek. Biztosítani fogja, hogy az

Interoperábilis Európáról szóló jogszabályra irányuló javaslat 3. cikkében meghatározott követelmények alapján valamennyi javasolt megoldást interoperabilitási értékelésnek vessék alá. A végrehajtási jogi aktusoknak a következőkre kell kitérniük:

1. az elektronikus eszközök útján történő kommunikációs módszereket meghatározó műszaki leírások, beleértve a kommunikációs protokollokat is;
2. az információbiztonsággal kapcsolatos célkitűzések, valamint az információk kezelésére és közlésére vonatkozó információbiztonsági minimumszabályok és a kiberbiztonság magas szintjének érvényesülését biztosító intézkedések;
3. minimális rendelkezésreállási célok és a kapcsolódó műszaki követelmények a nyújtott szolgáltatások tekintetében.

A 2025-ben felmerülő egyszeri költségek és a Bizottság folyamatos kiigazítási költségei 2050-ig, amelyek főként a kormányzati hatóságok/szervezetek, valamint a természetes és jogi személyek közötti, a határokon átnyúló közigazgatási és büntetőeljárásokban folytatott interakciót támogató informatikai rendszer létrehozásához kapcsolódnak, a becslések szerint 1,531 millió EUR-t tesznek ki. A tagállamok költségei meglehetősen korlátozottak tekinthetők. Ezeket a költségeket a tagállamok várhatóan nemzeti költségvetésükből fedezik; emellett a vonatkozó finanszírozási programok, például a Jogérvényesülés program⁴⁸ és a kohéziós politikai eszközök keretében uniós pénzügyi támogatásra is pályázhatnak.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, nyomon követés, értékelés, monitoring program és célzott felülvizsgálat**

A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések sikeres vizsgálatának időbeli nyomon követésére továbbra is a meglévő nyomonkövetési eszközök alkalmazandók. A jelentés tartalmazza a jogsértés elkövetésének helye szerinti tagállam által a jármű nyilvántartásba vételének helye szerinti tagállamhoz intézett automatikus kimenő/bejövő kérelmek számát, valamint a kérelem tárgyát képező jogsértések típusát és a válasz nélkül maradt kérelmek számát. Ezenkívül a tagállamoknak további mennyiségi mutatókat kell megadniuk, például a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető olyan közlekedési jogsértésekre vonatkozóan, amelyeket automatikusan vagy a felelős személy helyszínen történő azonosítása nélkül állapítanak meg, és amelyeket a jogsértés elkövetésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban nyilvántartásba vett járművekkel követtek el, vagy a külföldi személyek által önkéntesen fizetett pénzbüntetések számára vonatkozóan.

A tagállamok új jelentéstételi időszaka a jelenlegi két évről négy évre hosszabbodik, összhangba hozva azt a Bizottság értékelési ütemtervével, és csökkentve a nemzeti hatóságok adminisztratív terheit. A Bizottság az értékelést követően tájékoztatni fogja a tagállamokat a benyújtott jelentések tartalmáról. Az informatikai platform(ok) célja, hogy egyedi jelentéstételi funkciók révén megkönnyítse az adatok automatikus összeállítását. A Bizottság az operatív célkitűzések megvalósítása terén elért előrehaladást mérő számos intézkedés és fő teljesítménymutatók (KPI-k) segítségével nyomon fogja követni e kezdeményezés végrehajtását és alkalmazásának hatékonyságát. Öt évvel a jogszabály hatálybalépését követően a Bizottság szolgálatai értékelést végeznek annak ellenőrzésére, hogy a kezdeményezés célkitűzései milyen mértékben valósultak meg.

⁴⁸ https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_en

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A felülvizsgált határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvre irányuló javaslat az indokolás 1. fejezetében említett három fő szakpolitikai célkitűzés köré szerveződik, amelyek összefüggenek egymással, és az Unión belüli közúti közlekedésbiztonság javítását szolgálják. Az irányelvet jelentősen módosító vagy új elemekkel kiegészítő főbb rendelkezések a következők:

Az 1. cikk (1) bekezdése a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv 2. cikkét módosítja azáltal, hogy kiterjeszti az irányelv hatályát a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető egyéb közlekedési jogsértésekre, nevezetesen: 1. a megfelelő követési távolság betartásának elmulasztására; 2. a veszélyes előzésre; 3. a veszélyes parkolásra; 4. az egy vagy több záróvonal átlépésére; 5. a forgalommal szemben történő vezetésre; 6. a biztonsági sávok kialakítására és használatára vonatkozó szabályok be nem tartására; és 7. a túlterhelt járművek használatára. Tisztázza továbbá a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv és a tagállamok bizonyos jogaira és kötelezettségeire vonatkozó, már meglévő uniós jogi keret – például a 2014/41/EU irányelv, az Európai Unió tagállamai közötti kölcsönös bűnügyi jogsegélyről szóló egyezmény, a 2005/214/IB tanácsi kerethatározat, valamint a gyanúsítottak és vádlottak jogaira vonatkozó jogszabályok – közötti kapcsolatot.

Az 1. cikk (2) bekezdése a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv 3. cikkét módosítja azáltal, hogy tovább pontosítja a meglévő fogalommeghatározásokat, és kiegészíti azt a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető újonnan felvett közlekedési jogsértések fogalommeghatározásaival.

Az 1. cikk (3) bekezdése a nemzeti kapcsolattartó pontok feladatairól és hatásköreiről szóló új 3a. cikkel egészíti ki a szöveget. A tagállamok nemzeti kapcsolattartó pontjainak a jogsértés jellegétől vagy a hatóság jogállásától függetlenül együtt kell működniük a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv hatálya alá tartozó, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések kivizsgálásában részt vevő más hatóságokkal. Ezért arra ösztönözzük a tagállamokat, hogy az irányelv alapján egy egységes rendszeren keresztül osszák meg egymással az információkat.

Az 1. cikk (4) bekezdése a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv 4. cikkének helyébe lép. A bekezdés előírja, hogy a gépjármű-nyilvántartási adatok cseréjét egy egységes elektronikus rendszeren – az Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszeren (Eucaris) keresztül – kell végezni annak érdekében, hogy biztosított legyen az egyes gépjármű-nyilvántartási adatok tagállamok közötti gyors, költséghatékony, biztonságos és megbízható cseréje. Előírja továbbá, hogy a tagállamok a meglévő eljárásokkal összhangban végezhetnek automatizált kereséseket a járműnyilvántartásokban, beleértve a szoftveralkalmazás használatát is, amíg a Bizottság végrehajtási jogi aktust nem fogad el az ilyen keresésekre vonatkozó eljárásokról. A tagállamoknak bizonyos gépjármű-nyilvántartási adatokat is rendelkezésre kell bocsátaniuk és naprakészen kell tartaniuk. Azokban az esetekben, amikor a járművet lízingelték (vagy ha az hosszú távú bérleti szerződés tárgyát képezi), a tagállamok automatizált keresést végezhetnek a gépjármű-nyilvántartásokban a járművek végfelhasználóira vonatkozó adatok lekérdezése érdekében, amennyiben azok rendelkezésre állnak. Adatmegőrzési időszakot állapítanak meg a járművek korábbi tulajdonosainak, üzemben tartóinak és végfelhasználóinak kilétére vonatkozóan, hogy a hatóságok rendelkezésére bocsássák a jogsértések vizsgálatához szükséges megfelelő információkat.

Az 1. cikk (5) bekezdése a következőkkel egészíti ki a szöveget:

- a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálása során a tagállamok közötti kölcsönös segítségnyújtási eljárásokról szóló új 4a. cikk. Ez előírja, hogy a tagállamoknak kölcsönösen segítséget kell nyújtaniuk egymásnak azokban az esetekben, amikor az elvégzett automatizált keresés eredményei alapján a jogsértés elkövetésének helye szerinti tagállam nem tudja megfelelően azonosítani a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésért felelős személyt. A kölcsönös segítségnyújtási eljárásokat egy végrehajtási jogi aktussal összhangban digitalizálják. Meghatározza továbbá azokat az okokat, amelyek alapján a nyilvántartás helye szerinti vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam megtagadhatja a felelős személy azonosítására irányuló kölcsönös segítségnyújtást, különösen a védett személyek személyazonosságának felfedésének elkerülése érdekében;
- a felelős személy azonosítását megkönnyítő nemzeti intézkedések alkalmazásáról szóló új 4b. cikk. Ez kimondja, hogy a tagállamok alkalmazhatják nemzeti intézkedéseiket a külföldi személyekre, különös tekintettel a feltételezett felelős személyek azon kötelezettségére, hogy hatóságaikkal együttműködjenek a felelős személy azonosításában; valamint
- az egyéb adatbázisoknak a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések kivizsgálása során történő használatáról szóló új 4c. cikk. Ez megállapítja, hogy a tagállamok végrehajtó hatóságai nemcsak a járműnyilvántartásokat használhatják, hanem más nyilvántartásokat is, például a vezetői engedélyek nemzeti nyilvántartásait vagy a népesség-nyilvántartásokat, amennyiben az ilyen használatot az uniós jogszabályok kifejezetten lehetővé teszik.

Az 1. cikk (6) bekezdése a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv 5. cikkének helyébe lép. Ez meghatározza a tájékoztató levél minimális tartalmát, amelynek tartalmaznia kell különösen az elkövetett jogsértésre, az elrendelt szankciókra, a fellebbezési eljárásokra, a pénzbírságok megfizetésére vonatkozó információkat – beleértve az enyhítő intézkedéseket is –, az alkalmazandó adatvédelmi szabályokat, valamint adott esetben a tájékoztató levelet küldő tagállam által a pénzbüntetések beszedésére felhatalmazott szervezetre vonatkozó információkat.

Az 1. cikk (7) bekezdése a következőkkel egészíti ki a szöveget:

- a tájékoztató levél és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok kézbesítéséről szóló új 5a. cikk. Ez megállapítja a feltételezett felelős személyek és a tagállami hatóságok közötti kommunikáció nyelvhasználati szabályait, amelyeket a bírósági jogorvoslati szakaszig kell alkalmazni, valamint harmonizált határidőket állapít meg e dokumentumok megküldésére. Amennyiben az iratokat nem lehet ajánlott küldeményként vagy azonos értékű elektronikus eszközök útján kézbesíteni, az iratok határokon átnyúló kézbesítésére vonatkozóan külön kölcsönös segítségnyújtási eljárásokat állapít meg. Az eljárásokat egy végrehajtási jogi aktussal összhangban digitalizálják;
- a tagállamok által a jogkövetkezményeket érvényesítő eljárások lebonyolítására felhatalmazott magán- vagy állami szervek pénzügyi követeléseiről szóló új 5b. cikk. Ez kimondja, hogy a feltételezett felelős személyeknek nem kell megfizetniük a büntetések kezelésével kapcsolatos jogi és igazgatási költségeket, amennyiben ezek a feladatok követelésbehajtókhoz vannak kiszervezve. Mindazonáltal a tagállami hatóságok arányos ügyintézési díjakat számíthatnak fel.

Az 1. cikk (8) bekezdése lép a következők helyébe:

- a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv 6. cikke. Ez meghosszabbítja a tagállamok jelentéstételi időszakát négy évre, összhangba hozva azt a Bizottság értékelési ütemtervével. A tagállamoknak további mennyiségi mutatókat kell megadniuk, például a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető olyan közlekedési jogsértésekre vonatkozóan, amelyeket a jogsértés elkövetésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban nyilvántartásba vett járművekkel követtek el, vagy a külföldi személyek által önként fizetett pénzbüntetések számára vonatkozóan. A Bizottságnak az értékelést követően tájékoztatnia kell a tagállamokat a benyújtott jelentések tartalmáról;
- a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv 7. cikke. A tagállamoknak tájékoztatniuk kell egymást a felhőben tárolt adatokkal kapcsolatos kiberbiztonsági eseményekről;
- a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv 8. cikke. Ez arra kötelezi a Bizottságot, hogy hozzon létre egy külön informatikai portált, amely megkönnyíti a nemzeti kapcsolattartó pontok, a tagállamok egyéb illetékes hatóságai és az úthasználók közötti – például a tagállamokban hatályos, a közúti biztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályokkal, a fellebbezési eljárásokkal és az alkalmazott szankciókkal kapcsolatos – információcserét. A portál megkönnyíti a tájékoztató levelek és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok hitelességének ellenőrzését is. A kicserélt információk magukban foglalhatják a gépjármű-nyilvántartási adatokat, valamint a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető jogsértésekért feltételezhetően felelős, illetve felelős személyek adatait.

Az 1. cikk (9) bekezdése egy új 8a. cikkel egészíti ki a szöveget, amely a közúti biztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok EU-n belüli végrehajtására irányuló, határokon átnyúló együttműködés előmozdítását célzó pénzügyi támogatásról szól. Megteremti a jogalapot a bevált végrehajtási gyakorlatok cseréjére, az intelligens végrehajtási módszerek és technikák tagállami alkalmazására, a végrehajtó hatóságok kapacitásépítésének fokozására és a figyelemfelkeltő kampányokra irányuló tevékenységek uniós finanszírozására.

Az 1. cikk (10) bekezdése a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv 9. cikkének helyébe lép azáltal, hogy felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az új mellékletnek a műszaki fejlődés fényében történő naprakésszé tétele céljából.

Az 1. cikk (11) bekezdése a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően létrehozandó bizottságra vonatkozó új 10a. cikkel egészíti ki a szöveget.

Az 1. cikk (12) bekezdése a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv 11. cikkének helyébe lép. Előírja a Bizottság számára, hogy jelentést nyújtson be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv alkalmazásáról.

Az 1. cikk (13) bekezdése az (EU) 2015/413 irányelv I. mellékletének helyébe a módosított irányelv mellékletét helyezi.

Az 1. cikk (14) bekezdése hatályon kívül helyezi az (EU) 2015/413 irányelv II. mellékletét.

A 2. cikk meghatározza az irányelv tagállamok általi átültetésének határidejét.

A 3. cikk meghatározza a módosított irányelv hatálybalépésének időpontját, ami az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő huszadik nap.

A 4. cikk a tagállamoknak címezi a módosított irányelvet.

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**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdése c) pontjára,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az (EU) 2015/413 irányelv megkönnyíti a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjét, és ezáltal csökkenti a külföldi jogsértők büntetlenségét. A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló hatékony kivizsgálása és szankcionálása javítja a közúti közlekedésbiztonságot, mivel arra ösztönzi a külföldi járművezetőket, hogy kevesebb jogsértést kövessenek el és biztonságosabban vezessenek.
- (2) A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések kivizsgálásában részt vevő végrehajtó hatóságok gyakorlata azt mutatja, hogy az (EU) 2015/413 irányelv jelenlegi szövege nem segíti elő a külföldi járművezetők által elkövetett, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések hatékony kivizsgálását és a pénzbüntetések kívánt mértékű behajtását. Ez a külföldi járművezetők viszonylagos büntetlenségét eredményezi, és negatív hatással van az Unión belüli közúti közlekedésbiztonságra. Ezenkívül a külföldi járművezetők eljárási és alapvető jogait nem mindig tartják tiszteletben a határokon átnyúló kivizsgálások során, nevezetesen a bírságok összege meghatározása és a fellebbezési eljárások átláthatóságának hiánya miatt. Ezen irányelv célja, hogy tovább javítsa a valamely más tagállamban nyilvántartásba vett járművekkel elkövetett, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések kivizsgálásának hatékonyságát annak érdekében, hogy elősegítse az Unió azon célkitűzésének elérését,

¹ HL C ., ., . o.

² HL C ., ., . o.

hogy 2050-re valamennyi közlekedési mód esetében közel nullára csökkenjen a halálesetek száma, valamint hogy megerősítse a külföldi járművezetők alapvető és eljárási jogainak védelmét.

- (3) A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretben³ a Bizottság megerősítette elkötelezettségét azon ambiciózus cél mellett, hogy 2050-re közel nullára csökkenjen a halálos áldozatok és a súlyos sérülések száma az uniós közutakon („zéró-elképzelés”), valamint azon középtávú célkitűzés mellett, hogy 2030-ig 50 %-kal csökkenjen a halálesetek és a súlyos sérülések száma, amely célt eredetileg az uniós közlekedési miniszterek a közúti közlekedésbiztonságról szóló vallettai nyilatkozatban határoztak meg 2017-ben. E célok elérése érdekében a Bizottság a „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című közleményében⁴ bejelentette az (EU) 2015/413 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵ felülvizsgálatára irányuló szándékát.
- (4) A járművezetőkkel szembeni egyenlő bánásmód biztosítása érdekében az irányelv hatályát ki kell terjeszteni a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető egyéb közlekedési jogsértésekre is. Figyelembe véve az (EU) 2015/413 irányelv elfogadásának jogalapját, nevezetesen az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikke (1) bekezdésének c) pontját, a további jogsértéseknek szoros kapcsolatot kell mutatniuk a közúti közlekedésbiztonsággal azáltal, hogy az úthasználókra súlyos kockázatot jelentő veszélyes és gondatlan magatartásokat érintenek. Az irányelv hatálya kiterjesztésének tükröznie kell a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések automatikus felderítése terén elért műszaki fejlődést is.
- (5) A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések a tagállamok nemzeti joga szerint közigazgatási jogsértésnek vagy bűncselekménynek minősülnek, amely az alkalmazandó nemzeti eljárásoktól függően közigazgatási vagy büntetőügyekben hatáskörrel rendelkező bíróságok előtt közigazgatási vagy igazságügyi hatóságok által indított eljárások alapjául szolgálhat. Külön uniós jogi keret szabályozza a büntetőügyekben folytatott igazságügyi együttműködést, amely az ítéletek és bírósági határozatok kölcsönös elismerésének elvén alapul. Ezért szükséges, hogy ezen irányelv alkalmazása ne veszélyeztesse a tagállamoknak a büntetőügyekben alkalmazandó egyéb uniós jogszabályokból eredő jogait és kötelezettségeit, különösen a 2005/214/IB tanácsi kerethatározatban⁶, a 2014/41/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁷ a bizonyítékok cseréjére vonatkozó eljárások, valamint a Tanács által az Európai Unióról szóló szerződés 34. cikkével összhangban létrehozott, az Európai Unió tagállamai közötti kölcsönös bűnügyi jogsegélyről szóló egyezmény⁸ 5. cikkében meghatározott, az iratok kézbesítésére vonatkozó eljárások tekintetében megállapított

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, COM(2020) 789 final.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/413 irányelve (2015. március 11.) a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 68., 2015.3.13., 9. o.).

⁶ A Tanács 2005/214/IB kerethatározata (2005. február 24.) a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról (HL L 76., 2005.3.22., 16. o.).

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/41/EU irányelve (2014. április 3.) a büntetőügyekben kibocsátott európai nyomozási határozatról (HL L 130., 2014.5.1., 1. o.).

⁸ HL C 197., 2000.7.12., 3. o.

jogait és kötelezettségeit. Továbbá a 2010/64/EU⁹, a 2012/13/EU¹⁰, a 2013/48/EU¹¹, az (EU) 2016/343¹², az (EU) 2016/800¹³ és az (EU) 2016/1919¹⁴ európai parlamenti és tanácsi irányelvben foglalt, az érintett személyek számára meghatározott garanciákat, a gyanúsítottak és vádlottak részére pedig eljárási biztosítékokat megkövetelő büntetőeljárásokat szintén nem érintheti ezen irányelv végrehajtása.

- (6) Meg kell határozni a nemzeti kapcsolattartó pontok feladatait és hatásköreit annak biztosítása érdekében, hogy zökkenőmentesen együttműködjenek az ezen irányelv hatálya alá tartozó, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések vizsgálatában részt vevő más hatóságokkal. A nemzeti kapcsolattartó pontoknak mindig rendelkezésre kell állniuk e hatóságok számára, és megkereséseiket észszerű időn belül meg kell válaszolniuk. Ez a helyzet a jogsértés jellegétől vagy a hatóság jogállásától függetlenül, és különösen attól függetlenül, hogy a hatóság rendelkezik-e nemzeti, szubnacionális vagy helyi hatáskörrel.
- (7) Az (EU) 2015/413 irányelvvel létrehozott, határokon átnyúló információcsere-rendszer alapjai hatékonynak bizonyultak. A hiányzó, hibás vagy pontatlan adatokból eredő problémák orvoslása érdekében azonban további fejlesztésekre és kiigazításokra van szükség. Ezért további kötelezettségeket kell előírni a tagállamok számára arra vonatkozóan, hogy az információcsere hatékonyságának növelése érdekében bizonyos adatokat rendelkezésre kell bocsátaniuk és naprakészen kell tartaniuk a releváns adatbázisokban.
- (8) A jogsértés helye szerinti tagállam számára azt is lehetővé kell tenni, hogy automatizált kereséseket végezzen a gépjármű-nyilvántartásokban a járművek végfelhasználóira vonatkozó adatok lekérdezése céljából, amennyiben ezek az információk már rendelkezésre állnak. Ezenkívül adatmegőrzési időszakot kell megállapítani a járművek korábbi tulajdonosainak, üzemben tartóinak és végfelhasználóinak kilétére vonatkozóan, hogy a hatóságok rendelkezésére bocsássák a vizsgálathoz szükséges megfelelő információkat.
- (9) A gépjármű-nyilvántartási adatok kiadására irányuló kérelmet és az adatelemek határokon átnyúló esetekben történő cseréjét egy egységes elektronikus rendszeren keresztül kell végrehajtani. Ezért – szintén a már meglévő műszaki keretre építve – a gépjármű-nyilvántartási adatoknak az (EU) 2015/413 irányelv szerinti automatizált keresését csak Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszer (Eucaris) szoftveralkalmazásán és e szoftver módosított verzióin keresztül lehet

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/64/EU irányelve (2010. október 20.) a büntetőeljárás során igénybe vehető tolmácsoláshoz és fordításhoz való jogról (HL L 280., 2010.10.26., 1. o.).

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2012/13/EU irányelve (2012. május 22.) a büntetőeljárás során a tájékoztatáshoz való jogról (HL L 142., 2012.6.1., 1. o.).

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2013/48/EU irányelve (2013. október 22.) a büntetőeljárás során és az európai elfogatóparancshoz kapcsolódó eljárásokban ügyvédi segítség igénybevételéhez való jogról, valamint valamely harmadik félnek a szabadságelvonáskor történő tájékoztatásához való jogról és a szabadságelvonás ideje alatt harmadik felekkel és a konzuli hatóságokkal való kommunikációhoz való jogról (HL L 294., 2013.11.6., 1. o.).

¹² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/343 irányelve (2016. március 9.) a büntetőeljárás során az ártatlanság védelme egyes vonatkozásainak és a tárgyaláson való jelenlét jogának megerősítéséről (HL L 65., 2016.3.11., 1. o.).

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/800 irányelve (2016. május 11.) a büntetőeljárás során gyanúsított vagy vádlott gyermekek részére nyújtandó eljárási biztosítékokról (HL L 132., 2016.5.21., 1. o.).

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1919 irányelve (2016. október 26.) a büntetőeljárások során a gyanúsítottak és a vádlottak, valamint az európai elfogatóparancshoz kapcsolódó eljárásokban a keresett személyek költségmentességéről (HL L 297., 2016.11.4., 1. o.).

elvégezni. Ezen alkalmazásnak lehetővé kell tennie a konkrét gépjármű-nyilvántartási adatok tagállamok közötti gyors, költséghatékony, biztonságos és megbízható cseréjét, és ezáltal növelnie kell a nyomozás hatékonyságát. A tagállamoknak meg kell akadályozniuk az egyéb módokon történő információcserét, amelyek kevésbé lennének költséghatékony, és esetleg nem biztosítanák a továbbított adatok védelmét.

- (10) A tagállamok által végzett keresések egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el, amelyekben meghatározza az ilyen keresésekre vonatkozó eljárásokat. A gépjármű-nyilvántartási adatok meglévő elektronikus rendszeren alapuló automatizált cseréjére vonatkozóan azonban átmeneti intézkedéseket kell bevezetni annak érdekében, hogy e szabályok alkalmazásáig zökkenőmentes legyen az adatcsere.
- (11) Azokban az esetekben, amikor a felelős személy a gépjármű-nyilvántartásból szerzett információk alapján nem azonosítható a jogsértés helye szerinti tagállam jogszabályai által megkövetelt bizonyossággal, a tagállamoknak együtt kell működniük a felelős személy személyazonosságának megállapítása érdekében. E célból kölcsönös segítségnyújtási eljárást kell bevezetni, amelynek célja a felelős személy azonosítása vagy megerősítés iránti kérelem útján, a már a jogsértés helye szerinti tagállam birtokában lévő információk alapján, vagy a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam illetékes hatóságai által lefolytatandó célzott vizsgálat iránti kérelem útján.
- (12) A nyilvántartásba vétel vagy a tartózkodási hely szerinti tagállamnak észszerű időn belül meg kell adnia a jogsértés helye szerinti tagállam által kért, a felelős személy azonosításához szükséges további információkat. Amennyiben az információk összegyűjtése vagy rendelkezésre bocsátása nem lehetséges, vagy indokolatlan késedelem nélkül nem lehetséges, egyértelmű magyarázatot kell adni ennek okaira, és a lehető legkisebbre kell csökkenteni a késedelmet.
- (13) Pontosán meg kell határozni azokat az okokat, amelyek alapján a nyilvántartás helye szerinti vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam megtagadhatja a felelős személy azonosítására irányuló kölcsönös segítségnyújtást. Biztosítékokat kell bevezetni különösen a védett személyek, például a védett tanúk személyazonosságának ezen eljárások révén történő felfedésének elkerülése érdekében.
- (14) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy olyan nemzeti eljárásokat alkalmazzanak, amelyeket akkor alkalmaznának, ha a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető jogsértést belföldi lakos követte volna el. Meg kell erősíteni a jogbiztonságot az ilyen eljárások keretében hozott konkrét intézkedések alkalmazhatósága tekintetében, nevezetesen a jogsértés elkövetésének megerősítését vagy megtagadását megkövetelő dokumentumok, illetve az érintett személyek azon kötelezettsége tekintetében, hogy működjenek együtt a felelős személy azonosításában. Mivel ezeknek az intézkedéseknek ugyanolyan joghatással kell bírniuk az érintett személyekre, mint a belföldi ügyekben, e személyeket az alapvető jogok és az eljárási jogok tekintetében is ugyanazon normák illetik meg.
- (15) Amennyiben az uniós jogszabályok vagy a tagállamok nemzeti joga kifejezetten lehetővé teszi az (EU) 2015/413 irányelv alkalmazásában az egyéb nemzeti vagy uniós adatbázisokból származó információkhoz való hozzáférést vagy azok cseréjét, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az ilyen adatbázisok bevonásával információt cseréljenek, tiszteletben tartva a külföldi gépjárművezetők alapvető jogait.

- (16) Annak meghatározása, hogy mi minősül közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekről szóló tájékoztató levélnek, és annak tartalma jelenleg olyan mértékben eltér a tagállamok között, hogy az hátrányosan érintheti a jogsértés helye szerinti tagállam által kezdeményezett jogkövetkezményeket érvényesítő eljárásokban érintett személyek alapvető és eljárási jogait. Ez különösen azokban az esetekben igaz, amikor olyan úgynevezett „előzetes tájékoztató leveleket” küldenek, amelyek nem felelnek meg az (EU) 2015/413 irányelvben előírt nyelvi és tájékoztatási szabványoknak. Az e gyakorlatok által érintett személyek általában nem ismerik a jogsértés helye szerinti tagállam jogrendszerét, és nem beszélnek annak hivatalos nyelvét vagy nyelveit sem, ezért eljárási és alapvető jogukat jobban meg kell védeni. E célkitűzés elérése érdekében kötelező minimumkövetelményeket kell megállapítani a tájékoztató levél tartalmára vonatkozóan, és a továbbiakban nem kell alkalmazni az (EU) 2015/413 irányelv II. mellékletében meghatározott, kizárólag alapvető információkat tartalmazó tájékoztató levél jelenlegi sablonját.
- (17) A tájékoztató levélnek részletes információkat kell tartalmaznia legalább a jogsértés jogi minősítéséről és jogkövetkezményeiről, különösen mivel az (EU) 2015/413 irányelv hatálya alá tartozó jogsértésekre kivetett szankciók pénzbírságtól eltérő jellegűek is lehetnek, amilyenek például a jogsértő járművezetési jogosultságára vonatkozó korlátozások. A jogorvoslathoz való jogot oly módon is támogatni kell, hogy az érintett személy által értett nyelven részletes tájékoztatást kell nyújtani arról, hogy a jogsértés helye szerinti tagállamban hol és hogyan gyakorolható a védelemhez való jog, illetve hol és hogyan lehet fellebbezni. Adott esetben ismertetni kell az érintett személy távollétében lefolytatott eljárásokat is, mivel a feltételezett felelős személy nem feltétlenül szándékozik visszatérni a jogsértés helye szerinti tagállamba az eljárásban való részvétel céljából. Az önkéntes együttműködés ösztönzése érdekében a fizetési lehetőségeket és a szankciók mértékének csökkentésére szolgáló módszereket is könnyen érthetővé kell tenni. Végezetül, mivel a tájékoztató levélnek kell lennie az első dokumentumnak, amelyet a jármű tulajdonosának, üzemben tartójának vagy végfelhasználójának, illetve bármely más, vélelmezett felelős személynek meg kell kapnia, a tájékoztató levélnek tartalmaznia kell az (EU) 2016/680 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁵ 13. cikke szerinti információkat, amelyeknek a 13. cikk (2) bekezdésének d) pontja értelmében ki kell térniük arra, hogy a személyes adatok milyen forrásból származnak, valamint tartalmazniuk kell az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁶ 13. és 14. cikke szerinti információkat. Ezeket az információkat közölni kell a tájékoztató levélben, akár közvetlenül, akár a rendelkezésre bocsátás helyére való hivatkozással.
- (18) Amikor külföldi személyeket közúti ellenőrzés során helyszíni ellenőrzésnek vetnek alá, és az adott intézkedés a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértés elkövetésével kapcsolatos jogkövetkezmények érvényesítését célzó eljárás indításához vezet, a tájékoztató levélnek csak bizonyos lényeges elemeket kell

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/680 irányelve (2016. április 27.) a személyes adatoknak az illetékes hatóságok által a bűncselekmények megelőzése, nyomozása, felderítése, a vádeljárás lefolytatása vagy büntetőjogi szankciók végrehajtása céljából végzett kezelése tekintetében a természetes személyek védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 2008/977/IB tanácsi kerethatározat hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 89. o.).

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet), (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

tartalmaznia, és azt a közúti ellenőrzési eljárások keretében közvetlenül az érintett személynek kell átadni.

- (19) Annak biztosítása érdekében, hogy a feltételezett felelős személy legyen az, aki ténylegesen megkapja a tájékoztató levelet és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó bármely dokumentumot, továbbá a nem érintett harmadik felek téves bevonásának elkerülése érdekében iratkézbítésre vonatkozó szabályokat kell megállapítani.
- (20) Abban az esetben, ha a dokumentumok ajánlott küldeményként vagy azzal egyenértékű elektronikus úton nem kézbesíthetők, a jogsértés helye szerinti tagállam számára lehetővé kell tenni, hogy a dokumentumoknak és közleményeknek az érintett személy részére történő kézbesítéséhez a nyilvántartás helye vagy a tartózkodási hely szerinti tagállamra hagyatkozzon az adott tagállamok iratkézbítésre vonatkozó nemzeti jogszabályai alapján.
- (21) Mind a tájékoztató levelet, mind a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumokat a gépjármű forgalmi engedélyének nyelvén, vagy ha erre vonatkozó információ nem áll rendelkezésre, vagy ha az alapvető jogok védelme érdekében szükséges, a nyilvántartás helye vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam megfelelő hivatalos nyelvén vagy nyelvein kell megküldeni. Mivel azonban egyes tagállamoknak több hivatalos nyelve is van, ez a kötelezettség ahhoz vezethet, hogy a tájékoztató levelek és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó egyéb közlemények megküldésére a címzett által nem értett nyelven kerül sor. A tájékoztató levél megfelelő nyelvének meghatározása érdekében a tagállamoknak – szükség esetén területenkénti bontásban – meg kell jelölniük a Bizottság számára az általuk előnyben részesített nyelvet. A Bizottságnak közzé kell tennie a megadott nyelvi preferenciákat. Ez a 2010/64/EU irányelv 1. cikke (3) bekezdésének megfelelően nem sértheti az adott irányelv alkalmazását.
- (22) A jogsértés helye szerinti tagállamnak lehetővé kell tennie a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésért feltételezetten felelős személy számára, hogy a bírósági jogorvoslat szakaszáig a nyilvántartás helye szerinti tagállam, a tartózkodási hely szerinti tagállam vagy a jogsértés helye szerinti tagállam által közölt nyelvek bármelyikén kommunikáljon a Bizottsággal, vagy ha az érintett személy nem ismeri eléggé ezeket a nyelveket, eljárási jogai gyakorlásának elősegítése érdekében olyan nyelven, amelyet beszél vagy ért.
- (23) Hatékony jogi felülvizsgálatot kell biztosítani abban az esetben, ha a jogsértés helye szerinti tagállam hatóságai nem tartják be a nyelvi előírásokat és az iratkézbítésre vonatkozó szabályokat, valamint a vonatkozó nemzeti jogszabályokat.
- (24) A közjog hatálya alá tartozó, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre kirótt pénzbírságok átlátható és arányos alkalmazásának biztosítása érdekében a feltételezett felelős személyek nem kötelezhetők a pénzbírságok adminisztrációjával kapcsolatos jogi és igazgatási költségek megfizetésére, amennyiben az adminisztrációt magán- vagy közjogi szervezeteknek szervezik ki. Mindazonáltal a tagállami hatóságok számára lehetővé kell tenni, hogy arányos igazgatási díjakat számítsanak fel.
- (25) A tagállamok által a Bizottságnak jelentett információk körét ki kell terjeszteni a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló célkitűzéshez szorosan kapcsolódó elemekre annak érdekében, hogy a Bizottság megfelelőbben tudja elemezni a tagállamokban fennálló aktuális helyzetet, és megalapozottan, tényekre alapozva

tudjon kezdeményezéseket előterjeszteni. A tagállami hatóságokra háruló további adminisztratív terhek ellensúlyozása és a jelentéstételnek a Bizottság értékelési ütemtervével való összehangolása érdekében a jelentéstételi időszakot meg kell hosszabbítani. Átmeneti időszakot kell biztosítani annak érdekében, hogy a folyamatban lévő kétéves jelentéstételi időszak zökkenőmentesen véget érhesen.

- (26) Mivel a jogsértő azonosítására vonatkozó adatok az (EU) 2016/679 rendelet és az (EU) 2016/680 irányelv értelmében személyes adatoknak minősülnek, és a személyes adatok kezelésére vonatkozó uniós jogi keret az (EU) 2015/413 irányelv elfogadása óta jelentősen módosult, a személyes adatok kezelésére vonatkozó rendelkezéseket össze kell hangolni az új jogi kerettel.
- (27) Az (EU) 2016/680 irányelv 62. cikkének (6) bekezdése értelmében a Bizottság felülvizsgálja az illetékes hatóságok által az ezen irányelv 1. cikkének (1) bekezdésében meghatározott célokból végzett adatkezelést szabályozó egyéb uniós jogi aktusokat, annak érdekében, hogy megvizsgálja, hogy szükséges-e azokat ezen irányelvhez igazítani, valamint hogy adott esetben megtegye az e jogi aktusok módosítására irányuló szükséges javaslatokat azzal a céllal, hogy az irányelv hatálya alatt biztosított legyen a személyes adatok védelmének következetes megközelítése. E felülvizsgálat¹⁷ eredményeként a Bizottság ezen egyéb módosítandó jogi aktusok egyikeként határozta meg az (EU) 2015/413 irányelvet. Ezért egyértelművé kell tenni, hogy a személyes adatok kezelésének meg kell felelnie az (EU) 2016/680 irányelvnek is, amennyiben az adatkezelés az irányelv tárgyi és személyi hatálya alá tartozik.
- (28) Az (EU) 2015/413 irányelv szerinti bármely személyesadat-kezelésnek meg kell felelnie az (EU) 2016/679 rendeletnek, az (EU) 2016/680 irányelvnek és az (EU) 2018/1725 rendeletnek¹⁸, azok alkalmazási körén belül.
- (29) A felelős személy személyazonosságának megállapításához, valamint a tájékoztató levél és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok feltételezett felelős személyek részére történő kézbesítéshez szükséges adatkezelési tevékenységek jogalapját az (EU) 2015/413 irányelv állapítja meg, összhangban az (EU) 2016/679 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének e) pontjával és adott esetben 10. cikkével, valamint az (EU) 2016/680 irányelv 8. cikkével. Ugyanezen szabályokkal összhangban ez az irányelv meghatározza a tagállamok azon kötelezettségének jogalapját, hogy az ezen irányelvben felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekért felelős személyek azonosítása során egymásnak nyújtandó kölcsönös segítségnyújtáshoz személyes adatokat kezeljenek.
- (30) Egyes tagállamokban a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésért feltételezhetően felelősnek minősülő vagy felelősnek minősülő külföldi személyek személyes adatait szerverhálózaton („felhő”) tárolják. Az adatvédelmi incidensekre vonatkozóan az (EU) 2016/679 rendeletben és az (EU) 2016/680 irányelvben meghatározott szabályok, valamint az adatvédelmi incidensekre és a biztonsági eseményekre vonatkozóan az (EU) 2022/2555 európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁹ meghatározott szabályok sérelme nélkül a tagállamoknak biztosítaniuk

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2555 irányelve (2022. december 14.) az Unió egész területén magas szintű kiberbiztonságot biztosító intézkedésekről, a 910/2014/EU rendelet és az (EU) 2018/1972

kell, hogy tájékoztassák egymást az említett adatokkal kapcsolatos kiberbiztonsági eseményekről.

- (31) Létre kell hozni egy online portált (a továbbiakban: a határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott portál), amely átfogó tájékoztatást nyújt az uniós úthasználók számára a tagállamokban érvényben lévő közúti közlekedésbiztonsági szabályokról, és lehetővé teszi az úthasználók számára, hogy eredményesen és biztonságosan kommunikáljanak a tagállami hatóságokkal. A portálnak elő kell segítenie továbbá a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálásával kapcsolatos különböző kérdésekről a tagállami hatóságok között folytatott kommunikációt, például a tájékoztató levelek és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok hitelességének ellenőrzése esetében a csalás lehetőségének kiküszöböléséhez. A kicserélt személyes adatoknak a határokon átnyúló vizsgálatokhoz és a szankciók érvényesítéséhez szükséges mértékre kell korlátozódnuk, különös tekintettel a pénzbírságok kifizetésére. A határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott portálnak – a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok érvényesítésével kapcsolatos információcsere elősegítése érdekében – képesnek kell lennie más releváns portálokhoz, hálózatokhoz, honlapokhoz vagy platformokhoz való kapcsolódásra. Az (EU) 2018/1725 rendelettel összhangban a határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott portál adatkezelőjének a Bizottságnak kell lennie.
- (32) A Bizottságnak arányos pénzügyi támogatást kell nyújtania azokhoz a kezdeményezésekhez, amelyek javítják a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok érvényesítése terén folytatott, határokon átnyúló együttműködést az Unióban.
- (33) A vonatkozó műszaki fejlődés vagy a vonatkozó uniós jogi aktusok változásainak figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv mellékletének módosítás útján történő naprakésszé tétele érdekében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak²⁰ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (34) Az (EU) 2015/413 irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni annak érdekében, hogy meghatározza a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések kivizsgálásával kapcsolatban lefolytatandó automatizált keresésekre vonatkozó eljárásokat és műszaki előírásokat – többek között kiberbiztonsági intézkedéseket –, a kérelemhez rendszeresített egységes elektronikus formanyomtatvány tartalmát, valamint a felelős személy azonosításával kapcsolatos kölcsönös segítségnyújtás iránti kérelemmel kapcsolatos információk továbbításának módját, a tájékoztató levél és a

irányelv módosításáról, valamint az (EU) 2016/1148 irányelv hatályon kívül helyezéséről (NIS 2 irányelv) (HL L 333., 2022.12.27., 80. o.).

²⁰ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok kézbesítéséhez kapcsolódó kölcsönös segítségnyújtás iránti kérelemhez használandó elektronikus formanyomtatványok tartalmát, valamint a határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott portál használatát és karbantartását. A műszaki megoldásokat össze kell hangolni az európai interoperabilitási kerettel és a közsféra Unión belüli magas szintű interoperabilitását biztosító intézkedések meghatározásáról (az Interoperabilis Európáról szóló jogszabály) szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatban²¹ említett, vonatkozó interoperabilis megoldásokkal. A végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek²² megfelelően kell gyakorolni.

- (35) Az (EU) 2015/413 irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (36) Mivel uniós szinten nem valósíthatók meg kielégítően ezen irányelv célkitűzései, nevezetesen az, hogy valamennyi uniós úthasználó számára magas szintű védelmet és egyenlő bánásmódot kell biztosítani a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálása terén a tagállamok között folytatott kölcsönös segítségnyújtási eljárások észszerűsítésével, valamint a külföldi személyek alapvető jogai védelmének megerősítésével, abban az esetben, ha a jogsértést a jogsértés helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban nyilvántartott járművel követik el, az Unió szintjén azonban – ezen irányelv terjedelme vagy hatásai miatt – e célkitűzések jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket fogadhat el az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az adott célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (37) Az európai adatvédelmi biztossal az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendelet²³ 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban konzultációra került sor, és a biztos [ÉÉÉÉ/HH/NN]-án/-én véleményt nyilvánított.
- (38) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával²⁴ összhangban a tagállamok vállalták, hogy az áttűtető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt áttűtető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó az ilyen dokumentum(ok) megküldését indokoltnak tekinti,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az (EU) 2015/413 irányelv a következőképpen módosul:

²¹ COM(2022) 720 final.

²² Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

²³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályaon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

²⁴ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

- a) az első bekezdés a következő pontokkal egészül ki:
- „i) a megfelelő követési távolság betartásának elmulasztása;
 - j) veszélyes előzés;
 - k) veszélyes parkolás;
 - l) egy vagy több záróvonal átlépése;
 - m) a forgalommal szemben történő vezetés;
 - n) a biztonsági folyosók kialakítására és használatára vonatkozó szabályok be nem tartása;
 - p) túlterhelt jármű használata.”;
- b) a cikk szövege a következő bekezdéssel egészül ki:
- „Ez az irányelv nem érinti az uniós jogi aktusok következő rendelkezéseiből fakadó jogokat és kötelezettségeket:
- a) a 2005/214/IB tanácsi kerethatározat;
 - b) a 2014/41/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv*;
 - c) a Tanács által az Európai Unióról szóló szerződés 34. cikkének megfelelően létrehozott, az Európai Unió tagállamai közötti kölcsönös bűnügyi jogsegélyről szóló egyezmény** 5. cikkében az iratkézésítésre vonatkozóan megállapított eljárások;
 - d) a gyanúsítottak és a vádlottak jogaira vonatkozóan a 2010/64/EU***, a 2012/13/EU****, a 2013/48/EU***** az (EU) 2016/343***** az (EU) 2016/800***** és az (EU) 2016/1919 európai parlamenti és tanácsi irányelvben***** megállapított rendelkezések.

* Az Európai Parlament és a Tanács 2014/41/EU irányelve (2014. április 3.) a büntetőügyekben kibocsátott európai nyomozási határozatról (HL L 130., 2014.5.1., 1. o.).

** HL C 197., 2000.7.12., 3. o.

*** Az Európai Parlament és a Tanács 2010/64/EU irányelve (2010. október 20.) a büntetőeljárás során igénybe vehető tolmácsoláshoz és fordításhoz való jogról (HL L 280., 2010.10.26., 1. o.).

**** Az Európai Parlament és a Tanács 2012/13/EU irányelve (2012. május 22.) a büntetőeljárás során a tájékoztatáshoz való jogról (HL L 142., 2012.6.1., 1. o.).

***** Az Európai Parlament és a Tanács 2013/48/EU irányelve (2013. október 22.) a büntetőeljárás során és az európai elfogatóparancshoz kapcsolódó eljárásokban ügyvédi segítség igénybevételéhez való jogról, valamint valamely harmadik félnek a szabadságelvonáskor történő tájékoztatásához való jogról és a szabadságelvonás ideje alatt harmadik felekkel és a konzuli hatóságokkal való kommunikációhoz való jogról (HL L 294., 2013.11.6., 1. o.).

***** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/343 irányelve (2016. március 9.) a büntetőeljárás során az ártatlanság vételeme egyes

vonatkozásainak és a tárgyaláson való jelenlét jogának megerősítéséről (HL L 65., 2016.3.11., 1. o.).

***** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/800 irányelve (2016. május 11.) a büntetőeljárás során gyanúsított vagy vádlott gyermekek részére nyújtandó eljárási biztosítékokról (HL L 132., 2016.5.21., 1. o.).

***** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1919 irányelve (2016. október 26.) a büntetőeljárások során a gyanúsítottak és a vádlottak, valamint az európai elfogatóparancshoz kapcsolódó eljárásokban a keresett személyek költségmentességéről (HL L 297., 2016.11.4., 1. o.).”

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) a j) pont helyébe a következő szöveg lép:

„j) »tiltott sávban történő közlekedés«: már meglévő állandó vagy ideiglenes közútszakasz egy részének – például a közforgalmú személyszállítás számára fenntartott sávnak, illetve forgalmi dugó vagy építési munkák miatt ideiglenesen lezárt sávnak – a jogellenes használata, a jogsértés helye szerinti tagállam joga által meghatározottak szerint”;

b) az l) pont helyébe a következő szöveg lép:

„l) »nemzeti kapcsolattartó pont«: az ezen irányelv alkalmazásában kijelölt, hatáskörrel rendelkező hatóság”;

c) a cikk szövege az alábbi o)–z) ponttal egészül ki:

„o) »a megfelelő követési távolság betartásának elmulasztása«: a járművezető által vezetett jármű előtt haladó járművel – annak hirtelen lelassulása vagy megállása esetén – történő ütközés elkerüléséhez szükséges távolság megtartásának mellőzése, a jogsértés helye szerinti tagállam jogában meghatározottak szerint;

p) »veszélyes előzés«: egy másik jármű vagy egy másik úthasználó oly módon történő előzése, amely sérti a jogsértés helye szerinti tagállam veszélyes előzésre vonatkozó szabályait;

q) »veszélyes parkolás«: a jármű oly módon történő parkolása, amely sérti a jogsértés helye szerinti tagállam veszélyes parkolásra vonatkozó szabályait. A parkolási díjak megfizetésének elmulasztása és más hasonló jogsértések nem minősülnek veszélyes parkolásnak;

r) »egy vagy több záróvonal átlépése«: a járművel legalább egy záróvonal jogellenes átlépése révén történő sávváltás, a jogsértés helye szerinti tagállam jogában meghatározottak szerint;

s) »a forgalommal szemben történő vezetés«: a járműnek a jogsértés helye szerinti tagállam jogában meghatározott, kijelölt közlekedési iránnyal szemben történő vezetése;

t) »a biztonsági folyosók kialakítására és használatára vonatkozó szabályok be nem tartása«: a járművek között kizárólag veszélyhelyzet célját szolgáló ideiglenes sáv kialakítására és használatára vonatkozó szabályok be nem tartása, amely sávot a járművezetőknek annak érdekében kell kialakítaniuk, hogy lehetővé tegyék a veszélyhelyzeti szolgálatot teljesítő járművek – például rendőrségi járművek, mentőjárművek vagy tűzoltóautók –

áthaladását és a veszélyhelyzet területére érkezését, a jogsértés helye szerinti tagállam jogában meghatározottak szerint;

u) »túlterhelt jármű használata«: olyan jármű használata, amely nem felel meg a legnagyobb megengedett össztömegre vonatkozóan a 96/53/EK tanácsi irányelv* átültető nemzeti törvényekben, rendeletekben vagy közigazgatási rendelkezésekben, vagy a jogsértés helye szerinti tagállam jogában meghatározott követelményeknek olyan járművek vagy műveletek esetében, amelyekre az említett irányelv nem állapít meg ilyen követelményeket;

v) »tájékoztató levél«: az 5. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett személyek által kapott első közlemény, a jogsértés helye szerinti tagállam vagy a tagállam joga szerint erre felhatalmazott bármely szervezet által az illetékes bíróság előtti jogorvoslati szakaszig kiadott, és legalább az 5. cikk (2) bekezdésében említett információkat tartalmazó közigazgatási vagy bírósági határozat, vagy bármely egyéb dokumentum;

w) »jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok«: olyan közigazgatási vagy bírósági határozatok vagy egyéb dokumentumok, amelyeket a jogsértés helye szerinti tagállam vagy a joga szerint erre felhatalmazott bármely szervezet a tájékoztató levelet követően, a levéllel kapcsolatban vagy a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető, kérdéses közlekedési jogsértéssel kapcsolatban ad ki a hatáskörrel rendelkező bíróság előtti jogorvoslati szakaszig;

x) »felelős személy«: a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésért felelős személy, a jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti jogával összhangban;

y) »végfelhasználó«: bármely olyan természetes személy, aki a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt jogsértések valamelyikének elkövetéséhez használt járműnek nem tulajdonosa vagy üzemben tartója, de aki jogszerűen használta a járművet, különösen hosszú távú lízing- vagy bérleti szerződés keretében vagy alkalmazottak rendelkezésére álló járműflotta részeként;

z) »tartózkodási hely szerinti tagállam«: bármely olyan tagállam, amelyről észszerű mértékű bizonyossággal feltételezhető, hogy az 5. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett személyek szokásos tartózkodási helye.

* A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).”

3. Az irányelv a következő 3a. cikkel egészül ki:

„3a. cikk

Nemzeti kapcsolattartó pontok

(1) Az ezen irányelv szerinti információcsere céljából minden egyes tagállam nemzeti kapcsolattartó pontot jelöl ki. A nemzeti kapcsolattartó pontok hatásköreire az érintett tagállam alkalmazandó jogszabályai irányadók.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy nemzeti kapcsolattartó pontjaik együttműködjenek a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések kivizsgálásában részt vevő hatóságokkal, különösen annak biztosítása érdekében, hogy minden szükséges információt kellő időben megosszanak, valamint a 4a. cikk (5) bekezdésében és az 5a. cikk (2) bekezdésében megállapított határidők betartása érdekében.”

4. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

A tagállamok közötti információcserére vonatkozó eljárás

(1) A 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések kivizsgálása céljából a tagállamok lehetővé teszik a többi tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjai számára, hogy azok automatizált keresés végzésére való jogosultsággal hozzáférjenek a következő nemzeti gépjármű-nyilvántartási adatokhoz:

- a) járművekre vonatkozó adatok;
- b) a járművek tulajdonosaira, üzemben tartóira vagy végfelhasználóira vonatkozó adatok, amennyiben rendelkezésre állnak.

Az első albekezdés a) és b) pontjában említett, a keresés elvégzéséhez szükséges adatelemek a mellékletben találhatók.

A kimenő kérelem formájában végrehajtott kereséseket a jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontja a teljes forgalmi rendszám felhasználásával végzi el.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a melléklet 2. szakaszának I., II. és IV. részében felsorolt adatelemek rendelkezésre álljanak és naprakészek legyenek nemzeti gépjármű-nyilvántartásaikban.

(3) A tagállamok a melléklet 2. szakaszának IV. részében és – amennyiben rendelkezésre állnak – a melléklet 2. szakaszának V. részében említett adatelemeket a kérdéses jármű tulajdonjogának vagy használatának bármely módosítását követően legalább 6 hónapig megőrzik a nemzeti gépjármű-nyilvántartásokban.

(4) A tagállamok az alábbi esetekben a kért adatelemek helyett a következő esetekben a »Ismeretlen adat« üzenetet küldik vissza:

- a) a járművet leselejtezték;
- b) a jármű teljes forgalmi rendszámát nem adják meg az (1) bekezdés szerinti kimenő kérelem formájában végrehajtott keresésben;
- c) a járműnek az (1) bekezdés szerinti kimenő kérelem formájában végrehajtott keresés során megadott teljes forgalmi rendszáma elavult vagy helytelen.

A tagállamok a kért adatelemek helyett a »Lopott jármű vagy rendszámtábla« üzenetet küldik vissza, amennyiben a járművet vagy a jármű rendszámtábláját lopottként rögzítették a nemzeti gépjármű-nyilvántartásban.

(5) A gépjármű-nyilvántartási adatok automatizált kereséséhez a tagállamok az Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszer (EUCARIS) kifejezetten erre a célra tervezett szoftveralkalmazását és e szoftver módosított változatait használják.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a gépjármű-nyilvántartási adatok automatizált keresése biztonságos, költséghatékony, gyors és megbízható legyen, és a keresést egy decentralizált struktúrában belül, interoperábilis eszközökkel végezzék.

A szoftvernek valós idejű online adatcsere-módot és kötegelt adatcsere-módot egyaránt biztosítania kell, ez utóbbinak lehetővé kell tennie több kérelem vagy válasz egyetlen üzenetben történő továbbítását. Az EUCARIS-on keresztül cserélt információkat titkosított formában kell továbbítani.

(6) A Bizottság az e cikk alapján végzett automatizált keresésekre vonatkozó eljárások és műszaki előírások – többek között kiberbiztonsági intézkedések – megállapítása céljából végrehajtási jogi aktusokat fogad el. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 10a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(7) Az e cikk (6) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok hatálybalépéséig az e cikk (1) bekezdésében említett kereséseket a 2008/616/IB határozat* melléklete 3. fejezetének 2. és 3. pontjában ismertetett, ezen irányelv mellékletével együtt alkalmazott eljárásoknak megfelelően kell végezni.

(8) Minden egyes tagállam maga viseli az (5) bekezdésben említett szoftveralkalmazásnak és módosított verzióinak a kezelése, használata és karbantartása kapcsán felmerülő költségeit.

* A Tanács 2008/616/IB határozata (2008. június 23.) a különösen a terrorizmus és a határokon átnyúló bűnözés elleni küzdelemre irányuló, határokon átnyúló együttműködés megerősítéséről szóló 2008/615/IB határozat végrehajtásáról (HL L 210., 2008.8.6., 12. o.).”

5. A szöveg a következő 4a., 4b. és 4c. cikkel egészül ki:

„4a. cikk

A felelős személy azonosítása során történő kölcsönös segítségnyújtás

(1) A tagállamok kölcsönös segítségnyújtást biztosítanak egymásnak, amennyiben a 4. cikk (1) bekezdésének megfelelően végrehajtott automatizált keresés eredményei alapján a jogsértés helye szerinti tagállam az 5. cikk (1) bekezdésében említett, jogkövetkezmények érvényesítését célzó eljárások megindításához vagy lefolytatásához nem tudja a felelős személyt a nemzeti jogszabályaiban előírtak szerint a szükséges mértékben azonosítani.

(2) A jogsértés helye szerinti tagállam határoz arról, hogy kér-e kölcsönös segítségnyújtást a (3) bekezdés második albekezdésében említett további információk megszerzéséhez. A kérelmet kizárólag közigazgatási vagy igazságügyi hatóság, vagy az adott ügyben hatáskörrel rendelkező rendőri hatóság bocsáthatja ki az adott tagállam nemzeti jogával összhangban.

(3) Amennyiben a jogsértés helye szerinti tagállam úgy határozott, hogy az (1) bekezdéssel összhangban kölcsönös segítségnyújtást kér, annak nemzeti kapcsolattartó pontja elektronikusan strukturált és aláírt kérelmet küld a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjának.

A nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam a következőkre kérhető:

- a) a már birtokában lévő információk alapján erősítse meg azt, hogy észszerű mértékű bizonyossággal feltételezhető, hogy a jogsértés helye szerinti tagállam detektáló berendezése által képfelvételen rögzített személy a jármű tulajdonosa, üzemben tartója vagy végfelhasználója, vagy bármely olyan személy, aki feltételezhetően felelős a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések valamelyikéért;
- b) kérje meg a jármű tulajdonosát, üzemben tartóját vagy végfelhasználóját, illetve bármely olyan személyt, aki a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések valamelyikéért feltételezhetően felelős, hogy a nemzeti jogával összhangban közöljön információkat a felelős személy személyazonosságáról.

(4) Amennyiben a nyilvántartás helye szerinti tagállamhoz vagy a tartózkodási hely szerinti tagállamhoz a (3) bekezdésben említett kérelem érkezik be, összegyűjti a kért információkat, kivéve, ha úgy dönt, hogy a (7) bekezdésben felsorolt elutasítási okok valamelyikére hivatkozik, vagy ha a kért információk nem gyűjthetők össze. A nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam – a nemzeti kapcsolattartó pontjának közreműködésével – indokolatlan késedelem nélkül elektronikus úton továbbítja a kért információkat a jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjának.

A (3) bekezdés második albekezdésének b) pontjában említett esetben a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam az alkalmazandó nemzeti eljárásoknak megfelelően úgy kér információt, mintha az érintett vizsgálati intézkedést a saját hatóságai rendelték volna el, kivéve, ha úgy dönt, hogy a (7) bekezdésben felsorolt elutasítási okok valamelyikére hivatkozik.

A nyilvántartás helye szerinti tagállam és a tartózkodási hely szerinti tagállam a kiegészítő információk összegyűjtése során betartja a jogsértés helye szerinti tagállam által kifejezetten kért alaki követelményeket és eljárásokat, amennyiben azok nem összeegyeztethetetlenek a nemzeti jogszabályaikkal.

(5) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a kért információkat a kérelem beérkezésétől számított indokolatlan késedelem nélkül rendelkezésre bocsássák.

Amennyiben a kérelem beérkezését követően az információk indokolatlan késedelem nélkül nem gyűjthetők össze, a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjai a lehető leghamarabb továbbítják ezeket az információkat a jogsértés helye szerinti tagállamnak, a késedelem okainak megfelelő magyarázatával együtt.

Amennyiben egyértelművé válik, hogy a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam nem tudja összegyűjteni az összes kért információt vagy azok egy részét, ennek okairól haladéktalanul részletes magyarázatot küld a jogsértés helye szerinti tagállamnak.

(6) A megkeresett tagállamok előzetes közigazgatási vagy bírósági érvényesítési eljárást írhatnak elő annak biztosítása érdekében, hogy a kért információk szükségesek és arányosak legyenek a felelős személy azonosításához, különös tekintettel a feltételezett felelős személyek jogaira.

(7) A tagállamok elutasíthatják a (3) bekezdéssel összhangban kért kiegészítő információk rendelkezésre bocsátását. Ezt kizárólag az alábbi esetekben tehetik meg:

- a) a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam joga értelmében létezik olyan mentesség vagy kiváltság, amely lehetetlenné teszi az információk rendelkezésre bocsátását;
- b) a kért információk rendelkezésre bocsátása ellentétes lenne a *ne bis in idem* elvével;
- c) a kért információk rendelkezésre bocsátása alapvető nemzetbiztonsági érdekeket sértene, veszélyeztetné az információforrást, vagy konkrét hírszerzési tevékenységekhez kapcsolódó minősített adatok felhasználásával járna együtt;
- d) alapos okkal feltételezhető, hogy a kért információk rendelkezésre bocsátása összeegyeztethetetlen lenne a nyilvántartás helye szerinti tagállamnak vagy a tartózkodási hely szerinti tagállamnak az Európai Unióról szóló szerződés 6. cikke és az Európai Unió Alapjogi Chartája szerinti kötelezettségeivel;
- e) a kért információk rendelkezésre bocsátása a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam nemzeti jogával összhangban védelemben részesülő személy személyazonosságát fedné fel;
- f) amennyiben a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam a (6) bekezdésben említett előzetes közigazgatási vagy bírósági érvényesítési eljárást ír elő, de a jogsértés helye szerinti tagállam a kérelem továbbítását megelőzően nem hagyta jóvá a kérelmet, és az adott ügy körülményei alapján a kért információk nem minősülnek szükségesnek és arányosnak a felelős személy azonosításához.

A tagállamok a lehető leghamarabb, de legkésőbb a kérelem kézhezvételétől számított 15 napon belül határoznak arról, hogy hivatkoznak-e elutasítási okra. Azok a tagállamok, amelyek elutasítási ok alkalmazása mellett döntenek, a nemzeti kapcsolattartó pontjuk közreműködésével indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatják erről a jogsértés helye szerinti tagállamot.

(8) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a (3) bekezdés második albekezdésének b) pontjában említett esetre rendelkezésre álljanak a hasonló belföldi esetekben rendelkezésre álló jogorvoslati lehetőségekkel egyenértékű jogorvoslati lehetőségek.

(9) A jogsértés helye szerinti tagállam, a nyilvántartás helye szerinti tagállam és a tartózkodási hely szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjai bármely megfelelő módon konzultálhatnak egymással e cikk hatékony alkalmazásának elősegítése érdekében.

(10) A (2) bekezdésben említett kérelmet a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam nyelven vagy nyelveinek egyikén kell továbbítani, amely nyelv(ek)ről az 5a. cikk (8) bekezdésével összhangban értesíteni kell a Bizottságot.

A kérelemre válaszul szolgáltatott információkat annak a tagállamnak a nyelven vagy nyelvein kell közölni, amely(ek)ről az 5a. cikk (8) bekezdésének megfelelően értesítették a Bizottságot.

(11) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a kérelemhez rendszeresített egységes elektronikus formanyomtatvány tartalmának, a (3) és (4) bekezdésben említett információk továbbítására szolgáló eszközöknek, valamint az adatcsere szolgáló szoftveralkalmazás funkcióinak és műszaki előírásainak – többek között kiberbiztonsági intézkedéseknek – a további pontosítása céljából. A

szoftverspecifikációknak rendelkezniük kell az online aszinkron adatcsere módjáról és az aszinkron kötegetelt adatcsere módjáról is, valamint az adatelemek titkosított formában történő továbbításáról.

A kérelemhez rendszeresített egységes elektronikus formanyomtatványnak a következő információkat kell tartalmaznia:

- a) a (6) bekezdésben említett, a kért információk érvényesítésére vonatkozó közigazgatási vagy bírósági határozat, valamint adott esetben a határozatot meghozó hatóság adatai;
- b) a 4. cikk (1) bekezdésével összhangban végzett automatizált keresés eredményeként megszerzett, a járművek tulajdonosaira, üzemben tartóira vagy végfelhasználóira vonatkozó adatelemek;
- c) amennyiben rendelkezésre áll, a felelős személyről készült, a detektáló berendezésekből, különösen a sebességmérő kamerákból nyert képfelvétel.

Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 10a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

4b. cikk

A felelős személy azonosítását elősegítő nemzeti intézkedések

(1) A tagállamok a felelős személy sikeres azonosítása érdekében a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekkel kapcsolatban bármilyen intézkedést hozhatnak, például a felelős személy azonosításában való együttműködésre vonatkozó kötelezettséggel kapcsolatos intézkedéseket, azzal a feltétellel, hogy tiszteletben tartják az uniós és a nemzeti jog szerinti alapvető és eljárási jogokat.

(2) Az (1) bekezdéssel összhangban a tagállamok különösen:

- a) dokumentumokat kézbesíthetnek a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések elkövetéséért feltételezhetően felelős személyeknek, ideértve az e személyeket felelősségük megerősítésére kérő dokumentumokat is;
- b) a lehető legnagyobb mértékben alkalmazhatják a feltételezett felelős személyekre hárított azon kötelezettségeket, amelyek relevánsak az azonosításuk szempontjából.

4c. cikk

Egyéb adatbázisok használata

A tagállamok más adatbázisok, például vezetőiengedély-nyilvántartások vagy népesség-nyilvántartások felhasználásával is cserélhetnek adatokat, illetve hozzáférhetnek adatokhoz, kizárólag a felelős személy azonosítása céljából. Ezt kizárólag akkor tehetik meg, ha az adatcsere vagy az adatokhoz való hozzáférés kifejezetten az uniós jogszabályokon alapul.”

6. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekről szóló tájékoztató levél

(1) A jogsértés helye szerinti tagállam határoz arról, hogy indít-e eljárást a jogkövetkezmények érvényesítése érdekében a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekkel kapcsolatban.

Amennyiben a jogsértés helye szerinti tagállam ilyen eljárás megindításáról határoz, e tagállam tájékoztató levél útján haladéktalanul tájékoztatja a feltételezett felelős személyt a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésről és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó eljárás megindítására vonatkozó határozatáról.

A tájékoztató levél a második albekezdésben meghatározottaktól eltérő célokat is szolgálhat.

(2) A tájékoztató levélnek legalább a következőket kell tartalmaznia:

- a) annak feltüntetése, hogy a levelet ezen irányelv alkalmazásában adták ki;
- b) a hatáskörrel rendelkező hatóság neve, levelezési címe, telefonszáma és e-mail-címe;
- c) a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésre vonatkozó összes releváns információ, különösen a jogsértés elkövetéséhez használt járműre vonatkozó adatok, beleértve a jármű forgalmi rendszámát, a jogsértés helyét, dátumát és időpontját, a jogsértés jellegét, a megsértett jogszabályi rendelkezésekre való részletes hivatkozást, valamint adott esetben a jogsértés elkövetésének megállapításához használt eszközre vonatkozó adatokat;
- d) a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértés jogi minősítésére, az alkalmazandó szankciókra és a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértés egyéb jogkövetkezményeire vonatkozó részletes információk, többek között a járművezetéstől való eltiltásra vonatkozó információk (beleértve a büntetőpontokat vagy a járművezetési jogosultságra vonatkozó egyéb korlátozásokat), a jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti jogával összhangban;
- e) arra vonatkozó részletes információk, hogy hol és hogyan gyakorolható a védelemhez való jog vagy a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértés ügyében lefolytatandó eljárásról szóló határozat elleni fellebbezéshez való jog, beleértve az ilyen fellebbezés elfogadhatóságára vonatkozó követelményekre és a fellebbezés benyújtásának határidejére, valamint az arra vonatkozó információkat, hogy a jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti jogával összhangban alkalmazandók-e az érintett személy távollétében lefolytatott eljárások, és ha igen, milyen feltételek mellett;
- f) adott esetben az e cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett személyek esetében azon eljárásokra vonatkozó információk, amelyek célja, hogy a 4b. cikkel összhangban tájékoztassák a jogsértés helye szerinti tagállam hatóságait a felelős személy személyazonosságáról;
- g) adott esetben a kirótt pénzbírság rendezésére lehetőséget biztosító hatóság nevére, címére és nemzetközi bankszámlaszámára (IBAN), a fizetési határidejére és az alternatív fizetési módokra, különösen a konkrét szoftveralkalmazásokra vonatkozó részletes információk, amennyiben ezek a módok belföldi és külföldi személyek számára egyaránt elérhetők;

- h) az alkalmazandó adatvédelmi szabályokra, az érintettek jogaira, valamint a további információk rendelkezésre állására vonatkozó információk, vagy azon helyre való hivatkozás, ahonnan ezek az információk az (EU) 2016/680 európai parlamenti és tanácsi irányelv 13. cikke vagy az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet 13. és 14. cikke értelmében könnyen lekérdezhetők, beleértve az arra vonatkozó információkat is, hogy a személyes adatok milyen forrásból származnak;
- i) adott esetben arra vonatkozó részletes információk, hogy a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt jogsértésekre kivetett szankciók enyhíthetők-e, illetve hogyan enyhíthetők, többek között a pénzbírság előrehozott kifizetésével;
- j) adott esetben annak egyértelmű feltüntetése, hogy a küldő magán- vagy közjogi szervezet az 5b. cikkel összhangban a jogsértés helye szerinti tagállam által feljogosított meghatalmazott, valamint a követelt pénzüsszegeknek a jogalapjuk alapján történő egyértelmű elhatárolása.

(3) A (2) bekezdéstől eltérve a tagállamok gondoskodnak arról, hogy amennyiben a felelős személy olyan külföldi járművezető, akit közúti ellenőrzés során helyszíni ellenőrzésnek vetettek alá, a tájékoztató levél legalább a (2) bekezdés c), d), e) és g) pontjában felsorolt adatokat tartalmazza.

(4) A feltételezett felelős személyek kérésére a jogsértés helye szerinti tagállam gondoskodik arról, hogy a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető jogsértés kivizsgálására hatáskörrel rendelkező hatóságok birtokában lévő valamennyi lényeges információhoz hozzáférést biztosítsanak.

(5) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a (2) bekezdés e) és i) pontjával összhangban a külföldi személyek számára a jogorvoslati joguk gyakorlására vagy a szankciók enyhítésére nyitva álló határidők kezdete megfeleljen a tájékoztató levél kézhezvételi időpontjának.”

7. A szöveg a következő 5a. és 5b. cikkel egészül ki:

„5a. cikk

A tájékoztató levél és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok kézbesítése

(1) A tagállamok a tájékoztató levelet és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumokat ajánlott küldeményként vagy – a 910/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* III. fejezetének 7. szakaszával összhangban – azzal egyenértékű elektronikus úton küldik el a feltételezett felelős személyeknek, vagy az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett esetben a tájékoztató levelet közvetlenül a feltételezett felelős személynek adják át.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a tájékoztató levél elküldésére legkésőbb a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértés nyilvántartásba vételétől számított egy hónapon belül, vagy amennyiben a vizsgálat során több tájékoztató levelet kell kiküldeni, a későbbi tájékoztató levelek elküldését szükségessé tevő esemény bekövetkezésétől számított 15 napon belül sor kerüljön.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a jogkövetkezmények érvényesítését célzó bármely egyéb dokumentum elküldésére az azt szükségessé tevő esemény bekövetkezésétől számított 15 napon belül sor kerüljön.

(3) A jogsértés helye szerinti tagállam az alábbi esetekben a tájékoztató levelet vagy a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumokat a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam hatóságainak közreműködésével küldheti el a feltételezett felelős személyeknek:

- a) a dokumentum címzettjének címe ismeretlen, vagy arról hiányos vagy bizonytalan információk állnak rendelkezésre;
- b) a jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti joga szerinti eljárási szabályok a dokumentum címzett részére történt kézbesítésének olyan bizonyítékát követelik meg, amely ajánlott küldeményként vagy azzal egyenértékű elektronikus úton nem szerezhető be;
- c) a dokumentumot nem lehetett ajánlott küldeményként vagy azzal egyenértékű elektronikus úton kézbesíteni;
- d) a jogsértés helye szerinti tagállamnak alapos oka van annak vélelmezésére, hogy a dokumentum ajánlott küldeményként vagy azzal egyenértékű elektronikus úton történő kézbesítése az adott esetben nem vezet eredményre vagy nem megfelelő.

(4) A (3) bekezdésben említett kölcsönös segítségnyújtási eljárás megindítása iránti kérelmet közigazgatási vagy igazságügyi hatóság, vagy az adott ügyben illetékes rendőri hatóság adhatja ki a jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti jogával összhangban.

A jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontja a kézbesítendő tájékoztató levelet vagy jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumokat egy elektronikus struktúrált kérelemmel együtt továbbítja a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjának.

(5) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a (3) bekezdéssel összhangban kézbesítendő tájékoztató levelet és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumokat a nemzeti joguknak megfelelően, vagy kellően indokolt esetben a jogsértés helye szerinti tagállam által kért konkrét módon kézbesítsék, kivéve, ha ez a mód összeegyeztethetetlen nemzeti jogukkal.

(6) A nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam gondoskodik arról, hogy nemzeti kapcsolattartó pontja elektronikus struktúrált igazolást állítson ki, és azt az alábbi esetekben elküldje a jogsértés helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjának:

- a) a tájékoztató levél vagy a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok (3) bekezdés szerinti kézbesítésével kapcsolatos alaki követelmények teljesítését követően;
- b) sikertelen kézbesítés esetén.

A jogsértés helye szerinti tagállam kérése esetén az igazoláshoz mellékelni kell a kézbesített dokumentumok másolatát.

(7) A (4) bekezdésben említett kérelmet a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam nyelvén vagy nyelveinek egyikén kell

továbbítani, amely nyelv(e k)ről a (8) bekezdéssel összhangban értesíteni kell a Bizottságot. A (6) bekezdésben említett igazolást annak a tagállamnak a nyelvén kell továbbítani, amelyen a (8) bekezdéssel összhangban értesítették a Bizottságot a jogsértésről.

(8) Amennyiben a jogsértés helye szerinti tagállam arról határoz, hogy a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekkel kapcsolatban eljárást indít a jogkövetkezmények érvényesítése érdekében, az adott tagállam a tájékoztató levelet és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumokat a jármű forgalmi engedélyének nyelvén küldi meg.

Amennyiben a jármű forgalmi engedélyének nyelve nem áll rendelkezésre, vagy megalapozott kétség merül fel azzal kapcsolatban, hogy a tájékoztató levélnek vagy a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumoknak a jármű forgalmi engedélye nyelvén történő megküldése megfelelne-e az érintett személy alapvető jogai védelmének, a tájékoztató levelet és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumokat a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a feltételezett felelős személy tartózkodási helye szerinti tagállam hivatalos nyelvén vagy nyelvein kell megküldeni.

Az e bekezdés második albekezdésében foglalt esetekben, amennyiben a nyilvántartás helye szerinti tagállamban vagy a tartózkodási hely szerinti tagállamban több hivatalos nyelv is létezik, a tájékoztató leveleket és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumokat annak a régiónak vagy egyéb földrajzi területnek a hivatalos nyelvén vagy nyelvein kell megküldeni, ahol a feltételezett felelős személyek címe található, vagy egy másik olyan nyelven, amelyet az adott tagállam elfogadottként jelölt meg.

Az egyes tagállamok közlik a Bizottsággal az Unió bármely olyan hivatalos nyelvét, amelyen a tájékoztató levél megküldhető, szükség esetén régiók vagy egyéb földrajzi területek szerinti bontásban. A Bizottság az elfogadott nyelvek listáját elérhetővé teszi a 8. cikkben említett online portálon.

(9) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a feltételezett felelős személyek a bíróság előtti jogorvoslati szakaszig kommunikálhassanak a jogsértés helye szerinti tagállam hatóságaival azon nyelvek bármelyikén, amelyeket a nyilvántartás helye szerinti tagállam vagy a tartózkodási hely szerinti tagállam, vagy a jogsértés helye szerinti tagállam a (8) bekezdésnek megfelelően közölt a Bizottsággal, vagy – amennyiben az érintett személy nem ismeri eléggé ezeket a nyelveket – olyan uniós nyelven, amelyet a személy beszél vagy ért.

(10) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a tájékoztató levél és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok fordításának minősége legalább a 2010/64/EU irányelv 3. cikkének (9) bekezdésében meghatározott színvonalú legyen.

(11) A jogsértés helye szerinti tagállam gondoskodik arról, hogy a feltételezett felelős személyeknek kézbesített tájékoztató levelet és jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumokat bíróság, törvényszék vagy hasonló, jogilag kötelező erejű határozat meghozatalára hatáskörrel rendelkező intézmény – bármely, az 5. cikk alapján indított eljárások kimenetele tekintetében jogos érdekekkel bíró személy kérelmére – hatékonyan és gyorsan felülvizsgálhassa azon az alapon, hogy az adott dokumentumok nem felelnek meg e cikknek.

(12) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el annak érdekében, hogy meghatározza a (4) bekezdésben említett kérelem elektronikus formanyomtatványainak és a (6) bekezdésben említett igazolásnak a tartalmát, valamint az adatcsere szolgáltató szoftveralkalmazás funkcióit és műszaki előírásait, többek között kiberbiztonsági intézkedéseket is. A szoftverspecifikációknak az online aszinkron adatcsere módjáról és az aszinkron kötegetelt adatcsere módjáról egyaránt rendelkezniük kell. Az adatokat a legkorszerűbb titkosítási technológia alkalmazásával kell továbbítani. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 10a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

5b. cikk

A tagállamok által felhatalmazott jogi személyek pénzügyi követelései

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy amennyiben egy önálló jogi személyiséggel rendelkező magán- vagy közjogi szervezet felhatalmazást kap az 5. cikk (1) bekezdése alapján indított, jogkövetkezményeket érvényesítő eljárások vagy azok egy részének igazgatására, többek között a pénzbírságok érvényesítésére, a feltételezett felelős személyeket ne terheljék az adott szervezet számára az eljárások lebonyolítása során felmerült jogi és igazgatási költségekkel kapcsolatos díjak. Ez nem sérti a tagállami hatóságok arányos igazgatási díjak felszámításához fűződő jogát.

* Az Európai Parlament és a Tanács 910/2014/EU rendelete (2014. július 23.) a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról, valamint az 1999/93/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 257., 2014.8.28., 73. o.).”

8. A 6., 7. és 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

Jelentéstétel és nyomon követés

(1) Minden tagállam legkésőbb 2024. május 6-án, 2026. május 6-án [...] e bekezdés második és harmadik albekezdésével összhangban átfogó jelentést küld a Bizottságnak.

Mindegyik átfogó jelentésben fel kell tüntetni a jogsértés helye szerinti tagállam által a területén elkövetett jogsértéseket követően a nyilvántartás helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjához intézett automatizált keresések számát és a kérelmekben foglalt jogsértések típusát, valamint a válasz nélkül maradt kérelmek számát.

Mindegyik átfogó jelentésben emellett be kell mutatni a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések jogkövetkezményeinek érvényesítése tekintetében nemzeti szinten fennálló helyzetet, az olyan jogsértések aránya alapján, amelyeket tájékoztató levél követett.

(2) A tagállamok *[négy évvel ezen irányelv hatálybalépését követően]*-ig, majd azt követően négyévente jelentést küldenek a Bizottságnak ezen irányelv alkalmazásáról.

(3) A jelentésben fel kell tüntetni a jogsértés helye szerinti tagállam által a 4. cikk (1) bekezdésével összhangban végzett és a nyilvántartás helye szerinti tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjának címzett automatizált keresések számát a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, az adott tagállam területén elkövetett, közúti

közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértéseket követően, azon jogsértések típusával együtt, amelyek tekintetében kérelmet intéztek, valamint a válasz nélkül maradt kérelmek strukturált számáról a hiba típusa szerint. Ezek az információk alapulhatnak az EUCARIS-on keresztül szolgáltatott adatokon.

A jelentésnek tartalmaznia kell a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések jogkövetkezményeinek érvényesítése tekintetében nemzeti szinten fennálló helyzet leírását is. A leírásnak legalább a következőket kell tartalmaznia:

- a) a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető, nyilvántartásba vett közlekedési jogsértések teljes száma, amelyeket automatikusan vagy a felelős személy helyszíni azonosítása nélkül állapítottak meg;
- b) a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető, nyilvántartásba vett közlekedési jogsértések száma, amelyeket a jogsértés helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban nyilvántartásba vett járművekkel követtek el, és amelyeket automatikusan vagy a felelős személy helyszíni azonosítása nélkül állapítottak meg;
- c) a rögzített vagy hordozható automatikus detektáló berendezések, többek között sebességmérő kamerák száma;
- d) a külföldi személyek által önként kifizetett pénzbírságok száma;
- e) a 4a. cikk (3) bekezdésével összhangban elektronikus úton továbbított kölcsönös segítségnyújtás iránti kérelmek száma, valamint az ilyen kérelmek száma, amennyiben az adatszolgáltatás elmaradt;
- f) az 5a. cikk (4) bekezdésével összhangban elektronikus úton továbbított kölcsönös segítségnyújtás iránti kérelmek száma, valamint az ilyen kérelmek száma, amennyiben a dokumentumok kézbesítése nem volt lehetséges.

(4) A Bizottságnak értékelnie kell a tagállamok által küldött jelentéseket, és legkésőbb az összes tagállam jelentésének beérkezését követő hat hónap elteltével tájékoztatnia kell a 10a. cikkben említett bizottságot azok tartalmáról.

7. cikk

További kötelezettségek

Az (EU) 2016/679 rendelet, az (EU) 2016/680 irányelv és az (EU) 2022/2555 európai parlamenti és tanácsi irányelv* szerinti kötelezettségek sérelme nélkül a tagállamok tájékoztatják egymást az (EU) 2022/2555 irányelv 10. cikke szerint bejelentett kiberbiztonsági eseményekről, amennyiben az események virtuális vagy fizikai felhőben vagy felhőalapú tárhelyszolgáltatásokban tárolt adatokhoz kapcsolódnak.

8. cikk

A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjére szolgáló portál (határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott portál)

(1) A Bizottság a határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott online portált hoz létre és tart fenn, amely az Unió valamennyi hivatalos nyelvén elérhető, és amelynek célja:

- a) információmegosztás az úthasználókkal az ezen irányelv hatálya alá tartozó területen a tagállamokban hatályos szabályokról, különösen a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályokról, a jogorvoslati eljárásokról, az alkalmazott szankciókról, valamint a pénzbírságok kifizetésére szolgáló rendszerekről és az e célra rendelkezésre álló eszközökről;
- b) a nemzeti kapcsolattartó pontok és a tagállamok más érintett hatóságai között egymással és a többi úthasználóval folytatott információcsere és egyéb interakciók, különösen a szankciók érvényesítését elősegítő konkrét tagállami alkalmazásokhoz való hozzáférés biztosításával, adott esetben a pénzbírságok kifizetéséhez is. Ez magában foglalhatja a gépjármű-nyilvántartási adatok, valamint a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető jogsértésekért feltételezhetően felelős személyek adatainak cseréjét.

(2) A felelős személyek azonosítása és a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok határokon átnyúló érvényesítése terén hatáskörrel rendelkező nemzeti kapcsolattartó pontok és más érintett hatóságok számára hozzáférést kell biztosítani a határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott portálhoz.

(3) A tagállamok segítséget nyújtanak az úthasználóknak a tájékoztató levelek és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok hitelességének ellenőrzése során. E célból a tagállamok a határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott portálon keresztül megosztják egymással és a Bizottsággal a hatóságaik által kiadott, határokon átnyúló ügyekben használt tájékoztató levelek és jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok sablonjait. A tagállamok tájékoztatják egymást azokról a hatóságokról és felhatalmazott jogi személyekről is, amelyek jogosultak e levelek és dokumentumok kiadására. Az (EU) 2018/1725 rendelettel** összhangban a határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott portál adatkezelője a Bizottság.

(4) A határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott portálnak kompatibilisnek kell lennie az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet*** alapján létrehozott felhasználói felülettel és más, hasonló célú portálokkal vagy platformokkal, például az európai igazságügyi portállal.

(5) A tagállamok e cikk alkalmazásában naprakész információkat szolgáltatnak egymásnak és a Bizottságnak, és a határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott portálon keresztül rendszeresen kommunikálnak az úthasználókkal.

(6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a határokon átnyúló jogérvényesítésre szakosodott portál használatához és karbantartásához szükséges műszaki előírások – többek között kiberbiztonsági intézkedések – megállapítása érdekében. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 10a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2555 irányelve (2022. december 14.) az Unió egész területén egységesen magas szintű kiberbiztonságot biztosító intézkedésekről, valamint a 910/2014/EU rendelet és az (EU) 2018/1972 irányelv módosításáról és az (EU) 2016/1148 irányelv hatályon kívül helyezéséről (NIS 2 irányelv) (HL L 333., 2022.12.27., 80. o.).

****** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

******* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1724 rendelete (2018. október 2.) az információkhoz, eljárásokhoz, valamint segítségnyújtó és problémamegoldó szolgáltatásokhoz hozzáférést biztosító egységes digitális kapu létrehozásáról, továbbá az 1024/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 295., 2018.11.21., 1. o.).”

9. A szöveg a következő 8a. cikkel egészül ki:

„8a. cikk

A jogérvényesítési tevékenységek terén folytatott, határokon átnyúló együttműködés pénzügyi támogatása

A Bizottság pénzügyi támogatást nyújt azokhoz a kezdeményezésekhez, amelyek hozzájárulnak a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok Unión belüli érvényesítése terén folytatott határokon átnyúló együttműködéshez, különösen a bevált gyakorlatok cseréjéhez, az intelligens jogérvényesítési módszerek és technikák tagállamokon belüli alkalmazásához, a jogérvényesítő hatóságok kapacitásépítésének fokozásához és a határokon átnyúló jogérvényesítési intézkedésekkel kapcsolatos figyelemfelkeltő kampányokhoz.”

10. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy a mellékletet a műszaki fejlődés fényében naprakésszé tegye, vagy ha ezt a melléklet naprakésszé tétele szempontjából közvetlenül releváns uniós jogi aktusok előírják.”

11. A szöveg a következő 10a. cikkel egészül ki:

„10a. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Ha a bizottságnak írásbeli eljárás keretében kell véleményt nyilvánítania, az ilyen eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a véleménynyilvánításra megállapított határidőn belül a bizottság elnöke úgy határoz, vagy a bizottsági tagok egyszerű többsége ezt kéri.

Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

* Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”

12. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

A Bizottság jelentéstételi kötelezettsége

A Bizottság legkésőbb a 6. cikk (2) bekezdésében említett jelentések összes tagállamtól történő beérkezését követő 18 hónap elteltével jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv tagállamok általi alkalmazásáról.”

13. Az I. melléklet helyébe ezen irányelv melléklete lép.

14. A II. mellékletet el kell hagyni.

2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [az ezen irányelv hatálybalépésétől számított két év]-ig megfeleljenek. Az említett rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe

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

1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Közlekedés, közúti közlekedésbiztonság

1.3. A javaslat/kezdemenyezés a következőre irányul:

☐ új intézkedés

☐ kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés⁷³

☒ jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

☐ egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

E kezdeményezés általános célkitűzése a közúti közlekedésbiztonság javítása a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok EU-n belüli eredményesebb, határokon átnyúló érvényesítésével.

1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

A kezdeményezés konkrét célkitűzései a következők:

- a külföldi járművezetők közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos további közlekedési szabályoknak való megfelelésének javítása;
- a tagállamok közötti kölcsönös segítségnyújtási eljárások egyszerűsítése a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálása során;
- a külföldi jogsértők alapvető jogai védelmének megerősítése, beleértve a személyes adatok védelmére vonatkozó új uniós szabályokkal való harmonizációt.

1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdemenyezés a kedvezményezettek/célcsoportokra.

A kezdeményezés a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályoknak a szankciókat gyakran elkerülő külföldi jogsértők esetében történő hatékonyabb érvényesítése révén hozzá fog járulni az EU-n belüli közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló általános célkitűzéshez. Becslések szerint ennek jelentős pozitív hatása lesz a megmentett életek és az elkerült sérülések tekintetében (384 megmentett élet és 21 405 elkerült sérülés).

⁷³

A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

A javaslat hatályát ki fogják terjeszteni a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető egyéb közlekedési jogsértésekre, például a megfelelő követési távolság betartásának elmulasztására, a veszélyes előzésre, a veszélyes parkolásra, a záróvonal(ak) átlépésére, a forgalommal szemben vagy biztonsági sávban történő vezetésre, valamint a túlterhelt járművek vezetésére. Az irányelv hatályának e jogsértésekre történő kiterjesztése révén a megállapított jogsértések száma 2025-ben várhatóan 2 %-kal fog emelkedni az alapforgatókönyvhöz képest, következésképpen a teljes értékelési időszak alatt.

Jelenleg a külföldön nyilvántartásba vett járművekkel elkövetett összes jogsértés mintegy 20 %-ának kivizsgálása technikai problémák – például a nemzeti gépjármű-nyilvántartásokban szereplő pontos információk rendelkezésre állása és a felelős személy azonosítása – miatt hiúsul meg. A javaslat eredményeképpen várhatóan növekedni fog a sikeresen lebonyolított vizsgálatok száma. A javaslat a gépjármű-nyilvántartások tartalmának javítását és a jogérvényesítő hatóságok közötti meglévő információcsere javítását célzó szakpolitikai intézkedéseket vezet be. Ezen intézkedéseken túlmenően a javaslat – a felelős személy jobb azonosítása érdekében – konkrét információk, például vizuális bizonyítékok elektronikus cseréjén alapuló, helyezethez igazított jogkövetkezmény-érvényesítési vizsgálati eljárásokat tartalmaz. Lehetővé teszi továbbá a jármű tulajdonosa/üzemben tartója azon kötelezettségének alkalmazását, hogy a tagállamok nemzeti jogával összhangban együttműködjön a jogérvényesítő hatóságokkal a járművezető/tényleges jogsértő azonosításában.

A javaslat hozzájárul a szankciók határokon átnyúló érvényesítésének javításához, mivel a vizsgálatok javítását és a felelős személy azonosításának javítását célzó intézkedések szintén pozitív hatással lesznek a sikeresen kivizsgált jogsértések számára, és ennél fogva – a járművezetőkkel szembeni egyenlő bánásmódnak köszönhetően – a magasabb jogérvényesítési arányokra.

A javaslat a külföldi járművezetők alapvető jogainak védelmét célzó intézkedéseket vezet be annak biztosítása érdekében, hogy a jogérvényesítő hatóságok által a jogsértéssel kapcsolatban kiadott tájékoztató levél vagy jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentum tartalmazza a közigazgatási vagy büntetőeljárásra vonatkozó összes szükséges információt, a járművezetők által értett nyelven íródjon, és e dokumentumok hitelessége ellenőrizhető legyen.

Végezetül a javaslat célja, hogy a meglévő beavatkozás alapján javítsa a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok határokon átnyúló érvényesítését. Ez azt jelenti, hogy az alapforgatókönyv már tartalmaz néhány intézkedést a megnevezett problémák kezelésére. A javaslatban szereplő intézkedések főként technikai jellegűek, és a meglévő szabályokat egészítik ki, ugyanakkor elfogadják, hogy nem megvalósítható alternatíva a nemzeti jogrendszerek harmonizálása, beleértve a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálását támogató eljárásokat és az ilyen jogsértésekre kivetett szankciók határokon átnyúló érvényesítését, ami jelentősen növelheti a sikeres vizsgálatok arányát.

A javaslat hatályának tervezett kiterjesztése, valamint a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló, egyszerűsített kivizsgálása miatt, amely a gyakran közigazgatási jellegűnek minősített, illetve külön informatikai portál és platformok létrehozásával digitalizált jogsértések tömeges felderítéséhez igazodik, több jogsértést lehet majd sikeresen kivizsgálni, ezáltal csökkentve a külföldi jogsértők büntetlenségét. Következésképpen a külföldi járművezetők meg

fogják változtatni az utakon tanúsított magatartásukat. Ennek eredményeként az alapforgatókönyvhöz képest várhatóan kevesebb olyan jogsértés lesz, amelyet külföldön nyilvántartásba vett járművekkel követnek el.

1.4.4. Teljesítménymutatók

Határozza meg az előrehaladás és az eredmények nyomon követésére szolgáló mutatókat.

A Bizottság a kezdeményezés/beavatkozás végrehajtására és alkalmazásának eredményességére vonatkozó alábbi teljesítménymutatókat fogja nyomon követni (a javaslat 6. cikke):

- az irányelv hatálya alá tartozó, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető, nyilvántartásba vett közlekedési jogsértések teljes száma, amelyeket automatikusan vagy a felelős személy helyszíni azonosítása nélkül állapítottak meg;
- az irányelv hatálya alá tartozó, a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető, nyilvántartásba vett közlekedési jogsértések száma, amelyeket a jogsértés helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban nyilvántartásba vett járművekkel követtek el, és amelyeket automatikusan vagy a felelős személy helyszíni azonosítása nélkül állapítottak meg;
- a rögzített vagy hordozható automatikus detektáló berendezések, például sebességmérő kamerák száma;
- a külföldi személyek által önként kifizetett pénzbírságok száma;
- a kölcsönös segítségnyújtási eljárás (a jogkövetkezmények érvényesítését célzó vizsgálat) keretében elektronikus úton továbbított kérelmek száma, valamint az ilyen kérelmek száma, amennyiben az adatszolgáltatás elmaradt;
- az elektronikus úton továbbított kérelmek száma, valamint az ilyen kérelmek száma, amennyiben a dokumentumok kézbesítése nem volt lehetséges.

1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével

Nincsenek olyan konkrét követelmények, amelyeket rövid vagy hosszú távon teljesíteni kellene. Mindazonáltal a kezdeményezés rövid távon várhatóan jelentősen csökkenti a külföldi jogsértők büntetlenségét, miközben a jelenlegi irányelvre épül, amely figyelemreméltóan hozzájárult anonimitásuk megszüntetéséhez. Hosszú távon előreláthatólag érzékelhetőbben csökken az olyan halálos kimenetelű közúti balesetek és súlyos sérülések száma, amelyekben külföldi járművezetők érintettek.

1.5.2. Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.

A kezdeményezés hozzáadott értéke hasonló a jelenlegi irányelv uniós hozzáadott értékéhez. A meglévő két- és többoldalú megállapodások (például a salzburgi fórum határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló megállapodása) sem a külföldi jogsértők büntetlenségének megszüntetése, sem az úthasználókkal szembeni egyenlő bánásmód biztosítása terén nem tudnák elérni az irányelv eredményességi szintjét. Az irányelv értékelése rámutatott, hogy amennyiben a tagállamok ugyanezeket az

eredményeket akarják elérni kétoldalú megállapodások megkötésével, több száz ilyen megállapodást kellene aláírni, ami rendkívüli bonyolultságot és esetleges következtelenségeket eredményezne, és végső soron jelentős költségekkel járna a nemzeti közigazgatások számára. Az uniós fellépés hozzáadott értéke ezért hatékonysági szempontból is látható, tekintettel arra, hogy egyetlen keret nagyobb hatékonyságot biztosít.

A jelenlegi irányelv hiányosságait – különösen az eredményesség hiányát – kizárólag uniós szintű fellépéssel lehet kezelni. Kizárólag egy uniós jogi eszköz képes biztosítani a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok következetes és hatékony, uniós szintű, határokon átnyúló érvényesítését.

1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága

A jelenlegi irányelv értékelése során megállapítást nyert, hogy az irányelv pozitív hatással volt a külföldön közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértést elkövető személyek anonimitásának megszüntetésére, mivel idővel egyre több, külföldi személy által elkövetett, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértés kivizsgálására került sor. A jelenlegi irányelv intézkedései azonban nem voltak megfelelőek a büntetlenségük megszüntetéséhez. 2015-ben a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető, külföldi személyek által elkövetett közlekedési jogsértések mintegy 50 %-át nem vizsgálták ki, és a kivizsgált jogsértések miatt kiszabott pénzbírságok mintegy 50 %-át nem hajtották végre sikeresen. Szinte minden olyan jogsértés esetében elmaradt a jogérvényesítés, amelyek esetében a jogsértők megtagadták a pénzbírság kifizetését, azaz a sikeresen végrehajtott bírságok alapvetően az önkéntes kifizetéseknek voltak tulajdoníthatók.

Ennek legfőbb magyarázata az, hogy a tagállamok közötti együttműködési nehézségek merültek fel a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések kivizsgálása és a gépjármű-nyilvántartási adatok cseréjét követő szankciók érvényesítése terén, különösen az eltérő jogi felelősségi rendszerek alkalmazása esetén. Mindazonáltal ez az együttműködés sikeresnek tűnt azon tagállamok között, amelyek az uniós jogszabályokat kiegészítő két- vagy többoldalú megállapodásokat kötöttek.

1.5.4. A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges sinergiák

A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv javasolt felülvizsgálata összhangban van más uniós közúti közlekedésbiztonsági jogszabályokkal. A gépjármű-nyilvántartási adatelemek osztályozása tekintetében a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK tanácsi irányelvre hivatkozik; kiterjeszti a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv hatályát a túlterhelt járművek használata jelentette jogsértésre, ezért szorosan kapcsolódik a járművek megengedett legnagyobb össztömegéről és méreteiről szóló 96/53/EK tanácsi irányelv alkalmazásához; kiegészíti a vezetői engedélyekről szóló irányelvet azáltal, hogy lehetővé teszi a vezetőiengedély-nyilvántartásokból származó személyes adatok felhasználását a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések határokon átnyúló kivizsgálásához, tájékoztatja a jogsértőket a járművezetési jogosultságukat érintő szankciókról, és azonosítja a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető jogsértésekért felelős személyt. A javaslat összhangban van továbbá a rendőrségi és igazságügyi együttműködés területén meglévő, uniós szintű jogi eszközök és

folyamatban lévő kezdeményezések szélesebb körével, amelyeket e kezdeményezéssel kapcsolatban figyelembe kell venni, ilyenek például az Európai Unió tagállamai közötti kölcsönös bűnügyi jogsegélyről szóló egyezmény szerinti, meglévő, határokon átnyúló nyomozási eljárások, az európai nyomozási határozat és a jelenleg felülvizsgálat alatt álló prűmi határozatok.

A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok határokon átnyúló érvényesítésének következetes megközelítése érdekében létrejött egy tárgyalási csomag, amely három kezdeményezésből áll: e csomag a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvet módosító irányelvre irányuló jelenlegi javaslat mellett a vezetői engedélyekről szóló új irányelvre irányuló (a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelvet felváltó) javaslatot, valamint a járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatot is tartalmazza.

1.5.5. A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is

A 2025-ben felmerülő egyszeri költségek és a Bizottság számára 2050-ig folyamatosan felmerülő kiigazítási költségek főként a kormányzati hatóságok/szervezetek, valamint a természetes és jogi személyek között a határokon átnyúló közigazgatási és büntetőeljárások terén folytatott interakciót támogató informatikai rendszer létrehozásához kapcsolódnak. A külön erre a célra kialakított informatikai portál tájékoztatási funkciója a Bizottság által kezelt, meglévő portálra („Utazás külföldre”) fog épülni, és e rendszer korszerűsítése a jelenlegi szervezet és az eddig befektetett erőforrások lehető legjobb kihasználását jelentené. Az informatikai rendszer létrehozása nem teszi szükségessé az emberi erőforrások növelését.

1.6. A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása

☐ határozott időtartam

- ☐ időtartam: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig
- ☐ pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kötelezettségvállalási előirányzatok esetében és ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kifizetési előirányzatok esetében.

☒ határozatlan időtartam

- végrehajtás 2025-től 2027-ig tartó beindítási időszakkal,
- azt követően: rendes ütem.

1.7. A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)⁷⁴

☒ Bizottság általi közvetlen irányítás

- ☐ a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét;

☐ Megosztott irányítás a tagállamokkal

☐ **Közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

- ☐ harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek;
- ☐ nemzetközi szervezetek és ügynökségek (nevezze meg);
- ☐ az EBB és az Európai Beruházási Alap;
- ☐ a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek;
- ☐ közjogi szervek;
- ☐ magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákkal rendelkeznek;
- ☐ valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákkal rendelkező szervek;
- ☐ az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban ekként megjelölt szervek vagy személyek.
- *Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.*

Megjegyzések

A javaslatához egy új informatikai rendszer létrehozására és karbantartására lesz szükség. Ennek a rendszernek össze kell kapcsolnia a nemzeti informatikai rendszerek meglévő hálózatait és az egyes tagállamok egyéni felelőssége mellett és irányítása alatt működő interoperábilis hozzáférési pontokat a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó

⁷⁴

Az egyes költségvetés-végrehajtási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BUDGpedia oldalon:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

információk határokon átnyúló biztonságos és megbízható cseréjének biztosítása érdekében. A Bizottság végrehajtási jogi aktusokban megfelelő informatikai megoldásokat fog meghatározni, többek között az információcsere érdekében a nemzeti rendszerek összekapcsolására szolgáló digitális portál és elektronikus rendszerek (interfészplatform(ok)) kialakítására/architektúrájára és műszaki előírásaira vonatkozó előírásokat, amelyek használatáról a tagállamok dönthetnek. A Bizottság kiigazítási költségei várhatóan három fő költségelemből fognak állni (nettó jelenértéken számítva), az alábbiak szerint:

- a tájékoztató levél és a jogkövetkezmények érvényesítését célzó dokumentumok ellenőrzése tekintetében a tagállamok között a külön erre a célra kialakított informatikai portálon keresztül folytatott információcsere miatt 2025-ben felmerülő, nem ismétlődő (egyszeri) kiigazítási költségek becsült összege 405 000 EUR;
- a külön erre a célra kialakított informatikai portál létrehozásával összefüggésben 2025-re 70 000 EUR nem ismétlődő (egyszeri) kiigazítási költség várható;
- a folyamatosan felmerülő kiigazítási költségek (a külön erre a célra kialakított informatikai portál fejlesztése, karbantartása és támogatása) becsült összege évente mintegy 50 000 EUR, ami a tagállamok jogérvényesítő hatóságai és polgárokért/úthasználókért felelős hatóságai közötti interaktívabb információcserét szolgálja, nemcsak a hatályos, a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közlekedési szabályok (a Bizottság meglévő „Utazás külföldre” weboldala), hanem az alkalmazandó szankciórendszerek és jogorvoslati eljárások tekintetében is.

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által közvetlenül végrehajtott feladatok a Bizottság és a végrehajtó ügynökségek által alkalmazott éves tervezési és nyomonkövetési ciklust követik, beleértve az eredményekkel kapcsolatos, a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság éves tevékenységi jelentésének keretében történő jelentéstételt is.

A Bizottság a kezdeményezés/beavatkozás végrehajtását és alkalmazásának eredményességét olyan konkrét mutatók (a javaslat 6. cikke) jelentése keretében követi nyomon, amelyek magukban foglalják például a jogsértés helye szerinti tagállam által a jármű nyilvántartásának helye szerinti tagállamhoz intézett automatikus kimenő/bejövő kérelmek számát, vagy a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető olyan közlekedési jogsértések számát, amelyeket automatikusan vagy a felelős személy helyszíni azonosítása nélkül állapítottak meg, és amelyeket külföldön nyilvántartásba vett járművekkel követtek el, vagy az automatikus ellenőrző berendezések (pl. sebességmérő kamerák) számát, vagy a külföldi személyek által önként kifizetett pénzbírságokat.

A tagállamok új jelentéstételi időszaka a jelenlegi két évről négy évre hosszabbodik, összhangba hozva azt a Bizottság értékelési ütemtervével, és csökkentve a nemzeti hatóságok adminisztratív terheit. Az informatikai platform(ok) célja, hogy egyedi jelentéstételi funkciókkal segítse (segítsék) elő az automatikus adatgyűjtést.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

2.2.1. *Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása*

Az irányelv végrehajtását a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság szakpolitikai területért felelős egysége fogja irányítani, együttműködve más érintett egységekkel és főigazgatóságokkal.

A kiadások végrehajtása közvetlen irányítással történik, a költségvetési rendelet rendelkezéseinek teljes körű alkalmazásával. A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság közbeszerzésekkel és vissza nem térítendő támogatásokkal kapcsolatos ellenőrzési stratégiája konkrét előzetes jogi, operatív és pénzügyi ellenőrzéseket tartalmaz az eljárásokra (többek között a közbeszerzéssel és szerződésekkel foglalkozó tanácsadó bizottság általi felülvizsgálatra), valamint a szerződések és megállapodások aláírására vonatkozóan. Ezenkívül az áruk és szolgáltatások beszerzésére fordított kiadásokat előzetes és szükség esetén utólagos, valamint pénzügyi ellenőrzésnek vetik alá.

2.2.2. *A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk*

Nagyon alacsony kockázat. A külön erre a célra kialakított informatikai portál a már meglévő „Utazás külföldre” weboldalra (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_hu.htm) fog épülni, és korszerűsítés tárgyát fogja képezni annak érdekében, hogy interaktívabbá váljon és további funkciókat biztosítson. A felismert kockázatok a közbeszerzési eljárások

alkalmazásához kapcsolódnak: késedelem, az adatok rendelkezésre állása, a piac időben történő tájékoztatása stb. Ezek a kockázatok a költségvetési rendelet hatálya alá tartoznak, és azokat a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által az ilyen értékű közbeszerzésekre alkalmazott belső kontrollok enyhítik.

2.2.3. *A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)*

A kért költségvetés-emelés az informatikai rendszer létrehozására és karbantartására vonatkozik. Ami a javaslatért felelős igazgatóság által kifejlesztett vagy kezelt informatikai rendszerekkel kapcsolatos kontrolltevékenységeket illeti, az informatikai irányítóbizottság – a Bizottság informatikai erőforrásai egyszerűsítésének és költséghatékonyságának figyelembevételével – rendszeresen nyomon követi az igazgatóság adatbázisait és az elért eredményeket.

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság éves tevékenységi jelentésében minden évben beszámol tevékenységei ellenőrzésének költségeiről. A közbeszerzési tevékenységek kockázati profilja és ellenőrzési költségei összhangban vannak a követelményekkel.

2.3. **A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések**

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket, pl. a csalás elleni stratégiából.

A Bizottság rendszeres megelőző és védelmi intézkedései kifejezetten a következőkre vonatkoznak:

– bármely szolgáltatásért folyósított kifizetéseket a Bizottság személyzete a kifizetés előtt ellenőrzi, figyelembe véve a szerződéses kötelezettségeket, a gazdasági elveket és a helyes pénzügyi vagy irányítási gyakorlatot. A csalás elleni rendelkezéseket (felügyelet, jelentéstételi követelmények stb.) a Bizottság és az esetleges kifizetések címzettjei között megkötött valamennyi megállapodás és szerződés tartalmazza;

– a csalás, a korrupció és más jogellenes tevékenységek elleni küzdelem érdekében az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról szóló, 1999. május 25-i 883/2013/EU, Euratom európai parlamenti és tanácsi rendelet rendelkezéseit korlátozás nélkül alkalmazni kell.

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság 2020-ban felülvizsgált, csalás elleni stratégiát fogadott el. A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság csalás elleni stratégiája a Bizottság csalás elleni stratégiáján, a csalás veszélyének leginkább kitett területek azonosítására belsőleg elvégzett egyedi kockázatértékelésen, a már bevezetett ellenőrzéseken, valamint a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság csalásmegelőzési, -felderítési és -korrekciós kapacitásának javításához szükséges intézkedéseken alapul.

A közbeszerzésre vonatkozó szerződéses rendelkezések biztosítják, hogy a Bizottság szolgálatai, köztük az OLAF, auditokat és helyszíni ellenőrzéseket végezzenek az OLAF által ajánlott általános rendelkezésekkel összhangban.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai

- Jelenlegi költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	diff./nem diff. ⁷⁵	EFTA-országoktól ⁷⁶	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől ⁷⁷	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel
01	02 20 04 01	Diff.	NEM	NEM	NEM	NEM

- Létrehozandó új költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	diff./nem diff.	EFTA-országoktól	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel
	[XX.YY.YY.YY]		IGEN/NEM	IGEN/NE M	IGEN/NEM	IGEN/NEM

⁷⁵ Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

⁷⁶ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

⁷⁷ Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
- ☒ A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után. További előirányzatokra nem lesz szükség. A projekt finanszírozásához szükséges összegek a hivatalos pénzügyi programozás keretében az egyedi költségvetési jogcímek alatt már programozott előirányzatokból kerülnek átcsoportosításra.

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret fejezete	01	Egységes piac, innováció és digitális gazdaság
---	-----------	---

Főigazgatóság: MOVE			2025. év ⁷⁸	2026. év	2027. év	2028. év	2029+ év	ÖSSZESEN (2025–2050)
• Operatív előirányzatok								
Költségvetési sor ⁷⁹ : 02 20 04 01	Kötelezettségvál lálási előirányzatok	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Kifizetési előirányzatok	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Költségvetési sor	Kötelezettségvál lálási előirányzatok	(1b)						
	Kifizetési előirányzatok	(2b)						
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ⁸⁰								

⁷⁸ A 2025. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve.

⁷⁹ A hivatalos költségvetési nomenklatúra szerint.

Költségvetési sor		(3)						
A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= 1a + 1b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Kifizetési előirányzatok	= 2a + 2b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• Bizonyos egyedi programok keretéből igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN	finanszírozott	(6)						0,051
A többéves pénzügyi keret 1. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Kifizetési előirányzatok	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Ha a javaslat/kezdemenyvezes egyenl több operatív fejezetet is érint, ismételje meg a fenti szakaszt:

Operatív előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Kifizetési előirányzatok	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

⁸⁰ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN (összes operatív fejezet)		(6)						
A többéves pénzügyi keret 1–6. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN (Referenciaösszeg)	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Kifizetési előirányzatok	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

A többéves pénzügyi keret fejezete	7	„Igazgatási kiadások”
---	----------	-----------------------

Ezt a részt az igazgatási jellegű költségvetési adatok táblázatában kell kitölteni, melyet először a [pénzügyi kimutatás mellékletébe](#) (az Európai Unió általános költségvetése Bizottságra vonatkozó szakaszának végrehajtására vonatkozó belső szabályzatról szóló bizottsági határozat 5. melléklete) kell bevezetni; a mellékletet a szolgálatközi konzultációhoz fel kell tölteni a DECIDE rendszerbe.

millió EUR (három tizedesjegyig)

		2025. év	2026. év	2027. év	2028. év	2029+ év	ÖSSZESEN 2025–2050
Főigazgatóság: <.....>							
• Humán erőforrás							
• Egyéb igazgatási kiadások							
<...> Főigazgatóság ÖSSZESEN	Előirányzatok						

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

millió EUR (három tizedesjegyig)

		2025. év	2026. év	2027. év	2028. év	2029+ év	ÖSSZESEN 2025–2050
A többéves pénzügyi keret 1–7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Kifizetési előirányzatok	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket ↓			N. év		N+1. év		N+2. év		N+3. év		A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető.						ÖSSZESEN	
	KIMENETEK																	
	Tipus 81	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Összesített szám	Összköltség
1. KONKRÉT CÉLKITÜZÉS ⁸² ...																		
– Kimenet																		
– Kimenet																		
– Kimenet																		
1. konkrét célkitűzés részösszege																		
2. KONKRÉT CÉLKITÜZÉS ...																		
– Kimenet																		
2. konkrét célkitűzés részösszege																		
ÖSSZESEN																		

⁸¹ A kimenetek a nyújtandó termékek és szolgáltatások (például finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

⁸² Az 1.4.2. pontban leírtak szerint. „Konkrét célkitűzés(ek)...”

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- ☒ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását
- ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

	N. év ⁸³	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető.	ÖSSZESEN
--	------------------------	------------	------------	------------	--	----------

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETE								
Humánerőforrás								
Egyéb igazgatási kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉNEK részösszege								

A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE⁸⁴ bele nem tartozó előirányzatok								
Humánerőforrás								
Egyéb igazgatási jellegű kiadások								
A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE nem tartozó előirányzatok részösszege								

ÖSSZESEN								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

A humánerőforrással és más igazgatási jellegű kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy az adott főigazgatóságon belüli átcsoportosítással kell teljesíteni. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

⁸³ Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve. Az „N” helyére a végrehajtás várható első évét kell beírni (például: 2021). A következő évek esetében ugyanígy kell eljárni.

⁸⁴ Technikai és/vagy adminisztratív támogatás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

3.2.3.1. Becsült humánerőforrás-szükségletek

- ☒ A javaslat/kezdeményezés nem igényel humán erőforrást.
- ☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

	N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkal bővíthető.		
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)							
20 01 02 01 (a központban és a bizottsági képviselőteken)							
20 01 02 03 (a küldöttségeknél)							
01 01 01 01 (közvetett kutatás)							
01 01 01 11 (közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
• Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve ⁸⁵							
20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT és JPD a küldöttségeknél)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	– a központban						
	– a küldöttségeknél						
01 01 01 02 (AC, END, INT – közvetett kutatás)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
ÖSSZESEN							

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső munkatársak	

⁸⁵ AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

⁸⁶ Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

A javaslat/kezdeményezés

- ☒ teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belüli átcsoportosítás révén.

A projekt finanszírozásához szükséges összegek a 02 20 04 01 költségvetési sorból kerülnek átcsoportosításra.

- ☐ a többéves pénzügyi keret lekötetlen mozgásterének és/vagy a többéves pénzügyi keretről szóló rendeletben meghatározott különleges eszközök felhasználását teszi szükségessé.

Fejtse ki, mire van szükség, meghatározva az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat, a megfelelő összegeket és a felhasználni javasolt eszközöket.

- ☐ a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

Fejtse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat és a megfelelő összegeket.

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

A javaslat/kezdeményezés

- ☒ nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást
- ☐ előírnyoz harmadik felek általi társfinanszírozást az alábbi becslések szerint:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

	N. év ⁸⁷	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető.			Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

⁸⁷

Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve. Az „N” helyére a végrehajtás várható első évét kell beírni (például: 2021). A következő évek esetében ugyanígy kell eljárni.

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

- ☒ A javaslatnak/kezdemenyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- ☐ A javaslatnak/kezdemenyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:
 - ☐ a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
 - ☐ a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást
 - kérjük, adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve ☐

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdemenyezés hatása ⁸⁸						
		N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető.		
... jogcímcsoport								

A címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési sor(oka)t.

--

Egyéb megjegyzések (pl. a bevételre gyakorolt hatás számítására használt módszer/képlet vagy egyéb más információ).

--

⁸⁸

A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.