



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Plenarhandling

A7-0208/2011

31.5.2011

*****II**

ANDRABEHANDLINGS- REKOMMENDATION

om rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsbrott (17506/1/2010 – C7-0074/2011 – 2008/0062(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Inés Ayala Sender

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

Parlamentets ändringsförslag till ett förslag till akt ska markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i förslaget till akt. Med kursiv stil markeras ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan texten färdigställs (exempelvis om det i en språkversion förekommer uppenbara fel eller saknas ord eller textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda avdelningar för godkännande.

Texten i hänvisningen ovanför ett ändringsförslag till en befintlig akt, som förslaget till akt är avsett att ändra, innehåller en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna som ändringsförslaget avser. Om parlamentet önskar ändra delar av en bestämmelse i en befintlig akt som inte ändrats i förslaget till akt, ska dessa markeras med **fet stil**. Eventuella strykningar ska i sådana fall markeras enligt följande: [...].

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING.....	32
ÄRENDETS GÅNG	36

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsbrott
(17506/1/2010 – C7-0074/2011 – 2008/0062(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: andra behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen (17506/1/2010 – C7 0074/2011),
 - med beaktande av sin ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet¹, en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2008)0151),
 - med beaktande av artikel 294.7 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av artikel 66 i arbetsordningen,
 - med beaktande av andrabehandlingsrekommendationen från utskottet för transport och turism (A7-0208/2011),
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid andra behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv Skäl 1

Rådets ståndpunkt

(1) Unionen arbetar för att förbättra trafiksäkerheten i syfte att minska antalet dödsolyckor, personskador och materiella skador. För denna politik är det viktigt att konsekvent följa upp de trafikbrott som begås i unionen, som äventyrar trafiksäkerheten samt utdöma påföljder för dem.

Ändringsförslag

(1) ***Förbättrad trafiksäkerhet är ett av huvudmålen för unionens transportpolitik.*** Unionen arbetar för att förbättra trafiksäkerheten i syfte att minska antalet dödsolyckor, personskador och materiella skador. För denna politik är det viktigt att konsekvent följa upp de trafikbrott som begås i unionen, som äventyrar trafiksäkerheten samt utdöma

¹ EUT C 45 E, 23.2.2010, s.149.

påföljder för dem.

Ändringsförslag 2

Rådets ståndpunkt

Skäl 2a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(2a) Vid sitt möte den 2 december 2010 drog rådet slutsatsen att kontroll och påföljder för överträdelse av trafikreglerna fortfarande är ett av de mest ändamålsenliga sätten att minska antalet olyckor och offer på vägarna, framför allt genom den avskräckande effekten. Rådet ansåg dessutom att behovet av att ytterligare stärka genomförandet av trafikreglerna borde övervägas av medlemsstaterna, vid behov även på unionsnivå, och uppmanade kommissionen att undersöka möjligheten till harmonisering av trafikregler på unionsnivå, där så är lämpligt. Kommissionen bör i framtiden föreslå ytterligare åtgärder som underlättar gränsöverskridande uppföljning av trafiksäkerhetsbrott, särskilt sådana som gäller allvarliga trafikolyckor.

Motivering

Detta skäl hänför sig till slutsatserna från rådets möte (transport, telekommunikation och energi) den 2 december om att göra ytterligare framsteg på unionsnivå när det gäller harmoniseringen av trafikregler och genomförandet av dessa.

Ändringsförslag 3

Rådets ståndpunkt

Skäl 2b (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(2b) Större konvergens mellan medlemsstaternas kontrollåtgärder bör också uppmuntras, och kommissionen bör

i detta avseende undersöka om det behövs förslag om harmonisering av den tekniska utrustningen för trafiksäkerhetskontroller.

Motivering

Ytterligare konvergens bör eftersträvas i framtida lagstiftningsförslag om kontroll och teknisk utrustning.

Ändringsförslag 4

Rådets ståndpunkt
Skäl 2c (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(2c) EU-medborgarna bör göras mer medvetna om de trafikregler som gäller i de olika medlemsstaterna och om genomförandet av detta direktiv, i synnerhet genom lämpliga åtgärder som garanterar att adekvat information tillhandahålls om konsekvenserna av att inte följa trafikreglerna vid resor i andra medlemsstater.

Motivering

Information till förare är en viktig del av direktivets avskräckande effekt.

Ändringsförslag 5

Rådets ståndpunkt
Skäl 7

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(7) Man bör utnyttja *det faktum att* den programvara som används inom det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris), och som medlemsstaterna enligt Prümbesluten måste använda när det gäller uppgifter i fordonsregister, *säkerställer ett snabbt, säkert och konfidentiellt utbyte av*

(7) *Befintliga programvaror bör därför ligga till grund för uppgiftsutbytet enligt detta direktiv och bör samtidigt också underlätta medlemsstaternas rapportering till kommissionen. Sådana programvaror bör säkerställa ett snabbt, säkert och konfidentiellt utbyte av specifika uppgifter i fordonsregistren mellan medlemsstater.*

specifika uppgifter i fordonsregistren mellan medlemsstater. Den programvaran bör därför ligga till grund för uppgiftsutbytet enligt detta direktiv och bör samtidigt också underlätta medlemsstaternas rapportering till kommissionen.

Man bör utnyttja den programvara som används inom det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris), och som medlemsstaterna enligt Prümbesluten måste använda när det gäller uppgifter i fordonsregister. **Kommissionen bör utarbeta en rapport med en bedömning av funktionerna i de programvaror som avses i detta direktiv.**

Motivering

Eucaris är för närvarande det enda befintliga system som utgör en kostnadseffektiv lösning för direktivets genomförande. En bedömning av dess funktioner borde emellertid göras med avseende på eventuella framtida anpassningar av programvaran.

Ändringsförslag 6

Rådets ståndpunkt Skäl 8

Rådets ståndpunkt

(8) Tillämpningsområdet för **Eucaris är begränsat** till processer som används i informationsutbytet mellan nationella kontaktpunkter i medlemsstaterna. Förfaranden och automatiserade processer i vilka informationen ska användas faller utanför tillämpningsområdet för **Eucaris**.

Ändringsförslag

(8) Tillämpningsområdet för **ovannämnda programvaror bör begränsas** till processer som används i informationsutbytet mellan nationella kontaktpunkter i medlemsstaterna. Förfaranden och automatiserade processer i vilka informationen ska användas faller utanför tillämpningsområdet för **sådan programvara**.

Motivering

Detta skäl bör ändras i linje med artikeln om programvaror.

Ändringsförslag 7

Rådets ståndpunkt Skäl 10

Rådets ståndpunkt

(10) Medlemsstaterna bör kunna kontakta

Ändringsförslag

(10) Medlemsstaterna bör kunna kontakta

ägaren eller innehavaren av fordonet eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för trafik säkerhetsbrottet för att hålla denne informerad om tillämpliga förfaranden och om de rättsliga följderna enligt lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks. I samband med detta bör medlemsstaterna överväga att skicka informationen om trafik säkerhetsbrotten på det språk som registreringsbeviset är avfattet på eller det språk som det är mest troligt att den berörda personen förstår, för att se till att denne klart förstår den lämnade informationen. Detta gör det möjligt för den personen att bemöta informationen på ett lämpligt sätt, särskilt genom att be om ytterligare information, betala bötesbeloppet eller utöva sin rätt till försvar, särskilt i händelse av att fel person pekats ut. Ytterligare förfaranden omfattas av tillämpliga rättsliga instrument, inklusive instrument som rör ömsesidigt bistånd och ömsesidigt erkännande.

ägaren eller innehavaren av fordonet eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för trafik säkerhetsbrottet för att hålla denne informerad om tillämpliga förfaranden och om de rättsliga följderna enligt lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks. I samband med detta bör medlemsstaterna överväga att skicka informationen om trafik säkerhetsbrotten på det språk som registreringsbeviset är avfattet på eller det språk som det är mest troligt att den berörda personen förstår, för att se till att denne klart förstår den lämnade informationen. ***Förfarandet för översändandet bör garantera att informationen tas emot strikt personligt med bekräftat mottagande av den berörda personen och inte av tredje man (rekommenderad försändelse), för att skydda konfidentialiteten och försäkra sig om att den berörda personen har fått informationen.*** Detta gör det möjligt för den personen att bemöta informationen på ett lämpligt sätt, särskilt genom att be om ytterligare information, betala bötesbeloppet eller utöva sin rätt till försvar, särskilt i händelse av att fel person pekats ut. Ytterligare förfaranden omfattas av tillämpliga rättsliga instrument, inklusive instrument som rör ömsesidigt bistånd och ömsesidigt erkännande, ***i synnerhet rådets rambeslut 2005/214/RIF av den 24 februari 2005 om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff¹.***

¹ EUT L 76, 22.3.2005, s. 16.

Motivering

Hänvisningen till rådets rambeslut 2005/214/RIF, som nämndes vid parlamentets första behandling, bör återinföras i syfte att klargöra det ömsesidiga erkännande som nämns av rådet. För att skydda konfidentialiteten och försäkra sig om att den berörda personen får informationen bör den medlemsstat där brottet begicks meddela information med bekräftat mottagande och strikt personligt (rekommenderad försändelse).

Ändringsförslag 8

Rådets ståndpunkt Skäl 11a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(11a) För att bedriva en trafiksäkerhetspolitik som syftar till en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen, och med hänsyn till de skiftande situationer som förekommer inom unionen, bör medlemsstaterna, utan att detta påverkar strängare politik och lagstiftning, agera för att säkerställa större konvergens mellan medlemsstaterna när det gäller trafikregler och genomförandet av dessa. Syftet med harmoniseringen bör vara att skapa jämförbara metoder, rutiner och minimistandarder på unionsnivå.

Motivering

Genom detta ändringsförslag återinförs synpunkten från parlamentets första behandling om behovet av ytterligare harmonisering av trafiksäkerhetspolitiken.

Ändringsförslag 9

Rådets ståndpunkt Skäl 11b (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(11b) Kommissionen bör undersöka behovet av gemensamma kriterier för medlemsstaternas uppföljning av underlåtelse att betala böter i enlighet med medlemsstaternas lagar och förfaranden. Sådana kriterier bör i synnerhet avse översändandet av det slutliga beslutet om påföljd eller böter mellan de olika behöriga myndigheterna i den medlemsstat där en förseelse begåtts och i den medlemsstat där fordonet är registrerat, erkännandet och verkställandet av det slutliga beslutet samt

de respektive myndigheternas information om beslutet att verkställa eller inte verkställa beslutet.

Motivering

Genom detta ändringsförslag återinförs delvis synpunkten från parlamentets första behandling om behovet av ytterligare harmonisering av verkställighetsförfarandena. En sådan harmonisering bör föreslås av kommissionen i ett senare skede.

Ändringsförslag 10

Rådets ståndpunkt Skäl 12

Rådets ståndpunkt

(12) Närmare samarbete mellan brottsbekämpande myndigheter måste gå hand i hand med respekt för grundläggande rättigheter, särskilt rätten till respekt för integritet och till skydd av personuppgifter, som **bör** garanteras genom särskilda förfaranden för uppgiftsskydd som särskilt **bör beakta** särdragen i gränsöverskridande åtkomst till databaser on line. **Dessa krav uppfylls genom Prümbesluten.**

Ändringsförslag

(12) Närmare samarbete mellan brottsbekämpande myndigheter måste gå hand i hand med respekt för grundläggande rättigheter, särskilt rätten till respekt för integritet och till skydd av personuppgifter, som garanteras genom särskilda förfaranden för uppgiftsskydd som särskilt **beaktar** särdragen i gränsöverskridande åtkomst till databaser on line. **Det är önskvärt att de programvaror som ska upprättas gör det möjligt att utbyta information under säkra former och garantera att de översända uppgifterna förblir konfidentiella. De uppgifter som samlas in inom ramen för detta direktiv lagras endast tillfälligt och de får under inga omständigheter användas för andra ändamål än vad som avses i detta direktiv. Medlemsstaterna ska beakta skyldigheterna när det gäller villkor för användning och lagring av uppgifterna. Behandlingen av personuppgifter och förvaltningen av programvarorna ska förhindra att de insamlade uppgifterna används för andra ändamål än trafiksäkerhetsändamål.**

Motivering

Genom detta ändringsförslag återinförs synpunkten om skydd av personuppgifter från parlamentets första behandling.

Ändringsförslag 11

Förslag till direktiv Skäl 12a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(12a) Eftersom uppgifterna rörande identifieringen av en gärningsman är personliga, måste medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa efterlevnaden av rådets rambeslut 2008/977/RIF av den 27 november 2008 om skydd av personuppgifter som behandlas inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete². När ägaren, innehavaren eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för trafiksäkerhetsbrottet underrättas om trafiksäkerhetsbrottet bör denne informeras om sin rätt att tillgå, rätta och radera uppgifter och om hur länge uppgifterna högst kan lagras på laglig väg.

² EUT L 350, 30.12.2008, s. 60.

Motivering

Genom ändringsförslaget återinförs texten om skydd av personuppgifter från parlamentets första behandling.

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv Skäl 12b (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(12b) De uppgifter som samlas in inom ramen för detta direktiv lagras endast

tillfälligt och de får under inga omständigheter användas för andra ändamål än för vad som är nödvändigt för uppföljning av trafiksäkerhetsbrott. Kommissionen och medlemsstaterna bör därför säkerställa att behandlingen av personuppgifter och förvaltningen av gemenskapens elektroniska nät gör det möjligt att undvika att de insamlade uppgifterna används för andra ändamål än uttryckliga trafiksäkerhetsändamål.

Motivering

Genom ändringsförslaget återinförs texten om skydd av personuppgifter från parlamentets första behandling.

Ändringsförslag 13

Rådets ståndpunkt Skäl 14

Rådets ståndpunkt

(14) Detta direktiv står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som särskilt fastställs i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna som det hänvisas till i artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen.

Ändringsförslag

(14) Detta direktiv står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som särskilt fastställs i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna som det hänvisas till i artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen. ***När den person som misstänks ha begått en trafikförseelse har mottagit informationsbrevet bör han eller hon följaktligen informeras om sin rätt att tillgå, rätta och radera uppgifter och om hur länge uppgifterna längst får lagras på laglig väg.***

Motivering

Genom detta ändringsförslag återinförs synpunkten om skydd av personuppgifter från parlamentets första behandling.

Ändringsförslag 14

Rådets ståndpunkt Skäl 15

Rådets ståndpunkt

(15) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokoll nr 21 om Förenade kungarikets och Irlands ställning med avseende på området med frihet, säkerhet och rättvisa, fogat till fördraget om Europeiska unionen och EUF-fördraget, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4 i det protokollet, deltar dessa medlemsstater inte i antagandet av detta direktiv, som inte är bindande för eller tillämpligt på dem.

Ändringsförslag

(15) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokoll nr 21 om Förenade kungarikets och Irlands ställning med avseende på området med frihet, säkerhet och rättvisa, fogat till fördraget om Europeiska unionen och EUF-fördraget, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4 i det protokollet, deltar dessa medlemsstater inte i antagandet av detta direktiv, som inte är bindande för eller tillämpligt på dem. ***För att säkerställa att detta direktiv har enhetlig räckvidd och att förarna i EU behandlas rättvist och lika vid genomförandet av direktivet uppmanas medlemsstaterna att ompröva sin ståndpunkt och undersöka om de i framtiden skulle kunna gå med på tillämpa detta direktiv i enlighet med artikel 4 i protokoll 21.***

Motivering

Två länders beslut att inte genomföra direktivet begränsar dess geografiska räckvidd och minskar likabehandlingen av EU-medborgarna. Man bör planera för att Irland och Storbritannien deltar i framtiden.

Ändringsförslag 15

Rådets ståndpunkt Skäl 16a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(16a) För att uppfylla målet om informationsutbyte mellan medlemsstaterna genom samverkande system bör befogenheten att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen

när det gäller att fastställa kraven för uppgiftssökning i en bilaga till detta direktiv. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter ska den se till att de relevanta dokumenten överförs samtidigt, så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt till Europaparlamentet och rådet.

Motivering

Detta ändringsförslag hänvisar till förfarandet för delegerade akter avseende ändring av bilagan om de tekniska kraven.

Ändringsförslag 16

Rådets ståndpunkt

Artikel 4 – punkt 1 – stycke 2

Rådets ståndpunkt

De uppgifter som avses i leden a och b som är nödvändiga för att göra sökningen ska överensstämja med kraven i **punkt 1.2.2 i kapitel 3 i bilagan till beslut 2008/616/RIF**.

Ändringsförslag

De uppgifter som avses i leden a och b som är nödvändiga för att göra sökningen ska överensstämja med kraven i **bilaga Ia**. **Denna bilaga kan ändras i enlighet med det förfarande som anges i artikel 8a**.

Motivering

Det är lämpligare att införa de tekniska kraven i en bilaga till direktivet än att hänvisa till rambeslut 2008/616/RIF om Prümkonventionen, som ger färre garantier för tillämpningen än ett direktiv. Denna nya bilaga bör kunna ändras genom delegerade akter, eftersom den skulle innehålla icke väsentliga delar.

Ändringsförslag 17

Rådets ståndpunkt

Artikel 4 – punkt 2 – stycke 2

Rådets ståndpunkt

Sökningarna ska göras i överensstämmelse med förfarandena i kapitel 3 i bilagan till

Ändringsförslag

Sökningarna ska göras i överensstämmelse med förfarandena i kapitel 3 i bilagan till

beslut 2008/616/RIF.

beslut 2008/616/RIF, *med undantag för punkt 1 i kapitel 3 till bilagan till beslut 2008/616/RIF, som ska omfattas av de förfaranden som anges i bilaga Ia till detta direktiv.*

Motivering

Detta ändringsförslag är i linje med de tidigare ändringsförslagen om en ny bilaga.

Ändringsförslag 18

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 2 – stycke 3

Rådets ståndpunkt

Den medlemsstat där brottet begicks ska inom ramen för detta direktiv använda de uppgifter som erhållits för att fastställa vem som är **personligen** skyldig till trafiksäkerhetsbrottet som avses i artiklarna 2 och 3.

Ändringsförslag

Den medlemsstat där brottet begicks ska inom ramen för detta direktiv använda de uppgifter som erhållits för att fastställa vem som **i enlighet med nationell lagstiftning** är skyldig till trafiksäkerhetsbrottet som avses i artiklarna 2 och 3.

Motivering

Detta ändringsförslag är nödvändigt för att säkerställa att ägaren/innehavaren av fordonet kan ställas till svars för de trafiksäkerhetsbrott som avses i artiklarna 2 och 3. Genom ändringsförslaget anpassas artikel 4.2 till den föreslagna mallen till informationsbrev i rådets ståndpunkt och den bilaga Ia som föredraganden föreslår.

Ändringsförslag 19

Rådets ståndpunkt Artikel 4 – punkt 3

Rådets ståndpunkt

3. Varje medlemsstat ska för förmedling av de uppgifter som avses i punkt 1 utse en nationell kontaktpunkt **som tar emot förfrågningar**. De nationella kontaktpunkternas befogenheter ska fastställas i enlighet med den berörda medlemsstatens tillämpliga nationella

Ändringsförslag

3. Varje medlemsstat ska för förmedling av de uppgifter som avses i punkt 1 utse en nationell kontaktpunkt. De nationella kontaktpunkternas befogenheter ska fastställas i enlighet med den berörda medlemsstatens tillämpliga nationella lagstiftning.

lagstiftning.

Motivering

Detta ändringsförslag är i linje med det tidigare ändringsförslaget om införande av en ny bilaga.

Ändringsförslag 20

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 4

Rådets ståndpunkt

4. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att informationsutbytet sker via samverkande elektroniska system **och** att detta informationsutbyte sker på ett kostnadseffektivt och säkert sätt, i så stor utsträckning som möjligt med hjälp av befintlig programvara, såsom den för artikel 12 i beslut 2008/615/RIF särskilt utarbetade programvaran och ändrade versioner av denna.

Ändringsförslag

4. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att informationsutbytet sker via samverkande elektroniska system **utan utbyte av uppgifter som innebär medverkan av andra databaser. Medlemsstaterna ska se till** att detta informationsutbyte sker på ett kostnadseffektivt och säkert sätt **som garanterar sekretessen för de överförda uppgifterna**, i så stor utsträckning som möjligt med hjälp av befintlig programvara, såsom den för artikel 12 i beslut 2008/615/RIF särskilt utarbetade programvaran och ändrade versioner av denna, **med iakttagande av bestämmelserna i bilaga Ia till detta direktiv och i punkterna 2 och 3 i kapitel 3 i bilagan till beslut 2008/616/RIF. De ändrade versionerna av programvaran ska omfatta både en inställning för informationsutbyte online i realtid och en inställning för klumpvis överföring av information, och den senare inställningen ska möjliggöra ett utbyte av flera förfrågningar eller svar i ett enda meddelande.**

Motivering

Detta ändringsförslag är i linje med det tidigare ändringsförslaget om införande av en ny bilaga. Genom ändringsförslaget återinförs aspekter som rör skydd av personuppgifter från parlamentets första behandling och från yttrandet från Europeiska datatillsynsmannen.

Ändringsförslag 21

Förslag till direktiv Artikel 5 – punkt 1

Rådets ståndpunkt

1. **Om** den medlemsstat där brottet begicks **beslutar att inleda** uppföljningsförfaranden avseende de trafiksäkerhetsbrott som avses i artikel 2, **informerar den**, i enlighet med sin lagstiftning, ägaren eller innehavaren av fordonet, eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för trafiksäkerhetsbrottet om de rättsliga följderna av detta inom den medlemsstats territorium där brottet begicks enligt den medlemsstatens lagstiftning.

Ändringsförslag

1. Den medlemsstat där brottet begicks **ska besluta om** uppföljningsförfaranden **ska inledas** avseende de trafiksäkerhetsbrott som avses i artikel 2. **Om medlemsstaten beslutar att inleda ett sådant förfarande ska den**, i enlighet med sin lagstiftning **och med bestämmelserna i detta direktiv, informera med bekräftat mottagande och strikt personligt** ägaren eller innehavaren av fordonet, eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för trafiksäkerhetsbrottet om de rättsliga följderna av detta inom den medlemsstats territorium där brottet begicks enligt den medlemsstatens lagstiftning.

Motivering

Ändringsförslaget syftar till att förtydliga denna bestämmelse, eftersom medlemsstaterna har fullständig befogenhet att inleda uppföljningsförfaranden om de så önskar. Information om den identifierade personen måste emellertid vara obligatorisk när beslutet om att inleda uppföljningsförfaranden väl har fattats. Med hänsyn till konfidentialiteten och för att försäkra sig om att den berörda personen får informationen bör den medlemsstat där brottet begicks meddela information med bekräftat mottagande och strikt personligt (rekommenderad försändelse). Det bör betonas att det är viktigt att respektera bestämmelserna i direktivet om informationsutbyte.

Ändringsförslag 22

Förslag till direktiv Artikel 5 – punkt 2 – stycke 1

Rådets ståndpunkt

2. När den medlemsstat där brottet begicks skickar ut informationsbrevet till ägaren, innehavaren eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för trafiksäkerhetsbrottet ska den, i enlighet med sin nationella lagstiftning, inkludera all relevant information, **såsom** arten av det

Ändringsförslag

2. När den medlemsstat där brottet begicks skickar ut informationsbrevet **med bekräftat mottagande och strikt personligt** till ägaren, innehavaren eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för trafiksäkerhetsbrottet ska den, i enlighet med sin nationella lagstiftning **och**

trafiksäkerhetsbrott som avses i artikel 2, ort, datum och tidpunkt för brottet och i tillämpliga fall uppgifter om den utrustning som har använts för att konstatera brottet.

bestämmelserna i detta direktiv, inkludera all relevant information, **särskilt** arten av det trafiksäkerhetsbrott som avses i artikel 2, ort, datum och tidpunkt för brottet, **de bestämmelser i den nationella lagstiftningen som har överträtts och påföljden**, samt i tillämpliga fall uppgifter om den utrustning som har använts för att konstatera brottet.

Motivering

Uppgifter om brottets art, datumet och klockslaget för brottet samt tillämpliga lagbestämmelser om brottet och påföljden är viktiga uppgifter som alltid bör finnas med i informationsbrevet.

Ändringsförslag 23

Förslag till direktiv

Artikel 5 – punkt 2 – stycke 1a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

Ägaren, innehavaren av fordonet eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för att ha begått trafiksäkerhetsbrottet ska genom informationsbrevet underrättas om att hans eller hennes personuppgifter kommer att behandlas i enlighet med bestämmelserna i rådets rambeslut 2008/977/RIF och om sin rätt att tillgå, rätta och radera personuppgifter så som avses i artiklarna 17 och 18 i det rambeslutet.

Motivering

Genom ändringsförslaget återinförs texten om informationsbrevet från parlamentets första behandling.

Ändringsförslag 24

Rådets ståndpunkt Artikel 6

Rådets ståndpunkt

Medlemsstaterna ska inom högst **54 månader**, och därefter vartannat år, förelägga kommissionen en rapport. Rapporten ska innehålla uppgifter om hur många automatiska sökningar som den medlemsstat där brottet begicks har genomfört riktade till den nationella kontaktpunkten i registreringsmedlemsstaten till följd av brott som begåtts på dess territorium, tillsammans med uppgifter om antalet resultatlösa förfrågningar, **och** dessa förfrågningars art.

Ändringsförslag

Medlemsstaterna ska inom högst **24 månader**, och därefter vartannat år, förelägga kommissionen en rapport. Rapporten ska innehålla uppgifter om hur många automatiska sökningar som den medlemsstat där brottet begicks har genomfört riktade till den nationella kontaktpunkten i registreringsmedlemsstaten till följd av brott som begåtts på dess territorium, tillsammans med uppgifter om **den typ av brott som förfrågningarna gällde**, antalet resultatlösa förfrågningar, dessa förfrågningars art, **antalet förfrågningar som avvisats av den nationella kontaktpunkten i registreringsmedlemsstaten och antalet informationsskrivelser som skickats av den medlemsstat där brottet begicks**.

Motivering

Rapporteringskraven bör kompletteras för att klargöra antalet avslag, typen av brott och det antal informationsskrivelser som skickats ut.

Ändringsförslag 25

Förslag till direktiv Artikel 7 – stycke 1

Rådets ståndpunkt

Bestämmelserna om uppgiftsskydd i rådets rambeslut 2008/977/RIF av den 27 november 2008 om skydd av personuppgifter som behandlas inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete ska tillämpas på personuppgifter som behandlats i enlighet detta direktiv.

Ändringsförslag

Bestämmelserna om uppgiftsskydd i rådets rambeslut 2008/977/RIF av den 27 november 2008 om skydd av personuppgifter som behandlas inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete ska tillämpas på personuppgifter som behandlats i enlighet detta direktiv. **De ska garantera att överförda uppgifter**

behandlas konfidentiellt och att den registrerade känner till sin rätt att tillgå, rätta och radera sina personuppgifter samt förhindra att personuppgifter som samlats in i enlighet med direktivet används för andra ändamål än trafiksäkerhet. De behöriga myndigheterna i de andra medlemsstaterna ska inte lagra den information som översänds av det land där brottet begicks. Denna information ska användas endast för de ändamål som avses i direktivet och när förfarandena har slutförts måste alla uppgifter förstöras på ett kontrollerbart sätt. Registreringsmedlemsstaten ska endast registrera datumet och den behöriga myndighet i den medlemsstat där brottet begicks till vilken uppgifterna översändes.

Motivering

Genom detta ändringsförslag återinförs parlamentets första behandling. Ändringsförslaget syftar till att garantera den identifierade personens rättigheter. Genom ändringsförslaget förbjuds lagring av insamlade uppgifter, och uppgifterna får endast användas för direktivets ändamål.

Ändringsförslag 26

Förslag till direktiv Artikel 7 – stycke 2a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

Alla berörda personer ska ha rätt att få information om vilka personuppgifter som är registrerade i registreringslandet och som har sänts över till den medlemsstat som begärt dem, inbegripet datumet för begäran och den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks. Alla berörda personer ska ha rätt att få information om vilka uppgifter som är registrerade i den medlemsstat där brottet begicks.

Motivering

Ändringsförslaget klargör hur registreringsmedlemsstaten och medlemsstaten där brottet begicks får använda och registrera uppgifter.

Ändringsförslag 27

Rådets ståndpunkt Artikel 7 – stycke 2b (ny)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

Alla berörda personer ska ha rätt att få oriktiga personuppgifter rättade och utan dröjsmål få olagligt registrerade uppgifter raderade, utan att detta påverkar iakttagandet av de formella kraven i samband med den berörda medlemsstatens mekanismer för överklagan och prövning.

Motivering

Genom detta ändringsförslag återinförs parlamentets första behandling och ändringsförslaget syftar till att garantera den identifierade personens rätt att korrigera personuppgifter som är oriktiga.

Ändringsförslag 28

Rådets ståndpunkt Artikel 8 – punkt 1a (ny)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

1a. Medlemsstaterna ska tillhandahålla trafikanter nödvändig information om de åtgärder som införlivar detta direktiv, i samarbete med trafiksäkerhetsorganisationer, icke-statliga organisationer som är verksamma på trafiksäkerhetsområdet eller bilklubbar, bland andra organisationer. Medlemsstaterna ska framför allt säkerställa att de bestämmelser som gäller för hastighetsbegränsningar anges på vägskyltar vid samtliga motorvägar som

passerar deras gränser.

Motivering

Genom detta ändringsförslag återinförs parlamentets första behandling. Ändringsförslaget stärker skyldigheten att informera förare om direktivets genomförande och om de olika trafikbestämmelser avseende hastighetsbegränsningar som gäller i EU.

Ändringsförslag 29

Rådets ståndpunkt

Artikel 8a (ny)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

Artikel 8a

Delegering av befogenheter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 8b om ändring av bilaga Ia som anger de krav som ska uppfyllas vid automatiska sökningar i enlighet med artikel 4.1.

Motivering

Genom denna nya artikel införs ett förfarande för delegerade akter avseende ändring av den bilaga som innehåller tekniska krav.

Ändringsförslag 30

Rådets ståndpunkt

Artikel 8b (ny)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

Artikel 8b

Utövande av delegering

- 1. Befogenhet att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.***
- 2. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 4.1 ska ges till kommissionen för en period av fem år***

från det att detta direktiv har trätt i kraft.

3. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 4.1 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av de delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artikel 4.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Motivering

Genom denna nya artikel införs ett förfarande för delegerade akter avseende ändring av den bilaga som innehåller tekniska krav för utbyte av uppgifter.

Ändringsförslag 31

Rådets ståndpunkt Artikel 9

Rådets ståndpunkt

Senast **60 månader** efter det att detta direktiv har trätt i kraft ska kommissionen förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om medlemsstaternas tillämpning

Ändringsförslag

Senast **36 månader** efter det att detta direktiv har trätt i kraft ska kommissionen förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om medlemsstaternas tillämpning

av detta direktiv, *bedöma om* andra trafiksäkerhetsbrott *ska läggas till i artikel 2 och vid behov lägga fram ett förslag.*

av detta direktiv. *I rapporten ska kommissionen framför allt inrikta sig på följande aspekter samt lägga fram förslag som omfattar dessa aspekter:*

– *Bedöma huruvida direktivet ska utvidgas till att även omfatta andra trafiksäkerhetsbrott.*

– *Bedöma direktivets effektivitet när det gäller att minska antalet olyckor på unionens vägar, i synnerhet huruvida effektiviteten påverkas av direktivets geografiska täckning.*

– *Bedöma behovet av att harmonisera utrustning och förfaranden för automatisk kontroll. I detta sammanhang uppmanas kommissionen att på EU-nivå utveckla riktlinjer för trafiksäkerhet inom ramen för den gemensamma transportpolitiken för att med hjälp av jämförbara metoder och praxis säkerställa ökad konvergens när det gäller medlemsstaternas genomförande av trafiksäkerhetsreglerna. Dessa riktlinjer bör åtminstone omfatta överträdelse av hastighetsgränser, rattfylleri, underlåtenhet att använda säkerhetsbälte och rödljuskörning. Kommissionen ska beakta de anvisningar för riktlinjer som anges i bilaga Ib del I.*

– *Bedöma behovet av att inom ramen för den gemensamma transportpolitiken stärka kontrollen av trafiksäkerhetsbrott genom harmoniserade uppföljandeförfaranden i händelse av underlåtenhet att betala böter. Kommissionen ska beakta de kriterier som finns förtecknade i bilaga Ib del II.*

– *Bedöma möjligheten att harmonisera trafikreglerna på EU-nivå där så är lämpligt.*

– *Bedöma den programvara som avses i artikel 4.4 i syfte att säkerställa ett korrekt genomförande av detta direktiv samt garantera ett effektivt, snabbt, säkert och konfidentiellt utbyte av specifika uppgifter*

i fordonsregistren.

Motivering

Denna artikel om översyn av direktivet bör ge en prognos om ytterligare framsteg på trafiksäkerhetsområdet, särskilt när det gäller harmoniseringen av genomförandeförfaranden, kontroller som bör utföras och trafikregler.

Ändringsförslag 32

**Förslag till direktiv
Artikel 9 – stycke 1a (nytt)**

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

Under förberedelserna för översynen av detta direktiv ska kommissionen samråda med samtliga berörda aktörer på trafiksäkerhetsområdet, särskilt sammanslutningar av trafikoffrer, det europeiska trafiksäkerhetsnätverket (Tispol), experter etc.

Ändringsförslag 33

**Rådets ståndpunkt
Artikel 10 – punkt 1 – stycke 1**

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv **senast 24 månader** efter det att detta direktiv har trätt i kraft. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv **senast 18 månader** efter det att detta direktiv har trätt i kraft. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen **samt en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.**

Motivering

Införlivandeperioden bör förkortas eftersom det inte anses nödvändigt med två år för att uppfylla skyldigheterna att tillämpa Eucaris-systemet, som redan har trätt i kraft.

Ändringsförslag 34

Rådets ståndpunkt Bilaga Ia (ny)

Parlamentets ändringsförslag

Bilaga Ia

Uppgifter som hör samman med den sökning som avses i artikel 4

<i>Punkt</i>	<i>O/V¹</i>	<i>Anmärkningar</i>
<i>Uppgifter om fordonet</i>	<i>O</i>	
<i>Registrerande medlemsstat</i>	<i>O</i>	
<i>Registreringsnummer</i>	<i>O</i>	<i>(A²)</i>
<i>Uppgifter om brottet</i>	<i>O</i>	
<i>Medlemsstat där brottet begicks</i>	<i>O</i>	
<i>Brottets referensdatum</i>	<i>O</i>	
<i>Brottets referenstidpunkt</i>	<i>O</i>	
<i>Målet med sökningen</i>	<i>O</i>	<i>Kod som anger typen av brott i enlighet med artikel 2 i direktivet</i>
		<i>1 = Fortkörning</i>
		<i>2 = Rattfylleri</i>
		<i>3 = Ej använt bilbälte</i>
		<i>4 = Rödljuskörning</i>
		<i>5 = Användning av förbjuden körbana</i>
		<i>10 = Drograttfylleri</i>
		<i>11 = Ej buren hjälm</i>
		<i>12 = Olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning.</i>

¹ O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.

² Harmoniserad dokumentförkortning, se rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999.

Uppgiftsdelar som lämnas i enlighet med artikel 4

Del I. Uppgifter om fordon

<i>Punkt</i>	<i>O/V¹</i>	<i>Anmärkning</i>
<i>Registreringsnummer</i>	<i>O</i>	
<i>Chassinummer/VIN</i>	<i>O</i>	
<i>Registreringsland</i>	<i>O</i>	
<i>Fabrikat</i>	<i>O</i>	<i>(D.1²) t.ex. Ford, Opel, Renault osv.</i>
<i>Fordonets modell</i>	<i>O</i>	<i>(D.3) t.ex. Focus, Astra, Megane</i>
<i>EU-kategorikod</i>	<i>O</i>	<i>(J) mopeder, motorcyklar, bilar osv.</i>

Del II. Uppgifter om fordonsinnehavare eller fordonsägare

<i>Punkt</i>	<i>O/V³</i>	<i>Anmärkning</i>
<i>Uppgifter om fordonsinnehavare</i>		<i>(C.1⁴) Uppgifterna avser innehavaren av det specifika registreringsbeviset.</i>
<i>Registrerade innehavares (företags) namn</i>	<i>O</i>	<i>(C.1.1.)</i>
		<i>separata fält ska användas för efternamn, infix, titlar osv. och namnet i utskriftsvänligt format ska kommuniceras</i>
<i>Förnamn</i>	<i>O</i>	<i>(C.1.2)</i>
		<i>separata fält för förnamn och initialer ska användas och namnet i utskriftsvänligt format ska kommuniceras</i>
<i>Adress</i>	<i>O</i>	<i>(C.1.3)</i>
		<i>separata fält ska användas för gata, husnummer och annex, postnummer, bostadsort, bosättningsland osv. och adressen i utskriftsvänligt format ska kommuniceras</i>
<i>Kön</i>	<i>V</i>	<i>Man, kvinna</i>
<i>Född den</i>	<i>O</i>	
<i>Juridisk person</i>	<i>O</i>	<i>person, förening, företag osv.</i>

¹ O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.

² Harmoniserad dokumentförkortning, se rådets direktiv 1999/37/EG av den 24 april 1999.

³ O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.

⁴ Harmoniserad dokumentförkortning, se rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999.

<i>Punkt</i>	<i>O/V³</i>	<i>Anmärkning</i>
<i>Födelseort</i>	<i>V</i>	
<i>ID-nummer</i>	<i>V</i>	<i>Ett nummer som unikt identifierar personen eller företaget.</i>
<i>Uppgifter om fordonsägare</i>		<i>(C.2) Uppgifterna avser fordonets ägare.</i>
<i>Ägarens (företagets) namn</i>	<i>O</i>	<i>(C.2.1)</i>
<i>Förnamn</i>	<i>O</i>	<i>(C.2.2)</i>
<i>Adress</i>	<i>O</i>	<i>(C.2.3)</i>
<i>Kön</i>	<i>V</i>	<i>man, kvinna</i>
<i>Född den</i>	<i>O</i>	
<i>Juridisk person</i>	<i>O</i>	<i>person, förening, företag osv.</i>
<i>Födelseort</i>	<i>V</i>	
<i>ID-nummer</i>	<i>V</i>	<i>Ett nummer som unikt identifierar personen eller företaget.</i>
		<i>När det gäller skrotfordon, stulna fordon eller registreringsskyltar, eller föråldrade fordonsregistreringar ska ingen information om ägare/innehavare tillhandahållas. I stället ska meddelandet "Information saknas" skickas.</i>

Motivering

Genom denna nya bilaga införs punkt 1.2.2 i kapitel 3 i bilagan till beslut 2008/616/ RIF med vissa ändringar.

Ändringsförslag 35

Rådets ståndpunkt Bilaga Ib (ny)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

Bilaga Ib

Del I: Anvisningar för riktlinjer om trafiksäkerhet

Riktlinjerna bör föreslås på EU-nivå för att med hjälp av jämförbara metoder, praxis, standarder och kontrollfrekvens säkerställa ökad konvergens när det gäller medlemsstaternas genomförande av trafiksäkerhetsreglerna.

1. När det gäller hastighet ska användningen av automatisk

kontrollutrustning på motorvägar, landsvägar och stadsgator särskilt uppmuntras av medlemsstaterna, i synnerhet på avsnitt av vägnätet där antalet trafikolyckor till följd av fortkörning är högre än genomsnittet. Denna användning bör syfta till att garantera en god geografisk täckning av varje medlemsstats territorium.

2. Särskilda insatser bör göras när det gäller antalet hastighetskontroller genom användning av automatisk utrustning i de medlemsstater där antalet trafikolyckor är högre än genomsnittet i EU eller där minskningen av antalet trafikolyckor sedan 2001 är lägre än genomsnittet i EU.

3. När det gäller rattfylleri ska medlemsstaterna uppmuntras att prioritera genomförandet av stickprov på platser och vid tillfällen då förseelser är vanligt förekommande och ökar risken för olyckor.

En betydande andel av förarna bör årligen testas.

4. När det gäller bältesanvändning ska medlemsstaterna genomföra intensiva kontroller under en bestämd tidsperiod under ett givet år i sådana medlemsstater där en betydande andel av trafikanterna inte använder bälte, särskilt på platser och vid tillfällen då förseelser är vanligt förekommande.

5. När det gäller rödljuskörning ska automatisk kontrollutrustning användas framför allt i korsningar där förseelser är vanligt förekommande och där det inträffar fler olyckor än det genomsnittliga antalet olyckor till följd av rödljuskörning.

6. Utbytet av god praxis bör underlättas genom upprättandet av nätverk på EU-nivå och genom modern informationsteknik. Särskilt medlemsstater som har den mest avancerade tekniken för automatisk

kontroll bör uppmuntras att tillhandahålla teknisk assistans till de medlemsstater som efterfrågar det.

Del II: Kriterier för genomförandeförfaranden

Medlemsstaterna bör följa gemensamma kriterier för uppföljandeförfaranden i händelse av underlåtenhet att betala böter oavsett påföljdens administrativa eller straffrättsliga karaktär och genom att iaktta medlemsstaternas lagar och förfaranden. Sådana kriterier bör i första hand inriktas på följande aspekter:

- Översändande av det slutliga beslutet mellan de olika behöriga myndigheterna i den medlemsstat där brottet begåtts och den medlemsstat där förövaren är bosatt.*
- Erkännande och verkställande av det slutliga beslutet, eller underlåtenhet att verkställa det.*
- Information från respektive myndighet om beslutet om verkställande.*

Motivering

Genom denna nya bilaga återinförs de viktigaste faktorerna från parlamentets första behandling, dvs. riktlinjerna för trafiksäkerhet och de allmänna kriterierna för genomförandeförfaranden. Dessa faktorer bör undersökas av kommissionen i ett framtida förslag om trafiksäkerhet.

MOTIVERING

Kommissionens förslag till ett nytt rättsligt instrument

Vitboken om den gemensamma transportpolitiken som offentliggjordes 2001 innehöll det ambitiösa målet att halvera antalet trafikdöda i EU fram till 2010. Dessa framsteg skedde dock främst under första hälften av årtiondet. Sedan 2005 har minskningen av antalet omkomna i trafiken i stället avtagit. Enligt indikatorerna i unionens databas för trafikolyckor (Care) fortsatte antalet omkomna att minska med 11 procent under 2009. Under åren 2001 till 2009 minskade antalet omkomna med 36 procent, vilket tyvärr inte når målet i vitboken.

Kommissionens förslag grundades på undersökningar som gav belägg för att andelen utländska förare som är inblandade i trafikförseelser är högre än deras andel i den nationella trafiken, särskilt när det gäller fortkörning. Påföljderna för förseelser som begås inom andra medlemsstater än den där föraren är bosatt verkställs emellertid oftast inte, särskilt när det gäller förseelser som registreras automatiskt, vilka har mångdubblats i och med det stora antal automatiska fartkameror som installerats på de europeiska vägarna. Denna relativa brist på straffpåföljd försämrar förutsättningarna att uppnå trafiksäkerhetsmålen och försämrar dessa kontrollers legitimitet i EU-medborgarnas ögon, eftersom man anser att alla måste behandlas lika oavsett var man är bosatt.

Kommissionen ville underlätta verkställandet av påföljder för bilister som har kört för fort, kört i alkoholpåverkat tillstånd, underlåtit att använda bilbälte eller kört mot rött ljus i en annan medlemsstat än sin egen. Kommissionen valde avsiktligt att begränsa direktivets tillämpningsområde till de fyra förseelser som kräver flest människoliv i alla EU:s medlemsstater.

Syftet med förslaget var att införa ett förfarande för informationsutbyte mellan medlemsstaterna med hjälp av ett elektroniskt nät för informationsutbyte, så att man skulle kunna identifiera ett fordon som begått en förseelse. Efter denna identifiering skulle en delgivning av förseelsen sändas från myndigheten i landet där förseelsen begicks till den person som fordonet är registrerat på.

Parlamentets första behandling

Den 17 december 2008 antog Europaparlamentet med en överväldigande majoritet sin ståndpunkt vid första behandlingen, som ledde till ett förstärkt förslag. Parlamentet införde närmare bestämt riktlinjer för trafiksäkerheten i EU i form av ett antal jämförbara minimikriterier i syfte att skärpa rutinerna för trafikkontroller avseende fortkörning, rattfylleri, bristande användning av bälte samt rödljuskörning. Parlamentet införde också en artikel enligt vilken medlemsstaterna och kommissionen måste ge vägtrafikanterna nödvändig information om åtgärderna i samband med direktivets genomförande.

Parlamentet kompletterade även uppföljningen av trafikförseelser (erkännande, översändning av information och verkställande av påföljder) genom att införa nya bestämmelser om de fall där böter inte har betalats. Rådets rambeslut 2005/214/RIF ska tillämpas vid straffrättsliga påföljder. Vid förvaltningsrättsliga påföljder ska den stat där förseelsen begicks översända det

slutliga beslutet till den stat där den som begått förseelsen är bosatt och där beslutet ska verkställas. För att beakta de särskilda förhållanden som råder i varje medlemsstat föreslog parlamentet ytterligare bestämmelser, som gör det möjligt att överföra och följa upp beslut om straffpåföljd till myndigheterna i den stat där den person som har begått förseelsen är bosatt.

Parlamentet tog hänsyn till ett antal frågor från Europeiska datatillsynsmannen i dennes yttrande av den 8 maj 2008. Avsikten var främst att vissa rättigheter som ges genom direktiv 95/46/EG skulle garanteras och införlivas i direktivets normativa del och i formuläret för meddelande om trafikförseelse i bilagan.

Slutligen ville parlamentet ange ett tidsperspektiv för förstärkningen och översynen av direktivet genom att införa en skyldighet för kommissionen att två år efter direktivets ikraftträdande lägga fram en rapport om genomförandet och de erfarenheter som gjorts efter denna utvärdering. Utifrån denna rapport ska kommissionen lämna förslag till ändringar i direktivet, bland annat vad gäller resultaten av genomförandet, dess tillämpningsområde, kontrollrutiner och standardiseringen av kontrollutrustning.

Rådets gemensamma ståndpunkt

Efter två år av blockerade diskussioner nådde rådet en politisk överenskommelse i transportrådet den 3 december 2010. Rådets text ersatte den tidigare rättsliga grunden för transport (artikel 91) med den nya artikel 87.2 i fördraget om polissamarbete om "*insamling, lagring, behandling, analys och utbyte av relevant information*".

I och med ändringen av rättslig grund gjordes även stora modifieringar av rådet:

- Rådet avlägsnade alla hänvisningar till verkställighetsförfaranden i texten genom att begränsa förslaget till att omfatta utbyte av uppgifter. Detta gör verkställigheten frivillig, beroende på besluten i de olika medlemsstaterna och med avseende på de nationella förfarandena. Ett informationsbrev ersätter nu meddelandet, för vilket en frivillig mall föreslås.
- Denna rättsliga grund påverkade det geografiska genomförandet av direktivet, eftersom artikel 87.2 är obligatorisk (Storbritannien och Irland) och frivillig (Danmark) i vissa länder. Efter tre månaders intern debatt beslutade Storbritannien och Irland att inte göra direktivet obligatoriskt. Detta beklagliga beslut hindrar en rättvis och jämlik behandling av EU-medborgarna inom hela Europeiska unionen och försvagar den avskräckande effekt som ursprungligen uppnåtts.

När det gäller utbytet av uppgifter mellan medlemsstaterna gjorde rådet det tydliga valet att använda Eucarissystemet, som är ett mellanstatligt nätverk som används för Prümkonventionen om samarbete mot organiserad brottslighet och terrorism. Syftet med Prümkonventionen är att bekämpa gränsöverskridande olaglig verksamhet som terrorism och organiserad brottslighet genom att underlätta utbytet av personuppgifter och fordons registreringsnummer. Varken kommissionen eller parlamentet ville uttala sig för ett visst system för utbyte av uppgifter, med tanke på att det bör vara ett EU-system som fastställs i ett senare skede.

Rådet föreslog också att omfattningen skulle utvidgas genom införande av ytterligare fyra brott: drograttfylleri, ej buren hjälm, användning av förbjuden körbana och olaglig

användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsanordning under körning. Alla medlemsstater erkänner inte dessa brott på samma sätt, exempelvis att använda en mobiltelefon under körning. För andra brott, exempelvis drograttfylleri, anses inte teknikerna för ett korrekt beivrande av detta brott tillräckliga av alla medlemsstater.

När det gäller information till bilförare behöll rådet endast skyldigheten för kommissionen att informera förarna. När det gäller riktlinjerna för trafiksäkerhet infördes ingen hänvisning till parlamentets förslag. När det slutligen gäller förfarandet för ändring av direktivet antog rådet en mycket mildare version än de som föreslogs av parlamentet genom att begränsa ändringen till en utvidgning av tillämpningsområdet utan några perspektiv avseende verkställigheten av påföljderna.

Föredragandens ståndpunkt

Föredraganden välkomnar rådets första behandling, som antogs efter två års diskussioner. Hon beklagar emellertid att bland de betydande förändringar som föreslagits har ett antal bestämmelser som ursprungligen föreslogs av kommissionen och som har förstärkts av parlamentet i första behandlingen avlägsnats helt från texten. Till följd av detta är den nya texten nu begränsad till ett utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna.

Föredraganden beklagar också djupt att tre medlemsstater har valt att inte delta i direktivet, eftersom den nya rättsliga grund som valdes av rådet lämnade dörren öppen för Irland och Storbritannien att göra direktivet obligatoriskt och för Danmark att göra det frivilligt. Detta val får konsekvenser för en jämlik och rättvis behandling av EU:s medborgare genom att en känsla av straffrihet bevaras.

Föredraganden anser dock att ett viktigt steg har tagits genom rådets antagande i första behandlingen, vilket utgör ett första steg mot en gemensam transportpolitik på trafiksäkerhetsområdet. Parlamentet bör nu ta detta tillfälle i akt för att göra framsteg med sin trafiksäkerhetspolitik på unionsnivå. Därför kommer föredraganden att föreslå ett begränsat antal ändringsförslag för att förstärka vissa bestämmelser i rådets text och för att garantera att åtgärder kommer att vidtas i framtiden.

Föredraganden föreslår att vissa delar av parlamentets första behandling återinförs i rådets ståndpunkt i första behandlingen, samtidigt som den ömtåliga kompromiss som nåddes i rådet i december bevaras. Föredraganden anser vidare att den rättsliga grund som föreslås av rådet inte bör ändras, även om hon skulle ha föredragit att behålla den ursprungliga rättsliga grunden avseende transport.

Föredraganden föreslår följande ändringar i sin rekommendation:

- En ny teknisk bilaga som ersätter hänvisningen till beslut 2008/616/JHA om Prümkonventionen införs. Denna nya bilaga bör ändras genom förfarandet med delegerade akter.
- Vissa klaganden införs om bestämmelserna om programansökningarna och informationsbrevet.
- De rapporteringsskyldigheter som ska respekteras av medlemsstaterna bör stärkas när det gäller tidsgränser och innehåll.

- Delar av parlamentets första behandling återinförs avseende skyddet av personuppgifter (artikel 7).
- Skyldigheten att informera förare förstärks också, i linje med parlamentets första behandling.
- Artikel 9 om översyn av direktivet förstärks och utvidgas till att omfatta andra frågor än tillämpningsområdet. I denna artikel begärs en översyn av verkställighetsförfarandena samt en harmonisering av trafikreglerna och kontrollförfarandena, i enlighet med vad som anges i en andra ny bilaga som innehåller de viktigaste delarna av de riktlinjer som har föreslagits av parlamentet i dess första behandling.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser		
Referensnummer	17506/1/2010 – C7-0074/2011 – 2008/0062(COD)		
Parlamentets första behandling – P-nummer	17.12.2008	T6-0616/2008	
Kommissionens förslag	KOM(2008)0151 - C6-0149/2008		
Mottagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen: tillkännagivande i kammaren	24.3.2011		
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 24.3.2011		
Föredragande Utnämning	Inés Ayala Sender 18.4.2008		
Artikel 51 – Gemensamma utskottssammanträden Tillkännagivande i kammaren			
Behandling i utskott	14.2.2011	12.4.2011	23.5.2011
Antagande	24.5.2011		
Slutomröstning: resultat	+: –: 0:	38 1 2	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle		
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Philip Bradbourn, Guido Milana, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Laurence J.A.J. Stassen		
Ingivande	31.5.2011		