KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 19.3.2008
KOM(2008) 151 endelig

200/0062 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet**

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2008) 350}
{SEK(2008) 351}

# BEGRUNDELSE

## 1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Målet for EU's trafiksikkerhedspolitik har siden 2001 været at halvere antallet af trafikdræbte inden 2010. I 2001 omkom 54 000 mennesker på vejene i de 27 lande, som nu er medlemmer af EU, og der er siden da truffet mange foranstaltninger for at halvere dette tal. I 2007 var der for første gang siden 2001 ikke sket fremskridt med nedbringelsen af antallet af trafikdræbte i EU. Antallet af dræbte faldt med 6 % i 2004, 5 % i 2006 og 0 % i 2007. I 2007 lå antallet af dræbte fortsat på 43 000, hvilket ville svare til, at fem mellemstore passagerfly styrtede ned i EU hver uge. I perioden 2001 til 2007 faldt antallet af dræbte med 20 %. For at kunne nå en halvering af antallet af trafikdræbte skulle tallet imidlertid have været 37 %. Da håndhævelse af færdselsreglerne har vist sig at være en særdeles effektivt middel til at mindske antallet af dræbte, har Kommissionen som led i sit arbejdsprogram for 2007 vedtaget et direktivforslag på dette område.

Som sagerne står nu, straffes trafikforseelser ofte ikke, hvis de begås med et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat. Problemet er særlig alvorligt for forseelser, der registreres automatisk ved hjælp af kontrolkameraer, hvor der ikke er nogen direkte kontakt mellem fører og politi. Offentlighedens accept af håndhævelsesforanstaltningerne har stor betydning for bestræbelserne på at mindske antallet af dræbte, og strafunddragelse fra udenlandske føreres side vil kunne svække denne accept.

Andelen af ikke-bosiddende i trafikken synes at ligge på omkring 5 % i de lande, der har oplysninger herom[1]. Andelen af ikke-bosiddende trafikanter involveret i fartforseelser ligger på 2,5 % til 30 %[2]. Disse tal synes at vise, at ikke-bosiddende trafikanter er relativt oftere involveret i fartforseelser end de bosiddende[3].

Der er indgået en række bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne, men det har vist sig vanskeligt at føre dem ud i livet. Når reglerne ikke håndhæves på tværs af grænserne i hele EU, resulterer det ikke blot i, at ikke-bosiddende overtrædere, der ikke er omfattet af en bilateral aftale, slipper uden straf, men også i forskelsbehandling af bosiddende overtrædere.

---

1 Kilde: Eurostat. Tallet 5 % er baseret på dokumentation fra en udvalgt gruppe af lande. Det betyder, at køretøjer, der er registreret i et andet land, tegner sig for 5 % af bilkilometerne. Resultaterne viser, at det drejer sig om 5,5 % i Frankrig (30 mia. bilkm), 3,9 % i Tyskland, 4,1 % i Nederlandene og 3,9 % i Det Forenede Kongerige.

2 2,5 % i Danmark, 4 % i Finland, 6 % i Nederlandene, 8 % i Catalonien (Spanien), 14 % i Belgien, 15 % i Frankrig og 30 % i Luxembourg.

3 I Frankrig tegner de sig for 5,5 % af trafikken, men for 15 % af forseelserne.. De tilsvarende tal for Nederlandene er henholdsvis 4,1 % og 6 % (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Nederlandene).

Formålet med forslaget er at gøre det lettere at håndhæve sanktioner mod førere, som begår en forseelse i en anden medlemsstat end den, hvor deres køretøj er indregistreret. Denne ordning skal sikre, at sådanne forseelser forfølges, uanset hvor i EU de er begået, og uanset hvor det pågældende køretøj er registreret.

De overtrædelser, der dækkes af forslaget, er hastighedsoverskridelser, kørsel under påvirkning af alkohol (i det følgende "spirituskørsel"), kørsel uden sikkerhedssele og kørsel over for rødt lys. Det er de færdselsovertrædelser, der forårsager flest dødsulykker på vejene.

Forslaget sigter mod, at der oprettes et elektronisk dataudvekslingsnet på EU-plan, således at indehaveren af et køretøj kan identificeres, og myndighederne i den medlemsstat, hvor en overtrædelse er begået, kan sende en bødetilkendegivelse til indehaveren af det køretøj, som var involveret i overtrædelsen.

Et sådant system er særlig værdifuldt i forbindelse med trafikovertrædelser, der afsløres med automatisk kontroludstyr, hvor overtræderens identitet ikke kan fastslås umiddelbart, som f.eks. fartoverskridelser eller kørsel over for rødt lys. Systemet kan også bruges til at følge op på overtrædelser, hvor det kan være nødvendigt at kontrollere registreringsoplysningerne for køretøjet i tilfælde, hvor køretøjet er blevet standset. Dette gælder navnlig for spirituskørsel.

Forslaget omhandler ikke harmonisering af færdselsregler eller harmonisering af bøder for færdselsforseelser, da disse spørgsmål bedst overlades til medlemsstaterne selv. Det indeholder kun bestemmelser af rent administrativ art, så der kan indføres en effektiv ordning for grænseoverskridende retsforfølgning af de vigtigste færdselsforseelser. Det berører ikke forseelsernes art, dvs. om det drejer sig om forvaltnings- eller strafferetlige forseelser, da dette fastlægges af medlemsstaterne. Det berører heller ikke medlemsstaternes lovgivning om, hvem ansvaret for en given forseelse skal tilskrives.

Direktivet skelner ikke mellem strafferetlige og forvaltningsretlige overtrædelser, da denne skelnen varierer fra medlemsstat til medlemsstat. Det kan uden videre anvendes, uanset hvilken kategori en overtrædelse hører under i det givne tilfælde.

I betragtning af alle disse begrænsende faktorer er der til fulde taget hensyn til subsidiaritetsprincippet i udformningen af direktivforslaget.

Det foreslåede system er i tråd med den traditionelle procedure for håndtering af grænseoverskridende overtrædelser: De forfølges af den medlemsstat, hvor overtrædelsen er begået. Den yderligere fordel ved dette system består i, at der indføres en mekanisme, hvorved de berørte myndigheder kan identificere og forfølge udenlandske overtrædere.

Forslaget berører ikke anvendelsen af Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe (tredje søjle) Direktivforslaget omfatter de faser, der ligger forud for idømmelsen af den endelige sanktion, hvorimod rammeafgørelsen først finder anvendelse, når overtræderen ikke har betalt bøden, og der er truffet en endelig afgørelse, der forpligter ham til at betale.

- **Generel baggrund**

Nedgangen i antallet af dræbte er blevet stadig svagere i perioden 2001 til 2007. I 2007 skete der slet ikke noget fremskridt. Reduktionen i antallet af dræbte var på 0 % for EU.

De foreliggende oplysninger viser, at de vigtigste årsager til dødelige ulykker er fartoverskridelser, spirituskørsel og kørsel uden sele. Dette var allerede tilfældet i 1999 og har ikke ændret sig siden.

Ifølge konsekvensanalysen fra 2007, som indeholder overslag for 2004, skyldtes 30 % af trafikdødsfaldene fartoverskridelser, 25 % spiritus, 17 % manglende brug af sikkerhedsseler og 4 % kørsel over for rødt lys. Med andre ord var ca. 75 % af alle trafikdødsfald forårsaget af en (eller flere) af disse fire forseelser.

Kommissionen vedtog den 21. oktober 2003 en henstilling om kontrol på området trafiksikkerhed (2004/345/EF), som indeholder bedste kontrolpraksis, hvad de vigtigste tre forseelser angår. Udviklingen i antallet af trafikdræbte synes at vise, at denne henstilling - som ikke er et bindende instrument - ikke er tilstrækkelig til, at vi kan nå målet om at halvere antallet af trafikdræbte.

Hvis der ikke sættes yderligere ind, vil vi højst sandsynligt ikke nå dette må.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Kommissionens henstilling af 21. oktober 2003 om kontrol på området trafiksikkerhed opstiller de bedste kontrolpraksisser på områderne fartoverskridelser, spirituskørsel og manglende brug af sikkerhedssele. Det nærværende forslag vedrører især de grænseoverskridende aspekter og kommer ikke ind på kontrolpraksis i almindelighed. Det største lighedspunkt er, at begge teksterne stort set handler om kontrol med de samme forseelser.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Den foreslåede foranstaltning er i tråd med EU's sundheds- og miljøpolitik. Den vil også supplere Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe, som indfører en ordning med gensidig anerkendelse og fuldbyrdelse af endelige afgørelser om bødestraffe, bl.a. for trafikforseelser.

## 2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

*Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil*

Parterne er blevet hørt fra de første faser af projektet. I 2004 blev 24 000 EU-borgere som led i SARTRE 3-projektet (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe*) anmodet om at tilkendegive deres syn på kontrollen med trafiksikkerheden.

Den 20. juli 2006 blev der holdt et møde med den ekspertgruppe, der blev nedsat i forlængelse af Kommissionens henstilling af 21. oktober 2003 om kontrol på området trafiksikkerhed, hvor man drøftede målene for og omfanget af reguleringsindgreb på EU-plan.

Herudover er der afholdt en række bilaterale møder med diverse parter, navnlig medlemsstater og retshåndhævende myndigheder.

Fra den 6. november 2006 til den 19. januar 2007 afholdt Kommissionen, efter vanlig fremgangsmåde, en offentlig høring via sit websted "Europa". Der indkom i alt 54 kommentarer fra forskellige parter. Alle kommentarerne er offentliggjort på webstedet for trafiksikkerhed i Kommissionens "Europa"-portal.

Der blev holdt et interessentmøde den 27. februar 2007, som alle respondenterne og alle medlemsstaterne var indbudt til.

Kommissionen udarbejdede et spørgeskema til færdselspolitiet i Europa for at indsamle oplysninger om håndhævelse af færdselsreglerne i Europa. Enogtyve lande besvarede spørgeskemaet, og svarene blev brugt som udgangspunkt for en paneldrøftelse, hvortil repræsentanter for færdselspolitiet blev indbudt til at give deres kommentarer til EU's planer om en indsats på området.

*Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem*

Der var generel enighed om definitionen af problemet og de påtænkte foranstaltninger på EU-plan: at øge trafiksikkerheden gennem bedre håndhævelse af reglerne, både hvad indhold og proceduremæssige aspekter angår. Der var imidlertid uenighed om valget af lovramme. Der er taget hensyn til disse svar.

Der blev gennemført en offentlig høring på internettet fra den 6. november 2006 til den 19. januar 2007. Kommissionen modtog 54 svar. Resultaterne kan ses på http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Ekspertbistand**

*Ekspertisens videnskabelige områder*

Trafiksikkerhed og trafikkontrol

*Metodologi*

Møder med eksperter fra medlemsstaterne, Høringer af og møder med interesseparter, diverse forskningsprojekter og andre projekter og undersøgelser.

*Væsentligste organisationer/eksperter, der deltog i høringen*

Embedsmænd med ansvar for transportpolitikken og repræsentanter for færdselspolitiet fra medlemsstaterne, TISPOL (europæisk færdselspolitinet) og det europæiske færdselssikkerhedsråd.

*Sammendrag af den rådgivning, der er modtaget og anvendt*

Det blev ikke nævnt, at der skulle foreligge potentielt alvorlige risici med uoprettelige konsekvenser.

Der var fuld enighed om, at man ikke, medmindre der blev sat ind med bedre kontrol med trafiksikkerheden, ville kunne mindske det uantageligt store antal trafikofre og dermed opfylde den målsætning, alle EU-institutionerne tilsluttede sig. Der var uenighed om, hvilke retlige midler der skulle anvendes hertil.

*Offentlig adgang til ekspertråd*

Interesseparternes reaktioner på høringspapiret er offentliggjort på Kommissionens websted:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Konsekvensanalyse**

I konsekvensanalysen gennemgås fem løsningsmuligheder, som hver både omfatter håndhævelse på tværs af grænserne og god kontrolpraksis, som skal gennemføres i medlemsstaterne.

Den første løsning består i at bevare den nuværende situation uændret.

Ifølge den anden løsning retsforfølges udenlandske overtrædere, når de vender tilbage til overtrædelseslandet, i samarbejde med bopælslandet. Denne løsningsmodel omfatter ikke-lovgivningsmæssige foranstaltninger, der kan træffes, uden at det vil være nødvendigt at ændre den eksisterende lovgivning eller indføre ny lovgivning på EU-plan. Kommissionens henstilling om kontrol på området trafiksikkerhed (2004/345/EF) opfordrer medlemsstaterne til at anvende bedste kontrolpraksis. Hvad retshåndhævelse på tværs af grænserne angår, forbedres de nationale regler.

Den tredje og fjerde løsningsmodel omfatter også ikke-lovgivningsmæssige håndhævelsesforanstaltninger, baseret på Kommissionens henstilling. Med hensyn til grænseoverskridende håndhævelse, består løsningsmodel 3 i oprettelse af et elektronisk dataudvekslingsnet på EU-plan, der tjener til at identificere køretøjets ejer. Løsningsmodel 4 er baseret på gensidig anerkendelse af bevismateriale og fremsendelse af de relevante data til myndighederne i det land, hvor køretøjet er registreret, således at disse myndigheder kan retsforfølge forseelserne og fuldbyrde sanktionerne.

Den femte løsning er også baseret på, at bevismaterialet fremsendes til bopælslandet med henblik på retsforfølgning på tværs af grænserne. Den adskiller sig fra model 2, 3 og 4 ved, at den omfatter lovgivningsmæssige foranstaltninger til sikring af, at der finder god kontrolpraksis sted i alle medlemsstaterne. Denne løsning omfatter også foranstaltninger til standardisering af kontroludstyret.

Den sidste løsning medfører flere sociale, økonomiske og miljømæssige fordele (sociale: færre dræbte og tilskadekomne på vejene; økonomiske: betydelige finansielle fordele som følge af færre uheld og dermed færre person- og materielle skader, og som følge af bødestraffene; miljømæssige: som følge af færre fartoverskridelser og dermed mindre forurening og lavere brændstofforbrug).

På det nuværende stadium i EF-rettens udvikling er den femte model imidlertid ikke mulig, fordi den indholdsmæssigt strider mod subsidiaritetsprincippet og proceduremæssigt overlapper Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe. Den foreslåede foranstaltning er derfor baseret på løsning 3. Den består i, at der indføres et system for udveksling af relevante data mellem medlemsstaterne, der gør det lettere at strafforfølge visse færdselsforseelser, der begås i en given medlemsstat med et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat. I modsætning til løsning 4 overlades opfølgningen af overtrædelser til den medlemsstat, hvor de er begået. Den omfatter faserne fra tidspunktet for registrering af en forseelse til fremsendelse af bødetilkendegivelse til indehaveren af køretøjets registreringsattest. Den omfatter ikke tilfælde, hvor den sigtede har nægtet at betale og dømmes til at betale ved en endelig afgørelse, da Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA indeholder bestemmelser om gensidig anerkendelse og fuldbyrdelse af sådanne endelige afgørelser.

Kommissionen har foretaget en konsekvensanalyse som anført i arbejdsprogrammet. Rapporten herom findes i SEK(2007)XXX.

## 3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Forslaget indfører de nødvendige tekniske mekanismer og retlige instrumenter til retsforfølgelse på tværs af grænserne af færdselsforseelser, der bringer trafiksikkerheden i fare.

Ifølge den foreslåede procedure starter dataudvekslingen mellem medlemsstaterne, når der i en medlemsstat er begået en forseelse med et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat. Den medlemsstat, hvor forseelsen er begået, sender bilregistreringsnummer og anden relevant information til de andre medlemsstater eller til bopælslandet, hvis dette kan identificeres, og anmoder om oplysninger om køretøjets indehaver. Informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne foregår via et elektronisk net. Når det land, hvor forseelsen er begået, har modtaget de ønskede oplysninger, sender det indehaveren af køretøjet en bødetilkendegivelse på den standardblanket, der er vist i bilaget.

Dette dokument indeholder tilstrækkelige oplysninger til, at det skyldige beløb kan betales, og oplysninger om indsigelses- og ankemulighederne. Betaler overtræderen ikke, kan - som sidste udvej - Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe finde anvendelse. Forslaget omfatter forseelser bestående i spirituskørsel, hastighedsoverskridelser, manglende brug af sikkerhedssele og kørsel over for rødt lys.

Kommissionen vil blive bistået af et udvalg for retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet, som skal udarbejde fælles regler om elektronisk informationsudveksling. Dette udvalg vil også deltage i arbejdet med eventuelle tilpasninger af standardblanketten til bødetilkendegivelser.

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for EU-foranstaltninger på trafiksikkerhedsområdet er EF-traktatens artikel 71, stk. 1, hvor det hedder, at "… Rådet efter fremgangsmåden i artikel 251 …., fastsætter ….c) foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden."

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager.

Det viser sig, at EU-medlemsstaterne, på trods af Kommissionens henstilling om kontrol på området trafiksikkerhed (oktober 2003), ikke vil være i stand til at nå det fælles mål om at halvere antallet af trafikdræbte i 2010. I dag er risikoen for at blive dræbt i vejtrafikken næsten fem gange større i nogle medlemsstater end i andre. Lande med god kontrolpraksis har generelt bedre resultater på trafiksikkerhedsområdet end lande, som ikke har en sådan praksis.

Automatisk udstyr har vist sig at spille en vigtig rolle som middel til at forbedre kontrollen. Det er derfor vigtigt at fremme anvendelsen af dette udstyr. Med hensyn til fartoverskridelser har lande med et stort antal automatiske anordninger til hastighedskontrol, som f.eks. Nederlandene og Det Forenede Kongerige, således færre trafikdræbte (henholdsvis 46 og 56 pr. million indbyggere), mens lande med få anordninger af denne slags, f.eks. Polen og Tjekkiet, generelt har en langt større dødelighedskvotient (henholdsvis 143 og 126 pr. million indbyggere). (Tallene er for 2005). Det samme gør sig gældende for spirituskørsel, hvor lande, som udfører mange spiritusprøver, har bedre trafiksikkerhedsresultater end lande, som udfører færre sådanne prøver.

Da medlemsstaterne håndhævelsespraksis på deres eget område ifølge subsidiaritetsprincippet anses for primært at høre under deres kompetence, gøres der ikke noget forsøg på at indføre krav om anvendelse af specifikke håndhævelsesmetoder på trafiksikkerhedsområdet. Sigtet med forslaget er at skabe mulighed for grænseoverskridende retshåndhævelse, som medlemsstaterne ikke hidtil har kunnet opnå gennem unilaterale eller bilaterale aftaler. De foreliggende – ganske vist ufuldstændige – data viser, at der begås et meget stort antal forseelser, som forbliver ustraffet, hvilket underminerer den automatiske kontrols effektivitet og troværdighed.

Uden automatisk hastighedskontrol og effektive opfølgningsprocedurer vil det ikke være muligt at gennemføre passende grænseoverskridende retsforfølgelse af det store antal fartovertrædelser, der finder sted. Det samme gælder grænseoverskridende retsforfølgelse i tilfælde af spirituskørsel, som ikke vil være mulig uden anvendelse af stikprøvemåling af bilisternes alkohol i udåndingsluften.

Som vist i konsekvensanalysen, ventes gennemførelsen af de foreslåede bestemmelser om grænseoverskridende retshåndhævelse også at ville resultere i, at medlemsstaterne indfører effektive metoder til retshåndhævelse af rent nationale forseelser på deres eget område.

Hvad grænseoverskridende retshåndhævelse angår, er medlemsstaternes bilaterale og andre mellemstatslige initiativer ikke optimalt effektive og resulterer i mangelfuld gennemførelse af de nationale love og til manglende effektivitet i administrativ og finansiel henseende. Nogle af disse aftaler resulterer dog i bedre håndhævelse på tværs af grænserne mellem de pågældende lande (bl.a. den nederlandsk – tyske og den nederlandsk – belgiske aftale), men andre har kun ringe værdi. Dette resulterer i mindre end optimal trafiksikkerhed i alle medlemsstaterne og i forskelle i behandlingen af udenlandske overtrædere, som ikke strafforfølges, og bosiddende overtrædere, som derimod straffes. Sigtet med forslaget er at indføre en EU-dækkende ordning for grænseoverskridende retshåndhævelse, som løser de problemer, de gældende aftaler indebærer, og som forhindrer, at det nuværende kludetæppe af forskellige bilaterale eller andre mellemstatslige aftaler breder sig yderligere, hvilket ville være både tids- og ressourcekrævende og, i sidste ende, mindre effektivt.

Endvidere har alle medlemsstaterne stadig brug for at forbedre deres resultater på trafiksikkerhedsområdet. Dette gælder naturligvis især de medlemsstater, som har dårlige resultater på området, men også i de medlemsstater, som allerede kan fremvise gode resultater. Gennemføres de foreslåede foranstaltninger ikke, vil det være til skade for alle medlemsstaterne, da de alle har interesse i at mindske antallet af omkomne på deres veje.

Anvender alle medlemsstaterne effektive håndhævelsesmetoder, vil det kunne bidrage betydeligt til en halvering af antallet af kollisioner på vejene/alvorlige trafikulykker. I konsekvensanalysen fandt man, at der med sådanne metoder hvert år kunne spares op til 5 000 liv.

Målene med forslaget kan opfyldes bedre gennem foranstaltninger på EU-plan af følgende grunde:

Kun med et EU-instrument kan der - gennem udveksling af relevant information via et elektronisk system – gennemføres konsekvent og effektiv EU-dækkende retsforfølgning af færdselsforseelser på tværs af grænserne.

Forslaget omhandler ikke harmonisering af færdselsregler eller færdselsbøder, da disse spørgsmål bedst overlades til medlemsstaterne selv. Det indeholder kun bestemmelser af rent administrativ art, så der kan indføres en effektiv ordning for grænseoverskridende retsforfølgning af de vigtigste færdselsforseelser. Det berører ikke forseelsernes art, dvs. om det drejer sig om forvaltnings- eller strafferetlige forseelser, da dette fastlægges af medlemsstaterne. Det berører heller ikke medlemsstaternes lovgivning om, hvem ansvaret for en given forseelse skal tilskrives. Medlemsstaterne har f.eks. forskellige love vedrørende ansvaret for fartforseelser: i nogle medlemsstater påhviler ansvaret indehaveren af køretøjets registreringsattest, i andre påhviler det føreren. Medlemsstaterne bør sætte alt ind for at sikre, at bilister fra andre medlemsstater, som kører på deres territorium, har kendskab til de vigtigste færdselsregler, såsom hastigheds- og spiritusgrænserne.

Ifølge bødetilkendegivelsen, som skal sendes til indehaveren af registreringsattesten, skal denne, hvis vedkommende ikke accepterer at betale bøden, anføre nærmere oplysninger om køretøjets fører på tidspunktet for konstateringen af forseelsen. Hvis det af svaret fra indehaveren af registreringsattesten fremgår, at forseelsen blev begået af en anden fører end indehaveren, er det op til det land, hvor forseelsen er begået, at afgøre, om føreren af køretøjet skal retsforfølges.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Et direktiv er den enkleste form for retsakt, hvorved forslagets målsætninger kan opfyldes.

Forslaget vedrører kun håndhævelse af trafikforseelser og ikke harmonisering af færdselsregler, strafferetlige procedurer eller sanktioner, da dette ikke er nødvendigt for at opnå de ønskede resultater. Forslaget vedrører ikke sager, hvor modtageren har nægtet at betale en bøde, som denne er idømt ved endelig afgørelse, eftersom Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe indeholder bestemmelser om gensidig anerkendelse og fuldbyrdelse af sådanne endelige afgørelser.

Som det fremgår af konsekvensanalysen, er den økonomiske og administrative byrde som følge af dette forslag meget begrænset. Endvidere vil et allerede bestående EU-informationssystem blive udbygget og brugt til udveksling af oplysninger om grænseoverskridende retsforfølgning. Dette vil også mindske omkostningerne.

- **Reguleringsmiddel**

Foreslået reguleringsmiddel: direktiv.

Andre reguleringsmidler ville ikke være hensigtsmæssige, af følgende grunde:

Det har vist sig, at den foreliggende henstilling fra Kommissionen ikke har været tilstrækkelig som middel til at nå målet. Det samme gælder, i endnu højere grad, samregulering og selvregulering. En forordning ville være unødigt præskriptiv og ville ikke nødvendigvis kunne tilpasses medlemsstaternes gældende lovgivning.

## 4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Der er budgetmæssige konsekvenser i tilknytning til nedsættelsen og driften af et udvalg til forvaltning af direktivet.

## 5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Simulering, pilotfase og overgangsperiode**

Informationsudvekslingssystemet vil blive udviklet og afprøvet senest to år efter direktivets ikrafttræden.

- **Forenkling**

Forslaget indebærer forenkling af de administrative procedurer for de offentlige myndigheder (EU eller nationale), f.eks. forenkling af informationsudvekslingen, som vil finde sted ifølge én enkelt protokol.

For effektivt at kunne forfølge det meget store antal færdselsovertrædelser, f.eks. fartovertrædelser, må der opstilles forenklede procedurer for konsekvent strafforfølgelse af disse overtrædelser. Mange medlemsstater har ikke sådanne procedurer, eller de procedurer, de har, adskiller sig indbyrdes i overensstemmelse med de forskellige bilaterale eller multilaterale aftaler. Disse medlemsstater vil blive opfordret til at indføre sådanne procedurer i forbindelse med den forventede stigning i anvendelsen af automatisk hastighedskontrol som følge af de foreslåede foranstaltninger.

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal sende Kommissionen teksten til de nationale bestemmelser til gennemførelse af direktivet og en sammenligningstabel mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

200/0062 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, litra c),

under henvisning til forslag fra Kommissionen[4],

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[5],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[6],

efter høring af Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse,

efter proceduren i traktatens artikel 251[7], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den Europæiske Unions politik til forbedring af trafiksikkerheden sigter mod at mindske antallet af dræbte, kvæstelser og materielle skader. Et vigtigt redskab til at nå dette mål består i konsekvent håndhævelse af sanktioner for de trafikovertrædelser, som vides at være til stor fare for trafiksikkerheden.

(2) På grund af mangelen på passende procedurer idømmes der imidlertid kun sjældent bødestraf for visse trafikovertrædelser, hvis de begås med et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelsen er begået.

(3) For at forbedre trafiksikkerheden i hele EU og sikre ligebehandling mellem bosiddende og ikke-bosiddende overtrædere bør det gøres lettere at retsforfølge overtrædelser, uanset i hvilken medlemsstat det køretøj, overtrædelsen er begået med, er indregistreret. I dette øjemed bør der indføres et system med grænseoverskridende informationsudveksling.

---

4 EUT C , s. .
5 EUT C , s. .
6 EUT C , s. .
7 EUT C , s. .

(4) Et sådant system er særlig værdifuldt i forbindelse med trafikovertrædelser, der afsløres med automatisk kontroludstyr, og hvor overtræderens identitet ikke kan fastslås umiddelbart, som f.eks. hastighedsoverskridelser eller fremkørsel mod rødt lys. Systemet kan også bruges til at følge op på overtrædelser i tilfælde, hvor et køretøj er blevet standset, og køretøjets registreringsoplysninger skal kontrolleres. Dette gælder navnlig for spirituskørsel.

(5) Dette system bør omfatte trafikovertrædelser, der er til alvorlig fare for trafiksikkerheden, og overtrædelser, der klassificeres som trafikovertrædelser i alle medlemsstaternes lovgivning. Det bør derfor omfatte hastighedsovertrædelser, spirituskørsel, manglende anvendelse af sikkerhedssele og fremkørsel mod rødt lyssignal. Kommissionen vil forsat holde øje med udviklingen i EU for andre trafikovertrædelser af stor fare for trafiksikkerheden, f.eks. kørsel under påvirkning af stoffer, anvendelse af mobiltelefon under kørsel og kørsel uden ansvarsforsikring, og vil om nødvendigt fremsætte forslag til revision af direktivet, så det også kommer til at omfatte disse overtrædelser.

(6) Af hensyn til effektiviteten bør håndhævelsessystemet omfatte faserne mellem afsløringen af en overtrædelse og fremsendelsen af en bødetilkendegivelse (på standardblanket) til indehaveren af registreringsattesten for det pågældende køretøj. Når der er truffet en endelig afgørelse, finder Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe[8] anvendelse.

(7) Endvidere bør den grænseoverskridende informationsudveksling finde sted hurtigt ad elektronisk vej. Hertil bør der oprettes et EU-dækkende elektronisk net.

(8) Da oplysninger til identifikation af en overtræder er personlige, skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger[9] finder anvendelse.

(9) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[10].

(10) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at vedtage foranstaltninger til tilpasning af bilaget. Da disse foranstaltninger er af generel art og har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

---

8 EUT L 76 af 22.3.2005, s. 16.

9 EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

10 EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

(11) Målene for denne foranstaltning, nemlig at fremme grænseoverskridende håndhævelse af sanktioner for visse trafikovertrædelser, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. EF-traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

# KAPITEL I

*ALMINDELIGE BESTEMMELSER*

*Artikel 1*
***Genstand og anvendelsesområde***

1. Med dette direktiv indføres der et system til fremme af grænseoverskridende håndhævelse af sanktioner for følgende trafikovertrædelser:

a) hastighedsovertrædelser

d) spirituskørsel

b) manglende brug af sikkerhedssele

c) fremkørsel mod rødt lyssignal.

2. Dette direktiv finder kun anvendelse i tilfælde, hvor den pågældende sanktion består af eller omfatter en bøde.

*Artikel 2*
***Definitioner***

I dette direktiv forstås ved:

a) "indehaver": indehaveren af registreringsattesten for det pågældende køretøj

b) "overtrædelsesstat": den medlemsstat, hvor overtrædelsen er begået

c) "bopælsstat": den medlemsstat, hvor det køretøj, overtrædelsen er begået med, er indregistreret

d) "kompetent myndighed": den myndighed, der har ansvaret for den nationale database for køretøjsregistreringsdokumenter.

e) "hastighedsovertrædelse": overskridelse af de hastighedsgrænser, der gælder i overtrædelsesstaten for den pågældende vej eller køretøjstype

f) "spirituskørsel": kørsel med en alkoholkoncentration i blodet, der overskrider den grænse, der gælder i overtrædelsesstaten

g) "manglende brug af sikkerhedssele": tilsidesættelse af kravet om brug af sikkerhedssele eller brug af barnefastholdelsesanordninger i tilfælde, hvor anvendelse af dette udstyr er obligatorisk i medfør af Rådets direktiv 91/671/EØF[11] eller den nationale lovgivning i overtrædelsesstaten

h) "fremkørsel mod rødt lyssignal": overtrædelse, der består i at køre over for rødt lys, som defineret i overtrædelsesstatens lovgivning.

# KAPITEL II

*BESTEMMELSER TIL FREMME AF GRÆNSEOVERSKRIDENDE RETSHÅNDHÆVELSE*

*Artikel 3*

***Procedure for informationsudveksling mellem medlemsstaterne***

1. Når en overtrædelse er begået i en medlemsstat med et køretøj, som er indregistreret i en anden medlemsstat, og sagen ikke straks retsforfølges og afsluttes af en myndighed, der har ansvaret for at forfølge overtrædelsen i overtrædelsesstaten, sender den kompetente myndighed i denne stat køretøjets registreringsnummer og oplysninger om gerningssted og -tidspunkt til den kompetente myndighed i de andre medlemsstater eller i bopælsstaten, hvis denne kan identificeres. Den gør dette under de samme omstændigheder og på de samme vilkår, som hvis overtrædelsen var begået med et køretøj indregistreret på dens eget territorium.

2. Den kompetente myndighed i bopælsstaten sender straks den kompetente myndighed i overtrædelsesstaten, og kun denne, følgende oplysninger:

(a) mærke og model på køretøjet med det pågældende registreringsnummer

(b) hvis indehaveren af registreringsattesten for det pågældende køretøj er en fysisk person: navn, adresse og fødselsdato og -sted

(b) hvis indehaveren af registreringsattesten for det pågældende køretøj er en juridisk person: navn og adresse

3. De kompetente myndigheder i de andre medlemsstater opbevarer ikke de oplysninger, der fremsendes af overtrædelsesstaten.

---

[11] Rådets direktiv 91/167/EØF af 16. december 1991 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 ton (EFT L 373 af 31.12.1991. s. 26), ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF (EUT L 115 af 9.5.2003, s. 63).

*Artikel 4*

***Anvendelse af et elektronisk net***

1. Medlemsstaterne træffer alle de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at informationsudvekslingen som beskrevet i artikel 3 finder sted elektronisk. I dette øjemed træffer medlemsstaterne alle de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der senest 12 måneder efter datoen i artikel 9, stk. 1, oprettes et EU-dækkende elektronisk net baseret på fælles regler.

2. Kommissionen vedtager inden den i artikel 9, stk. 1, nævnte dato fælles regler for gennemførelsen af stk. 1 efter forskriftsproceduren i artikel 8, stk. 2.

Disse fælles regler skal navnlig omfatte bestemmelser om:

(a) formatet for de data, der udveksles

(b) de tekniske procedurer for elektronisk dataudveksling mellem medlemsstaterne.

*Artikel 5*

***Bødetilkendegivelse***

1. Efter modtagelsen af de i artikel 3, stk. 2, omhandlede oplysninger sender den myndighed i overtrædelsesstaten, der har ansvaret for forfølgelse af overtrædelser omfattet af dette direktiv, indehaveren en bødetilkendegivelse. Tilkendegivelsen udfærdiges efter modellen i bilaget.

2. Bødetilkendegivelsen indeholder en beskrivelse af de relevante enkeltheder ved den pågældende overtrædelse og beløbet på den bøde, som indehaveren afkræves, indehaverens muligheder for at anfægte grundlaget for bødetilkendegivelsen og for at anke en afgørelse om bødepålæg samt den procedure, der skal følges i tilfælde af tvist eller anke.

3. Indehaveren bliver ved bødetilkendegivelsen underrettet om, at han skal udfylde en svarformular, hvis han ikke agter at betale bøden.

4. Bødetilkendegivelsen meddeles indehaveren på det eller de officielle sprog i bopælsstaten, som angivet af denne stat.

5. Kommissionen kan tilpasse bødetilkendegivelsesmodellen under hensyntagen til den tekniske udvikling. Sådanne foranstaltninger til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 8, stk. 3.

*Artikel 6*

***Centralmyndigheder***

1. Hver medlemsstat udpeger en centralmyndighed, som skal bistå ved anvendelsen af dette direktiv.

2. Hver medlemsstat meddeler senest seks måneder inden direktivets ikrafttræden Kommissionen navnene og adresserne på de centralmyndigheder, der er udpeget i medfør af denne artikel.

3. Kommissionen meddeler de andre medlemsstaterne de i stk. 1 omhandlede oplysninger.

*Artikel 7*
***Ret til indsigt i og berigtigelse og sletning af oplysninger***

1. Uden at dette berører registrerede personers rettigheder efter national lovgivning i medfør af 12, litra a), i direktiv 95/46/EF, har alle ret til at få oplyst egne personoplysninger, der er registreret i bopælsstaten og blevet videresendt til den anmodende medlemsstat.

2. Uden at dette berører iagttagelsen af de proceduremæssige krav i forbindelse med den pågældende medlemsstats anke- eller prøvelsesordninger, har alle berørte personer ret til straks at få unøjagtige persondata berigtiget eller få ulovligt registrerede data slettet.

3. Registrerede kan udøve de i stk. 2 nævnte rettigheder over for centralmyndigheden i deres bopælsland.

# KAPITEL III

*UDVALGSPROCEDURE*

*Artikel 8*
***Udvalg***

1. Kommissionen bistås af et udvalg for retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dens artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

# KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

*Artikel 9*
***Gennemførelse***

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest tolv måneder efter dets ikrafttræden. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de væsentligste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 10*

Dette direktiv træder i kraft på dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 11*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

| | |
|---|---|
| *På Europa-Parlamentets vegne* | *På Rådets vegne* |
| *Formand* | *Formand* |

**BILAG**
**BLANKET til bødetilkendegivelse**

jf. artikel 5

[FORSIDE]

[Afsenders navn, adresse og telefonnummer][Modtagers navn og adresse]

**TILKENDEGIVELSE**

**af en trafikovertrædelse begået i ..... [navn på medlemsstat, hvor overtrædelsen er begået]**

**[ovenstående tekst figurerer på forsiden på alle de officielle EU-sprog]**

**Side 2**

Den [dato ..... ] blev en trafikovertrædelse begået med et køretøj med registreringsnummer ....., mærke ....., model ..... konstateret af .....[navn på ansvarlig instans].

De er registreret som indehaver af registreringsattesten for ovennævnte køretøj.

Overtrædelsen er beskrevet nærmere på side 3.

Bødetaksten for denne overtrædelse er .....€/national valuta.

Frist for betaling er .....

***Hvis De ikke betaler denne bøde, skal De udfylde vedlagte svarblanket (side 4) og sende den til den anførte adresse.***

---

**side 3**

**Relevante oplysninger om overtrædelsen**

*a) Oplysninger om det køretøj, overtrædelsen er begået med:*

Registreringsnummer:

Registreringsland:

Mærke og model:

*b) Oplysninger om overtrædelsen*

Sted, dato og tidspunkt for overtrædelsen:

Overtrædelsens art og retlige klassificering:

hastighedsovertrædelse, spirituskørsel, manglende brug af sikkerhedssele eller barnefastholdelsesanordning, fremkørsel mod rødt lyssignal[12]

Detaljeret beskrivelse af overtrædelsen:

Henvisning til relevant(e) retsforskrift(er):

Beskrivelse af eller henvisning til beviset på overtrædelsen:

*c ) Oplysninger om det kontroludstyr, der er brugt til konstatering af overtrædelsen[13]*

Type udstyr til konstatering af hastighedsoverskridelse, spirituskørsel, fremkørsel mod rødt lyssignal eller manglende brug af sikkerhedssele[14]:

Specifikation af udstyret:

Udstyrets identifikationsnummer:

Sidste kalibrering gyldig indtil:

*d) Resultatet af anvendelsen af udstyret:*

[eksempel på hastighedsoverskridelse, andre overtrædelser tilføjes:]

Maksimumhastighed:

Målt hastighed:

Målt hastighed korrigeret for fejlmargin:

---

12 Det ikke relevante overstreges.

13 Ikke relevant, hvis der ikke er brugt sådant udstyr.

14 Det ikke relevante overstreges.

## Svarblanket

(udfyldes med BLOKBOGSTAVER, det relevante svar afmærkes)

**A. Førerens identitet:**

- Efternavn og fornavn:

- Fødested og fødselsdato:

- Kørekortets nummer:...udstedt (dato):...i (sted):

- Adresse:

**B. Spørgsmål:**

(1) Er køretøjet af mærket ..., med registreringsnummer ..., registreret i Deres navn? ja/nej

Hvis nej, indehaveren af registreringsattesten:

(navn, fornavn, adresse)

(2) Erkender De, at De har begået overtrædelsen? ja/nej

(3) Erkender De Dem ikke skyldig, bedes De forklare hvorfor:

Den udfyldte blanket sendes ***senest 60 dage efter datoen for denne tilkendegivelse*** til følgende myndighed:

på følgende adresse:

**INFORMATION**

Denne sag vil blive behandlet af den kompetente myndighed i den stat, hvor overtrædelsen er begået.
Hvis sagen ikke forfølges, underrettes De derom senest 60 dage efter modtagelsen af svarblanketten.

Forfølges sagen, sker det efter følgende procedure:

*[Udfyldes af overtrædelsesstaten. Redegørelse for den videre procedure, herunder nærmere oplysninger om muligheden for at anke afgørelsen om at forfølge sagen og om proceduren herfor. Disse oplysninger skal under alle omstændigheder omfatte: Navn og adresse på den myndighed, der har ansvaret for at forfølge sagen; betalingsfrist; navn og adresse på den pågældende ankeinstans; ankefrist].*

# FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

## 1. FORSLAGETS BETEGNELSE:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet

## 2. ABM / ABB-RAMME

Politikområder og dermed forbundne aktiviteter:

Landtransport - trafiksikkerhed

## 3. BUDGETPOSTER

### 3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B..A-poster)):

### 3.2. Foranstaltningens varighed og finansielle virkninger:

Ubegrænset

### 3.3. Budgetoplysninger:

| Budget-post | Udgifternes art | | Nye | EFTA-bidrag | Bidrag fra ansøgerlande | Udgiftsom-råde i de finansielle overslag |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |

## 4. OVERSIGT OVER RESSOURCER

### 4.1. Finansielle ressourcer

*4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)*

i mio. EUR (3 decimaler)

| **Udgifternes art** | Sektion nr. | | Året 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 og ff. | I ALT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Driftsudgifter**[15] | | | | | | | | | |
| Forpligtelsesbevillinger (FB) | 8.1. | a | | | | | | | |
| Betalingsbevillinger (BB) | | b | | | | | | | |
| **Administrative udgifter inden for referencebeløbet**[16] | | | | | | | | | |
| Teknisk og administrativ bistand (IOB) | 8.2.4. | c | | | | | | | |
| **SAMLET REFERENCEBELØB** | | | | | | | | | |
| **Forpligtelsesbevillinger** | | a+c | | | | | | | |
| **Betalingsbevillinger** | | b+c | | | | | | | |
| **Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet**[17] | | | | | | | | | |
| Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB) | 8.2.5. | d | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | |
| Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB) | 8.2.6. | e | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | |
| **Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen** | | | | | | | | | |
| **FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer** | | a+c +d +e | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | |

15 Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i det pågældende afsnit xx.

16 Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

17 Udgifter inden for kapitel xx 01, som ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer** | | b+c +d +e | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | |

**Samfinansiering**

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller med andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering med flere organer)

i mio. EUR (3 decimaler)

| Samfinansierende organ | | Året 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 og ff. | I ALT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ingen | f | | | | | | | |
| FB I ALT, inkl. samfinansiering | a+c +d +e +f | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | 0,0936 | |

*4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering*

**X** Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering

☐ Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag

☐ Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale[18] (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

*4.1.3. Finansielle virkninger for indtægtssiden*

**X** Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne

☐ Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger:

[18] Jf. punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

i mio. EUR (3 decimaler)

| | | Forud for foranstaltningen [År n-1] | Efter foranstaltningen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Budgetpost | Indtægter | | [År n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5][19] |
| | *a) Indtægter i absolutte tal* | | | | | | | |
| | *b) Ændringer i indtægterne* | *Δ* | | | | | | |

**4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (inkl. tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – jf. oversigten under punkt 8.2.1.**

| **Årlige behov** | Året 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 og ff. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Personaleressourcer i alt | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |

## 5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

### 5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Et udvalg skal bistå Kommissionen med en række opgaver, der er beskrevet i direktivet: vedtagelse af fælles regler for et EU-dækkende elektronisk informationsudvekslingsnet, tilpasning af bilaget indeholdende modellen til en bødetilkendegivelse stilet til indehaveren af et køretøj, med hvilket der er begået en trafikovertrædelse.

### 5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagets sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Som middel til at forbedre trafiksikkerheden i hele EU og sikre ligebehandling mellem bosiddende og ikke-bosiddende overtrædere sigter forslaget mod at indføre et system til fremme af grænseoverskridende håndhævelse af sanktioner for visse trafikovertrædelser. Forslaget omfatter faserne fra registreringen af en overtrædelse til fremsendelsen af en bødetilkendegivelse til indehaveren af registreringsattesten for det pågældende køretøj. Det er Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe[20], der finder anvendelse, når der er truffet en endelig afgørelse.

---

19 Indsæt flere kolonner, hvis foranstaltningen varer længere end 6 år.

20 Af 24. februar 2005 (EUT L 76 af 22.3.2005, s. 16).

### 5.3. Forslagets mål, forventede resultater og relevante indikatorer i forbindelse med ABM-rammen

Formål: at bidrage til at halvere antallet af trafikdræbte i 2010 og derefter. Resultaterne af direktivet vil blive overvåget. Forventet resultat: mindskelse af antallet af trafikovertrædelser, navnlig dem, der begås af ikke-bosiddende overtrædere, men også af bosiddende, som følge af, at førerne bliver klar over, at sådanne overtrædelser ikke kan begås ustraffet.

### 5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

☐ ***Central forvaltning***

- ☐ Direkte af Kommissionen
- ☐ Indirekte ved delegation til:
  - ☐ Forvaltningsorganer
  - ☐ Organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen
  - ☐ Nationale offentlige organer eller public service-organer

**X** ***Fælles eller decentral forvaltning***

- **X** med medlemsstater
- ☐ med tredjelande

☐ ***Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)***

Relevante bemærkninger:

## 6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

### 6.1. Overvågningssystem

Udvalget administreres og ledes af Kommissionens embedsmænd. Udvalgets arbejde og fremskridt vil derfor blive overvåget løbende.

### 6.2. Evaluering

*6.2.1. Forudgående evaluering*

Der er udfærdiget en konsekvensanalyse af direktivudkastet, og Udvalget for Konsekvensanalyse er blevet hørt om den.

*6.2.2. Forholdsregler truffet efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (erfaringer fra tidligere tilsvarende foranstaltninger)*

*6.2.3. Vilkårene for og hyppigheden af fremtidige evalueringer*

Udvalget mødes to gange om året

## 7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Udvalget administreres og ledes af Kommissionens embedsmænd. Udvalgets arbejde og fremskridt vil derfor blive overvåget løbende.

## 8. RESSOURCER

### 8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslagets mål:

Ikke relevant

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

| **(Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output)** | **Type output** | **Gen. snit. om-kostn.** | År n | | År n+1 | | År n+2 | | År n+3 | | År n+4 | | År n+5 og ff. | | **I ALT** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger |
| OPERATIONELT MÅL NR. 1[21]…… | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Foranstaltning 1…….** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Output 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Output 2 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Foranstaltning 2…….** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Output 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Subtotal mål 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |

[21] Som beskrevet under punkt 5.3.

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OPERA-TIONELT MÅL NR. 2 1… | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Foranstaltning 1…….** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Output 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Subtotal mål 2 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OPERATIONELT MÅL NR. n [1] | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Subtotal mål n | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **SAMLEDE OMKOST-NINGER** | | | | | | | | | | | | | | | | |

## 8.2. Administrative udgifter

### *8.2.1. Personaleressourcer – antal og type*

| Stillingstyper | | Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (**antal stillinger/fuldtidsækvivalenter**) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Året 2012 | Året 2013 | Året 2014 | Året 2015 | Året 2016 | Året 2017 |
| Tjeneste-mænd eller midlertidigt ansatte[22] (XX 01 01) | A*/AD | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| | B*, C*/AST | | | | | | |
| Personale, der finansieres[23] over art. XX 01 02 | | | | | | | |
| Andet personale[24], der finansieres over art. XX 01 04/05 | | | | | | | |
| **I ALT** | | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |

### *8.2.2. Opgavebeskrivelse*

Administration af udvalget

Et udvalg skal bistå Kommissionen med en række opgaver, der er beskrevet i direktivet: vedtagelse af fælles regler for et EU-dækkende elektronisk informationsudvekslingsnet, tilpasning af bilaget indeholdende modellen til en bødetilkendegivelse stilet til indehaveren af et køretøj, med hvilket der er begået en trafikovertrædelse.

### *8.2.3. Kilder til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)*

☐ Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges

☐ Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n

| | |
|---|---|
| x | Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure |

[22] Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.
[23] Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.
[24] Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

☐ Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)

☐ Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

*8.2.4. Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)*

i mio. EUR (3 decimaler)

| Budgetpost<br><br>(nummer og betegnelse) | Året 2012 | Året 2013 | Året 2014 | Året 2015 | Året 2016 | Året 2017 og ff. | I ALT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1 Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)** | | | | | | | |
| Forvaltningsorganer[25] | | | | | | | |
| Anden teknisk og administrativ bistand | | | | | | | |
| - intern | | | | | | | |
| - ekstern | | | | | | | |
| **Teknisk og administrativ bistand i alt** | | | | | | | |

*8.2.5. Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (3 decimaler)

| Arten af personaleressourcer | Året 2012 | Året 2013 | Året 2014 | Året 2015 | Året 2016 | Året 2017 og ff. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01) | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 |
| Personale, som finansieres ved artikel XX 01 02 (hjælpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.)<br><br>(oplys budgetpost) | | | | | | |
| **Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)** | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 | 0,0585 |

[25] Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

Beregning – ***tjenestemænd og midlertidigt ansatte***

0,5 ansat x 117000 EUR : 58500 EUR (0,0585 EUR mio.) pr. år

Beregning– ***personale, der finansieres over art. XX 01 02***

Ikke relevant

*8.2.6. Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (3 decimaler)

| | Året 2012 | Året 2013 | Året 2014 | Året 2015 | Året 2016 | Året 2017 og ff. | I ALT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser | | | | | | | |
| XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer | | | | | | | |
| XX 01 02 11 03 - Udvalg[26] | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | |
| XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer | | | | | | | |
| XX 01 02 11 05 – Informationssystemer | | | | | | | |
| **2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)** | | | | | | | |
| 3 Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost) | | | | | | | |
| **Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)** | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | 0,0351 | |

[26] Udvalg i medfør af Rådets afgørelse 2006/512/EF (komitologi). Beløbet (0,0351 EUR mio.) er beregnet således: 650 EUR pr. ekspert x 27 medlemsstater x 2 møder pr. år.

De nødvendige personalemæssige og administrative ressourcer skal dækkes via de foreliggende midler eller via den tildeling, som kan ydes til det ansvarlige GD inden for rammerne af de årlige tildelingsprocedurer i lyset af de budgetmæssige begrænsninger.

GD Budget mærker sig erklæringen om, at "et allerede bestående EU-informationssystem vil blive udbygget og brugt til udveksling af information om grænseoverskridende retshåndhævelse", og udleder heraf, at et muligt behov for at ændre det bestående system vil blive finansieret over den budgetpost, som blev brugt til at finansiere udviklingen af systemet i første omgang.