EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 19.3.2008
KOM(2008) 151 slutlig

2008/0062 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om att underlätta gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser

(framlagt av kommissionen)

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

MOTIVERING

1) BAKGRUND

- **Motiv och syfte**

Målet med EU:s trafiksäkerhetspolitik har sedan 2001 varit att halvera antalet omkomna i trafiken till år 2010. 2001 dog 54 000 människor på vägarna i de 27 EU länder som idag är medlemmar av unionen och sedan dess har många åtgärder vidtagits för att nå målet att halvera detta tal. 2007 var första gången sedan 2001 som antalet trafikdöda i EU inte minskade. Antalet minskade med 6 % 2004, 5 % 2006 och 0 % 2007. 2007 låg antalet trafikdöda kvar på 43 000, vilket motsvarar fem störtade medelstora passagerarplan i EU varje vecka. Under åren 2001–2007 minskade antalet omkomna med 20 %, medan en minskning med 37 % hade krävts för att halvera antalet dödsfall. Eftersom kontroller har visat sig vara mycket effektiva för att få ned antalet trafikdöda, har kommissionen, som en del av sitt arbetsprogram för 2007, antagit ett förslag om ett direktiv på detta område.

För närvarande utdöms påföljder för trafikförseelser sällan, om de begås med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat än den där förseelsen begicks. Problemet är särskilt brännande för förseelser som registreras automatiskt med trafiksäkerhetskameror och då det alltså inte finns någon direkt kontakt mellan förare och polis. Allmänhetens acceptans av kontrollåtgärderna är av avgörande betydelse för det pågående arbetet med att minska antalet trafikdöda, och utländska förare som undkommer påföljder skulle kunna underminera denna acceptans.

Andelen utländska personer på vägarna förefaller ligga på omkring 5 % i de länder där sådana uppgifter finns tillgängliga[1]. Andelen utländska förare som gör sig skyldiga till fortkörning ligger på mellan 2,5 % och 30 %[2]. Dessa siffror tyder på att utländska förare relativt sett oftare gör sig skyldiga till fortkörning än inhemska förare[3].

Ett antal bilaterala avtal har ingåtts mellan medlemsstaterna, men det har visat sig vara svårt att genomföra dem. Om man inte lyckas lagföra trafikförseelser i hela EU leder det inte bara till att utländska trafiksyndare som inte omfattas av något bilateralt avtal förblir ostraffade, utan även till att inhemska trafiksyndare diskrimineras.

---

1 Källa: Eurostat. Siffran 5 % är baserad på dokumentation från en begränsad grupp länder. Den betyder att fordon som är registrerade i ett annat land står för 5 % av fordonskilometerna. Resultaten visar att det rör sig om 5,5 % i Frankrike (30 miljarder fordonskilometer), 3,9 % i Tyskland, 4,1 % i Nederländerna och 3,9 % i Förenade kungariket.

2 2,5 % i Danmark, 4 % i Finland, 6 % i Nederländerna, 8 % i Katalonien (Spanien), 14 % i Belgien, 15 % i Frankrike och 30 % i Luxemburg.

3 I Frankrike utgör de 5,5 % av trafiken, men 15 % av förseelserna. Motsvarande siffror för Nederländerna är 4,1 % av trafiken, men 6 % av förseelserna (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Nederländerna).

Målet med detta förslag är att underlätta verkställandet av påföljder mot förare som gör sig skyldiga till trafikförseelser i andra medlemsstater än den där deras fordon är registrerat. Syftet med systemet är att säkerställa att sådana förseelser följs upp oavsett var i Europeiska unionen förseelsen begåtts och oavsett var fordonet i fråga är registrerat.

De trafikförseelser som omfattas av förslaget är fortkörning, bilkörning under alkoholpåverkan (nedan kallat *rattfylleri*), bristande bältesanvändning och rödljuskörning. Det är dessa förseelser som orsakar det största antalet olyckor och omkomna på vägarna.

Förslaget syftar till att upprätta ett elektroniskt nät på EU-nivå för informationsutbyte för att identifiera innehavaren av ett fordon så att myndigheterna i en medlemsstat där en förseelse har begåtts, kan skicka ett meddelande till innehavaren av det fordon med vilket förseelsen begicks.

Ett sådant system är särskilt värdefullt i samband med trafikförseelser som avslöjas med automatisk utrustning och där trafiksyndarens identitet inte omedelbart kan fastställas, till exempel vid fortkörning eller rödljuskörning. Det möjliggör också uppföljning av förseelser där det kan vara nödvändigt att kontrollera fordonets registreringsuppgifter när fordonet har stoppats. Detta gäller särskilt vid rattfylleri.

Förslaget omfattar inte någon harmonisering av trafikregler och inte heller av påföljderna för trafiksyndare, eftersom dessa frågor bäst hanteras av medlemsstaterna. Det innehåller endast rent administrativa bestämmelser för att få till stånd ett effektivt och ändamålsenligt system för gränsöverskridande uppföljning av de huvudsakliga trafikförseelserna. Det fastställer inte vilken typ av överträdelser det rör sig om (förvaltningsrättsliga eller straffrättsliga); det bestäms av medlemsstaterna. Det berör inte heller medlemsstaternas lagstiftning när det gäller ansvarsfördelningen vid ett givet trafikbrott.

I direktivet görs inte någon skillnad mellan straffrättsliga och förvaltningsrättsliga förseelser, eftersom denna skillnad varierar från medlemsstat till medlemsstat. Direktivet kan utan vidare tillämpas, oavsett till vilken kategori en överträdelse hör.

Med beaktande av alla dessa begränsningar har full hänsyn tagits till subsidiaritetsprincipen när förslaget utformades.

Det föreslagna systemet ligger i linje med det traditionella sättet att hantera gränsöverskridande förseelser: de lagförs av den medlemsstat där förseelsen begicks. Mervärdet består i att en ny mekanism införs, med vars hjälp de berörda myndigheterna kan identifiera och lagföra utländska trafiksyndare.

Förslaget påverkar inte tillämpningen av rådets rambeslut 2005/214/RIF om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff (tredje pelaren). Det föreslagna direktivet omfattar de faser som föregår utdömandet av en slutgiltig påföljd, medan rambeslutet blir tillämpligt när den som begått en överträdelse inte har betalat sin bot och ett slutgiltigt beslut har antagits om att betalning måste ske.

- **Allmän bakgrund**

Framstegen med att minska antalet trafikdöda blev allt mindre under perioden 2001–2007. 2007 skedde över huvud taget inga framsteg, dvs. antalet trafikdöda i EU minskade med 0 %.

Tillgängliga uppgifter visar att de huvudsakliga orsakerna till dödsolyckor är fortkörning, rattfylleri och bristande bältesanvändning. Detta var fallet redan 1999 och har inte ändrats sedan dess.

Enligt den konsekvensanalys som slutfördes 2007 och som innehåller uppskattningar för 2004, orsakades 30 % av dödsfallen i vägtrafiken av fortkörning, 25 % av rattfylleri, 17 % av bristande bältesanvändning och ca. 4 % av rödljuskörning. Med andra ord orsakades ungefär 75 % av alla dödsfall i vägtrafiken av en (eller flera) av dessa fyra trafikförseelser.

Den 21 oktober 2003 antog kommissionen en rekommendation om efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhetsområdet (2004/345/EG). Den innehåller bästa praxis för kontroll och uppföljning av dessa tre huvudsakliga förseelser. Utvecklingen när det gäller antalet trafikdöda hittills tycks visa att denna rekommendation utan bindande verkan inte är tillräcklig för att nå målet att halvera antalet omkomna i vägtrafiken.

Om ingenting görs är det högst troligt att målet inte kommer att nås.

- **Gällande bestämmelser**

Kommissionens rekommendation av den 21 oktober 2003 om efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhetsområdet när det gäller fortkörning, rattfylleri och bristande bältesanvändning är inriktad på bästa praxis vid kontroll och handlar mindre om gränsöverskridande uppföljning. Det här förslaget är inriktat på de gränsöverskridande aspekterna och går inte in på kontrollpraxis som sådan. Den största likheten ligger i att båda texter handlar om kontroll av i stort sett samma trafikförseelser.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Den föreslagna åtgärden är i linje med EU:s politik på områdena hälsa och miljö. Den är också ett komplement till rådets rambeslut 2005/214/RIF om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff, genom vilket en mekanism inrättas för ömsesidigt erkännande och verkställighet av slutgiltiga beslut om bötesstraff, bland annat för trafiksyndare.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Samråd med berörda parter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Berörda parter började höras redan under projektets inledande faser. Inom ramen för projektet Sartre 3 (om allmänhetens inställning till riskerna i trafiken) ombads år 2004 24 000 personer i EU att lämna sin åsikt om trafiksäkerhetskontroller.

För att diskutera målen och omfattningen för lagstiftningen på EU-nivå, hölls den 20 juli 2006 ett möte med den expertgrupp som inrättats i enlighet med kommissionens rekommendation av den 21 oktober 2003 om efterlevnadskontroller på trafiksäkerhetsområdet.

Härutöver har flera bilaterala möten hållits med ett antal berörda parter, särskilt medlemsstater och myndigheter med ansvar för brottsbekämpning.

Mellan den 6 november 2006 och 19 januari 2007 höll kommissionen som brukligt är ett offentligt samråd på kommissionens webbplats Europa. Totalt togs 54 kommentarer emot från olika berörda parter. Alla kommentarer finns offentliggjorda på webbplatsen för vägtrafiksäkerhet under portalen Europa.

Den 27 februari 2007 hölls ett möte för berörda parter till vilket alla som lämnat kommentarer var inbjudna tillsammans med medlemsstaterna.

Kommissionen ställde samman ett frågeformulär till trafikpolisen i Europa i syfte att samla information om kontrollerna på vägarna i Europa. 21 länder svarade på frågeformuläret och svaren användes som utgångspunkt för en paneldiskussion, till vilken representanter för trafikpolisen var inbjudna för att ge sina kommentarer till EU:s planer på åtgärder på området.

Sammanfattning av svaren och hur de har beaktats

Deltagarna var eniga om problemdefinitionen och de avsedda EU-åtgärderna: Att öka trafiksäkerheten genom bättre uppföljning av kontroller, både när det gäller innehåll och procedurfrågor. Oenighet rådde emellertid om valet av lämplig rättslig ram. Svaren har beaktats.

Ett öppet samråd genomfördes på Internet mellan den 6 november och 19 januari 2007. Kommissionen tog emot 54 svar. Resultaten finns att tillgå på //ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Extern experthjälp**

Berörda vetenskapliga områden och expertisområden

Trafiksäkerhet och trafikkontroller.

Metoder

Möten med experter från medlemsstaterna, samråd och möten med berörda parter, diverse forskningsprojekt, och andra projekt och studier.

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

Tjänstemän från medlemsstaterna med ansvar för transportpolitik samt kontroll och uppföljning på vägtrafikområdet, TISPOL (nätverk för europeiska trafikpolisen) och Europeiska transportsäkerhetsrådet.

Sammanfattning av inhämtade och använda råd

Inga allvarliga risker med oåterkalleliga konsekvenser påtalades.

Det rådde full enighet om att det inte är möjligt att minska det oacceptabelt stora antalet dödsfall på vägarna, i enlighet med det mål som stöds av samtliga EU-institutioner, om inte ytterligare åtgärder vidtas i form av bättre kontroller av trafiksäkerheten. Det rådde oenighet om vilka rättsliga medel som krävs för att nå målet.

Offentliggörande av experternas synpunkter och förslag

Berörda parters reaktioner på samrådsdokumentet har offentliggjorts på kommissionens webbplats:

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

- **Konsekvensanalys**

Konsekvensanalysen behandlar fem alternativ som vart och ett omfattar både gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser och god praxis vid uppföljningen. Det är medlemsstaterna som står för genomförandet.

Det första alternativet är att behålla den rådande situationen oförändrad.

Det andra alternativet innebär att utländska trafiksyndare åtalas när de återvänder till det land där förseelsen begicks, baserat på samarbete med bosättningslandet. Detta alternativ omfattar åtgärder som inte är bindande och som skulle kunna antas utan att man behöver ändra den befintliga lagstiftningen eller införa ny sådan på EU-nivå. I kommissionens rekommendation om efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhetsområdet (2004/345/EC) uppmuntras medlemsstaterna att tillämpa bästa praxis för kontroller. De nationella bestämmelserna förbättras på området för gränsöverskridande uppföljning.

Alternativ tre och fyra omfattar åtgärder för kontroll och efterlevnad som inte är bindande, grundade på kommissionens befintliga rekommendation. När det gäller gränsöverskridande uppföljning innebär alternativ tre att ett elektroniskt datautbytesnät upprättas på EU-nivå som gör det möjligt att identifiera fordonens innehavare. Alternativ fyra utgår från ömsesidigt erkännande av bevis och överföring av relevant information till myndigheterna i det land där fordonet är registrerat, så att dessa myndigheter kan följa upp trafikförseelsen och utdöma påföljder.

Det femte alternativet grundas också på bevisöverföring till bosättningslandet för gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser. Det skiljer sig från alternativen två, tre och fyra genom att det omfattar bindande åtgärder för tillämpning av god kontrollpraxis i alla medlemsstater. I detta alternativ ingår också åtgärder för standardisering av kontrollutrustning.

Det sista alternativet ger fler sociala, ekonomiska och miljömässiga fördelar än de andra (sociala: färre människor dödas och skadas på våra vägar; ekonomiska: betydande ekonomiska fördelar till följd av färre olyckor – och därmed färre person- och materialskador – och till följd av böter; miljömässiga: minskad fortkörning ger mindre föroreningar och lägre bränslekonsumtion).

I EU-rättens nuvarande utvecklingsstadium är det femte alternativet emellertid inte genomförbart, eftersom det innehållsmässigt strider mot subsidiaritetsprincipen och procedurmässigt överlappar rådets rambeslut 2005/214/RIF om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff. Den föreslagna åtgärden utgår därför från alternativ tre. Den innebär att en ordning upprättas för informationsutbyte mellan medlemsstaterna, vilket gör det lättare att utdöma påföljder för vissa trafikförseelser som ägt rum i en medlemsstat med ett fordon registrerat i en annan. I motsats till alternativ fyra överlåter ordningen uppföljningen av trafikförseelserna till de medlemsstater där förseelserna begicks. Den omfattar faserna från tidpunkten då en trafikförseelse registrerades fram till då ett meddelande härom skickas till innehavaren av fordonets registreringsbevis. Den omfattar inte fall då mottagaren har vägrat att betala och döms till att betala genom en slutligt beslut, eftersom rådets nämnda rambeslut 2005/214/RIF innehåller bestämmelser om ömsesidigt erkännande av sådana slutgiltiga beslut.

Kommissionen har utfört en konsekvensanalys i enlighet med arbetsprogrammet. Den återfinns i SEK(2007)XXX.

3) RÄTTSLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Genom förslaget införs de tekniska mekanismer och rättsliga instrument som är nödvändiga för att genomföra gränsöverskridande uppföljning av sådana trafikförseelser som sätter vägtrafiksäkerheten på spel.

Enligt det föreslagna tillvägagångssättet ska informationsutbytet mellan medlemsstaterna inledas när en trafikförseelse har ägt rum i en medlemsstat med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat. Den medlemsstat där förseelsen begicks skickar fordonets registreringsnummer och annan relevant information till den andra medlemsstaten eller till bosättningslandet, om det kan identifieras, och begär ytterligare information om innehavaren. Informationsutbytet mellan medlemsstaterna sker via ett elektroniskt nät. När det land där trafikförseelsen begicks har tagit emot den begärda informationen, skickar det ett meddelande om trafikförseelse till fordonets innehavare och använder då det standardformulär som finns i bilagan.

Det dokumentet innehåller den information som är nödvändig för att betala det utestående beloppet och information om möjligheter att bestrida och överklaga beslutet. Om trafiksyndaren inte betalar bötesbeloppet kan man, som sista utväg, tillämpa rådets rambeslut 2005/214/RIF om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff. Förslaget omfattar fortkörning, rattfylleri, bristande bältesanvändning och rödljuskörning.

Kommissionen kommer att bistås av en kommitté för trafiksäkerhetskontroller, som ska utveckla gemensamma bestämmelser om elektroniskt informationsutbyte. Kommittén kommer också att delta i arbetet med eventuella anpassningar av förlagan till meddelandet om trafikförseelse.

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för EU-åtgärder på trafiksäkerhetsområdet utgörs av artikel 71.1 i fördraget, där det anges att ”rådet enligt förfarandet i artikel 251 [ska fastställa] .... c) åtgärder för att förbättra transportsäkerheten”.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet.

Medlemsstaterna kan på egen hand inte uppfylla målen i förslaget i tillräcklig grad av nedanstående skäl:

Trots kommissionens rekommendation om bästa praxis för efterlevnadskontroller (oktober 2003) har det visat sig att EU:s medlemsstater inte kommer att vara i stånd att nå det gemensamma målet att halvera antalet trafikdöda till år 2010. Risken att förolyckas på vägarna är idag nästan fem gånger högre i vissa medlemsstater än i andra. Länder med god kontrollpraxis har i allmänhet bättre resultat när det gäller trafiksäkerhet än länder utan sådan praxis.

Automatisk utrustning har visat sig vara viktig för att förbättra och förenkla kontrollerna på vägarna. När det gäller fortkörning, till exempel, tenderar länder med många automatiska fartkameror, såsom Nederländerna och Förenade kungariket, att ha ett litet antal trafikdöda (46 respektive 56 per miljon invånare), medan länder med liten mängd eller ingen sådan utrustning, såsom Polen och Tjeckien, i allmänhet har mycket högre dödstal (143 respektive 126 per miljon invånare). (Siffrorna är från 2005.) Det samma gäller rattfylleri, där länder som utför många nykterhetskontroller tenderar att

ha bättre trafiksäkerhet än länder som utför få tester.

I enlighet med subsidiaritetsprincipen omfattas medlemsstaternas kontrollpraxis i det egna landet primärt av den egna kompetensen, och därför strävar inte förslaget efter att införa krav på särskilda metoder för trafiksäkerhetskontrollerna som sådana. Förslaget tar sikte på att möjliggöra gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser, något som medlemsstaterna hittills inte har kunnat få till stånd genom unilaterala eller bilaterala avtal. De tillgängliga, erkänt ofullständiga, uppgifterna visar att ett mycket stort antal förseelser begås, men förblir ostraffade. Detta underminerar effektiviteten och trovärdigheten hos de automatiska kontrollerna.

Utan automatiska hastighetskontroller och effektiv uppföljning kommer det inte heller att vara möjligt att utdöma lämpliga påföljder för det stora antalet fartsyndare. Detsamma gäller gränsöverskridande uppföljning vid rattfylleri, som inte skulle vara möjlig utan slumpmässiga tester av utandningsluften.

Av konsekvensanalysen framgår det att genomförandet av de föreslagna bestämmelserna om gränsöverskridande uppföljning också kommer att leda till att medlemsstaterna inför effektiva förfaranden för uppföljning i det egna landet av rent nationella trafikförseelser.

När det gäller gränsöverskridande uppföljning är medlemsstaternas bilaterala och andra mellanstatliga avtal inte helt effektiva. De leder till otillräcklig tillämpning av de nationella lagarna och till administrativ och ekonomisk ineffektivitet. Trots att en del av dessa avtal leder till förbättrad gränsöverskridande uppföljning mellan de undertecknande länderna (framför allt avtalen mellan Nederländerna–Tyskland och Nederländerna–Belgien), har andra mycket begränsat mervärde. Resultatet är en vägtrafiksäkerhet som är långt från optimal i alla medlemsstater och en ojämlik behandling mellan de utländska trafiksyndarna, som går ostraffade, och de nationella trafiksyndarna, som blir straffade. Syftet med förslaget är att upprätta en enhetlig EU-ordning för gränsöverskridande uppföljning som löser de problem som de befintliga avtalen medför och som förhindrar att de olika bilaterala eller andra mellanstatliga avtalen ökar i omfattning, något som skulle vara både tids- och resursödande och i slutändan mindre effektivt.

Dessutom finns det fortfarande utrymme att förbättra vägtrafiksäkerheten i alla medlemsstater. Detta gäller särskilt de medlemsstater som har dåliga resultat på området, men även medlemsstater som redan kan visa upp goda resultat. Om de föreslagna åtgärderna inte vidtas skulle det vara till nackdel för alla medlemsstater, eftersom samtliga har intresse av att så långt möjligt reducera antalet omkomna på vägarna.

Om alla medlemsstater tillämpar effektiva uppföljningsmetoder kan det i hög grad bidra till halveringen av antalet kollisioner på vägarna/allvarliga trafikolyckor. Enligt konsekvensanalysen kan upp till 5 000 liv sparas varje år om dessa metoder tillämpas.

Förslagets mål kan uppnås bättre genom åtgärder på EU-nivå av följande skäl:

Endast genom EU-lagstiftning kan vi få till stånd enhetlig och effektiv gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser på EU-nivå genom informationsutbyte via ett elektroniskt system.

Förslaget omfattar inte någon harmonisering av vägtrafikregler och inte heller av påföljder för trafiksyndare, eftersom dessa frågor bäst överlåts åt medlemsstaterna. Det innehåller endast rent administrativa bestämmelser som är avsedda att få till stånd ett effektivt system för gränsöverskridande uppföljning av de huvudsakliga trafikförseelserna. Det fastställer inte vilken typ av överträdelser det rör sig om (förvaltningsrättsliga eller straffrättsliga); det bestäms av medlemsstaterna. Det berör inte heller medlemsstaternas lagstiftning när det gäller ansvarsfördelningen vid en given trafikförseelse. Medlemsstaterna har olika lagar för till exempel ansvar vid fortkörning. I några medlemsstater åligger ansvaret innehavaren av fordonets registreringsbevis, i andra åligger det föraren. Medlemsstaterna bör göra allt de kan för att se till att förare från andra medlemsstater som framför fordon i deras land har kunskap om de viktigaste trafikreglerna, såsom hastighets- och alkoholgränser.

Enligt meddelandet om trafikförseelser, som ska skickas till innehavaren av fordonets registreringsbevis, ska innehavaren – om denne inte accepterar att betala böterna – lämna information om den person som framförde fordonet när förseelsen konstaterades. Om det av svaret från innehavaren av fordonets registreringsbevis framgår att trafikförseelsen begicks av en annan förare än innehavaren, är det upp till det land där förseelsen begicks att avgöra om föraren ska lagföras.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Ett direktiv är den enklaste formen för en rättsakt varigenom förslagets målsättningar kan uppfyllas.

Förslaget omfattar kontroller av trafikförseelser och inte harmonisering av trafikregler, straffrättsliga förfaranden eller sanktioner, eftersom det inte är nödvändigt för att uppnå önskade resultat. Förslaget omfattar inte fall där mottagaren har vägrat betala de böter som denne har tilldömts genom ett slutligt beslut, eftersom rådets rambeslut 2005/214/RIF om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff innehåller bestämmelser om ömsesidigt erkännande och verkställighet av sådana slutliga beslut.

Så som framgår av konsekvensbedömningen är den ekonomiska och administrativa bördan som förslaget innebär mycket begränsad. Dessutom kommer ett redan befintligt EU-informationssystem att byggas ut och användas för att utbyta information vid gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser. Detta kommer också att minska kostnaderna.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: direktiv.

Andra regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Det har visat sig att den befintliga rekommendationen från kommissionen inte är tillräcklig för att nå det uppställda målet. Det samma gäller i ännu högre grad för samreglering och självreglering. En förordning skulle vara onödigt restriktiv och skulle inte nödvändigtvis kunna anpassas till gällande lagstiftning i medlemsstaterna.

4) BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget har budgetkonsekvenser i samband med inrättandet av en kommitté för förvaltning av direktivet och i samband med denna kommittés arbete.

5) ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

- **Simulering, pilotfas och övergångsperiod**

Systemet för informationsutbyte kommer att utvecklas och testas senast två år efter det att direktivet har trätt i kraft.

- **Förenklingar**

Förslaget innebär en förenkling av administrationen för myndigheterna (på EU-nivå och nationella), bl.a. genom ett förenklat informationsutbyte med ett enda protokoll.

För att effektivt kunna följa upp det mycket stora antalet trafikförseelser, t.ex. fortkörningar, måste förenklade förfaranden fastställas så att påföljder konsekvent kan utdömas för dessa förseelser. För närvarande är det många medlemsstater som inte har fastställt sådana förfaranden, eller som har olika förfaranden i enlighet med olika bilaterala eller multilaterala avtal. Dessa medlemsstater kommer att uppmuntras att införa sådana förfaranden när användningen av automatiska fartkontroller ökar i samband med att de föreslagna åtgärderna tas i bruk.

- **Jämförelsetabell**

Medlemsstaterna ska lämna in texten till de nationella bestämmelser som införlivar direktivet i den nationella lagstiftningen till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell över de bestämmelserna och detta direktiv.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Den förslagna rättsakten berör en EES-fråga och bör därför omfatta Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

2008/0062 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om att underlätta gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 c,

med beaktande av kommissionens förslag[4],

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[5],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[6],

efter att ha hört europeiska datatillsynsmannen,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget[7], och

av följande skäl:

(1) Europeiska unionen arbetar för att förbättra vägtrafiksäkerheten i syfte att minska antalet dödsolyckor, personskador och materiella skador. För att nå detta syfte är det viktigt att konsekvent följa upp trafikförseelser som sätter vägtrafiksäkerheten på spel och utdöma påföljder för dem.

(2) På grund av att lämpliga förfaranden saknas, utdöms bötesstraff emellertid sällan för trafikförseelser som begås med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat än den där förseelsen ägde rum.

(3) För att förbättra vägtrafiksäkerheten i hela Europeiska unionen och garantera lika behandling för inhemska och utländska trafiksyndare, bör uppföljningen av trafikförseelserna underlättas, oberoende av i vilken medlemsstat det fordon med vilket förseelsen begicks är registrerat. För att uppnå detta bör ett system med gränsöverskridande informationsutbyte införas.

---

4 EUT C […], […], s. […].
5 EUT C […], […], s. […].
6 EUT C […], […], s. […].
7 EUT C […], […], s. […].

(4) Ett sådant system är särskilt värdefullt i samband med trafikförseelser som konstateras med automatisk utrustning och där trafiksyndarens identitet inte omedelbart kan fastställas, till exempel vid fortkörning eller rödljuskörning. Det kan också med fördel användas för att följa upp trafikförseelser i fall då ett fordon har stoppats och det är nödvändigt att kontrollera fordonets registreringsuppgifter. Detta gäller särskilt vid rattfylleri.

(5) Detta system bör omfatta de trafikförseelser som är av störst risk för vägtrafiksäkerheten och som klassificeras som förseelser i alla medlemsstaternas lagstiftning. Det bör därför omfatta fortkörning, rattfylleri, bristande bältesanvändning och rödljuskörning. Kommissionen kommer att fortsätta att övervaka utvecklingen i EU när det gäller andra trafikförseelser med avsevärda konsekvenser för trafiksäkerheten och kommer att överväga att senare omarbeta direktivet så att det även omfattar förseelser såsom drograttfylleri, användning av mobiltelefon under körning och körning utan ansvarsförsäkring.

(6) För att kontrollsystemet ska vara effektivt bör det omfatta alla led mellan upptäckten av en förseelse och avsändandet av ett meddelande om trafikförseelse (utifrån en förlaga) till innehavaren av registreringsbeviset för fordonet i fråga. När väl ett slutligt beslut har antagits, är rådets rambeslut 2005/214/RIF om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff[8] tillämpligt.

(7) Det gränsöverskridande informationsutbytet bör ske snabbt och på elektronisk väg. Ett elektroniskt nät bör upprättas på EU-nivå för att möjliggöra detta.

(8) Eftersom uppgifterna rörande identifieringen av en trafiksyndare är personliga, bör medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att garantera efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter[9].

(9) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör vidtas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter[10].

(10) Framför allt bör kommissionen få befogenhet att vidta åtgärder för att anpassa bilagan. Eftersom sådana åtgärder är generella och avsedda att ändra mindre väsentliga bestämmelser i detta direktiv, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i rådets beslut 1999/468/EG.

(11) Syftet med denna åtgärd är att underlätta gränsöverskridande uppföljning av vissa trafikförseelser för att utdöma påföljder. Eftersom medlemsstaterna på egen hand inte kan uppnå detta och syftet, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar, i högre grad kan uppnås på gemenskapsnivå, får gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen

---

8 EUT L 76, 22.3.2005, s. 16.
9 EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.
10 EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå syftet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1
Syfte och tillämpningsområde

1. Genom detta direktiv införs ett system för att underlätta gränsöverskridande uppföljning av följande trafikförseelser:

a) Fortkörning

d) Rattfylleri

b) Bristande bältesanvändning

c) Rödljuskörning

2. Detta direktiv tillämpas endast om den påföljd som utdöms för trafikförseelsen helt eller delvis utgörs av bötesstraff.

Artikel 2
Definitioner

I detta direktiv avses med

(a) *innehavare*: den person som innehar registreringsbevis för fordonet i fråga,

(b) *landet där förseelsen begicks*: den medlemsstat där trafikförseelsen ägde rum,

(c) *bosättningsland*: den medlemsstat där det fordon varmed trafikförseelsen begicks är registrerat,

(d) *behörig myndighet*: den myndighet som har ansvaret för det nationella fordonsregistret,

(e) *fortkörning*: överskridning av de hastighetsbegränsningar som gäller i landet där förseelsen begicks för vägen eller fordonet i fråga,

(f) *rattfylleri*: körning med en alkoholhalt i blodet som överskrider den högsta tillåtna promillegränsen i landet där förseelsen begicks,

(g) *bristande bältesanvändning*: åsidosättande av kravet på bälte eller barnstol när det är obligatoriskt att använda sådan utrustning i enlighet med rådets direktiv 91/671/EG[11] eller den nationella lagstiftningen i landet där förseelsen begicks,

(h) *rödljuskörning*: körning mot rött trafikljus, i enlighet med den definition som ges i lagstiftningen för landet där förseelsen begicks.

KAPITEL II

BESTÄMMELSER SOM UNDERLÄTTAR GRÄNSÖVERSKRIDANDE UPPFÖLJNING

Artikel 3

Förfarande för informationsutbyte mellan medlemsstaterna

1. När en trafikförseelse har begåtts i en medlemsstat med ett fordon registrerat i en annan medlemsstat, ska den behöriga myndigheten i landet där förseelsen begicks skicka fordonets registreringsnummer och uppgifter om ort och datum för förseelsen till den behöriga myndigheten i den andra medlemsstaten, eller bosättningslandet om det kan fastställas; detta ska ske under förutsättning att den myndighet som har ansvaret för att följa upp ärendet i landet där förseelsen begicks inte omedelbart utdömer en påföljd och avslutar ärendet. Omständigheterna och villkoren ska vara desamma som om förseelsen hade begåtts med ett fordon registrerat i landet där förseelsen begicks.

2. Den behöriga myndigheten i bosättningslandet ska omedelbart skicka följande information till den behöriga myndigheten i landet där förseelsen begicks:

a) Märke och modell på fordonet med registreringsnumret i fråga.

b) Namn, adress, födelseort och födelsedatum, om innehavaren av registreringsbeviset är en fysisk person.

c) Namn och adress, om innehavaren av registreringsbeviset är en juridisk person.

3. De behöriga myndigheterna i de andra medlemsstaterna ska inte lagra den information som översänds av landet där förseelsen begicks.

---

[11] Rådets direktiv 91/671/EEG av den 16 december 1991 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten i fordon som väger mindre än 3,5 ton (EGT L 373, 31.12.1991, s. 26), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/20/EG (EUT L 115, 9.5.2003, s. 63).

Artikel 4

Ett elektroniskt nät

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att informationsutbytet enligt artikel 3 sker elektroniskt. Därför ska de säkerställa att det, senast tolv månader efter den dag som anges i artikel 9.1, har upprättats ett elektroniskt nät på EU-nivå utifrån gemensamma regler.

2. Gemensamma regler om genomförande av punkt 1 ska antas av kommissionen före den dag som anges i artikel 9.1 och i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 8.2.

Dessa gemensamma regler ska omfatta särskilda bestämmelser om

a) formatet för den information som utbyts,

b) de tekniska förfarandena för det elektroniska informationsutbytet mellan medlemsstaterna.

Artikel 5

Meddelande om trafikförseelse

1. Den myndighet i landet där förseelsen begicks som har ansvaret för att följa upp de förseelser som omfattas av detta direktiv, ska skicka ett meddelande om trafikförseelse till innehavaren av fordonet, så snart myndigheten har tagit emot den information som anges i artikel 3.2. Meddelandet ska utformas enligt förlagan i bilagan.

2. Meddelandet om trafikförseelse ska innehålla relevanta uppgifter om trafikförseelsen och en angivelse av det bötesbelopp som innehavaren ska betala, information om möjligheterna för innehavaren att bestrida grunderna för meddelandet om trafikförseelse och att överklaga ett beslut om böter, samt information om förfarandet vid rättstvist eller överklagan.

3. Innehavaren ska genom meddelandet om trafikförseelse informeras om att ett svarsformulär måste fyllas i om denne inte har för avsikt att betala böterna.

4. Meddelandet om trafikförseelse ska skickas till innehavaren på det eller de officiella språk i bosättningslandet som har uppgivits av landet.

5. Kommissionen får anpassa förlagan till meddelande om trafikförseelse för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen. Åtgärder som syftar till att ändra mindre väsentliga bestämmelser i detta direktiv ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 8.3.

Artikel 6

Centralmyndigheter

1. Varje medlemsstat ska utse en centralmyndighet som ska bistå vid tillämpningen av detta direktiv.

2. Medlemsstaterna ska inom sex månader från och med att detta direktiv träder i kraft meddela kommissionen namn och adress till de myndigheter som utsetts i enlighet med denna artikel.

3. Kommissionen ska förmedla de uppgifter som avses i punkt 2 till de andra medlemsstaterna.

Artikel 7
Rätt till tillgång, rättelse och radering

1. Alla ska ha rätt att få tillgång till egna personuppgifter som registrerats i bosättningslandet och som har sänts över till den medlemsstat som begärt dem, utan att detta påverkar registrerades rättigheter enligt nationell lagstiftning i enlighet med artikel 12 a i direktiv 95/46/EG.

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

3. Registrerade personer kan utöva rättigheterna i punkt 2 inför centralmyndigheten i sitt bosättningsland.

KAPITEL III

KOMMITTÉFÖRFARANDE

Artikel 8
Kommitté

1. Kommissionen ska bistås av en kommitté för kontroller på området vägtrafiksäkerhet.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den period som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska uppgå till tre månader.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5a.1—5a.4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

KAPITEL IV

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 9
Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa det här direktivet senast tolv månader efter det att direktivet träder i kraft. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

   När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 10

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 11

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*Ordförande*
På rådets vägnar	*På rådets vägnar*

BILAGA
Formulär för meddelande om trafikförseelse

i enlighet med artikel 5

[FÖRSÄTTSBLAD]

[Avsändarens namn, adress och telefonnummer] [Adressatens namn och adress]

MEDDELANDE OM

en trafikförseelse som begåtts i …….. [den medlemsstat där förseelsen ägde rum]

[denna text återges på försättsbladet på alla officiella EU-språk]

Sida 2

Den [datum …..] begicks en trafikförseelse med ett fordon med registreringsnummer …….. av märket……., modell…….., vilken konstaterades av……[namn på ansvarigt organ]

Du är registrerad som innehavare av registreringsbeviset för fordonet i fråga.

Förseelsen beskrivs närmare på sidan 3.

Bötesbeloppet för denna förseelse uppgår till ……euro/nationell valuta.

Betalningsfristen löper ut den .....

Om du inte betalar denna bot ska du fylla i den bifogade svarsblanketten (sidan 4) och skicka den till den angivna adressen.

Sida 3

Beskrivning av förseelsen

a) *Uppgifter om fordonet:*

Registreringsnummer:

Registreringsland:

Märke och modell:

b) *Uppgifter om förseelsen*

Ort, datum och tidpunkt för förseelsen:

Förseelsens art och rubricering:

fortkörning, rattfylleri, bristande användning av bälte eller barnstol, rödljuskörning[12]

Detaljerad beskrivning av förseelsen:

Hänvisning till relevant lagstiftning:

Beskrivning av eller hänvisning till beviset för förseelsen:

c) *Uppgifter om den utrustning som användes för att konstatera förseelsen*[13]

Typ av utrustning för att konstatera fortkörning, rattfylleri, rödljuskörning eller bristande bältesanvändning[14].

Specifikation av utrustningen:

Utrustningens identifieringsnummer:

Senaste kalibreringen giltig till och med:

d) *Resultat vid användningen av utrustningen:*

[exemplet gäller fortkörning, andra förseelser läggs till:]

Högsta tillåtna hastighet:

Uppmätt hastighet:

Uppmätt hastighet efter avdrag av felmarginal:

---

12 Stryk det som ej är tillämpligt.
13 Ej tillämpligt om ingen utrustning använts.
14 Stryk det som ej är tillämpligt.

Svarsblankett

(ifylles med VERSALER, markera det riktiga alternativet)

A. Förarens personuppgifter:

- Efternamn och förnamn:

- Födelseort och födelsedatum:

- Körkortsnummer:……, utställt den (datum):…….. i (ort):

- Adress:

B. Frågor:

(1) Är fordonet av märket…….. med registreringsnummer……. registrerat i ert namn? ja/nej

Om inte, ange vem som är innehavare av registreringsbeviset:

(efternamn, förnamn, adress)

(1) Erkänner du dig skyldig till förseelsen?
ja/nej

(2) Om inte, förklara varför du anser att du inte är skyldig:

Den ifyllda blanketten skickas **inom 60 dagar från och med datumet för detta meddelande** till följande myndighet:

på följande adress:

INFORMATION

Detta ärende kommer att behandlas av den behöriga myndigheten i landet där förseelsen begicks.
Om ärendet inte lagförs, kommer ni att underrättas inom 60 dagar efter det att myndigheten tagit emot svarsblanketten.

Om ärendet lagförs, kommer följande förfarande att tillämpas:

[Ifylles av landet där förseelsen begicks. Redogörelse för vidare förfarande, inklusive närmare information om möjligheten att överklaga beslutet att lagföra ärendet och om förfarandet för detta. Denna information ska under alla omständigheter omfatta namn och adress till myndigheten med ansvar för att följa upp ärendet, betalningsfrist, namn och adress till instans för överklagan samt sista dag för överklagan].

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. FÖRSLAGETS BETECKNING:

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser.

2. AKTIVITETSBASERAD FÖRVALTNING/BUDGETERING

Politikområde/verksamhet som berörs:

Landtransporter – Vägsäkerhet.

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposter (driftsutgifter och utgifter för tekniskt och administrativt stöd – f.d. B.A-poster) inklusive följande rubriker:

3.2. Åtgärdens och budgetkonsekvensens varaktighet:

Obegränsad varaktighet

3.3. Budgettekniska uppgifter:

Budgetrubrik	Typ av utgift		Nya	Bidrag från Efta-länder	Bidrag från ansökande länder	Rubrik i budgetplanen

4. ÖVERBLICK ÖVER RESURSER

4.1. Finansiella resurser

4.1.1. Överblick över åtagandebemyndiganden (ÅB) och betalningsbemyndiganden (BB)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av utgifter	Avsnitt nr		Budg etår 2012	2013	2014	2015	2016	2017 och följa nde budg etår	Totalt
Driftsutgifter[15]									
Åtagandebemyndiganden (ÅB)	8.1.	a							
Betalningsbemyndiganden (BB)		b							
Administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet[16]									
Tekniskt och administrativt stöd (icke-diff. anslag)	8.2.4.	c							
TOTALT REFERENSBELOPP									
Åtagandebemyndiganden		a+c							
Betalningsbemyndiganden		b+c							
Administrativa utgifter som <u>inte</u> ingår i referensbeloppet[17]									
Personalresurser och kostnader i samband därmed (icke-diff. anslag)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Andra administrativa utgifter än personalutgifter och därtill hörande utgifter som inte ingår i referensbeloppet (icke-diff. anslag)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

15 Utgifter som inte omfattas av kapitel xx 01 i avdelning xx.

16 Utgifter som omfattas av artikel xx 01 04 i avdelning xx.

17 Utgifter som omfattas av andra artiklar inom kapitel xx 01 än artiklarna xx 01 04 eller xx 01 05.

Totala beräknade utgifter för finansieringen av åtgärden

TOTALA ÅTAGANDEBEMYNDIGANDEN inklusive personalutgifter		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
TOTALA BETALNINGS-BEMYNDIGANDEN inkl. personalutgifter		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

Uppgifter om samfinansiering

Om förslaget innefattar samfinansiering från medlemsstaterna eller andra parter (ange vilka) ska en beräkning av nivån på samfinansieringen anges i nedanstående tabell (ytterligare rader kan läggas till om det gäller flera parter):

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Samfinansierande part		Budgetår 2012	2013	2014	2015	2016	2017 och följande budgetår	Totalt
INGEN	f							
TOTALA ÅTAGANDEBEMYNDIGANDEN inklusive samfinansiering	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Förenlighet med den ekonomiska planeringen

X Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering.

☐ Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen.

☐ Förslaget kan kräva tillämpning av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet[18] (dvs. flexibilitetsmekanismen eller revidering av budgetplanen).

4.1.3. Påverkan på inkomsterna

X Förslaget påverkar inte inkomsterna

☐ Förslaget påverkar inkomsterna enligt följande:

[18] Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

Miljoner euro (avrundat till en decimal)

		Före åtgärden	Situation efter åtgärden					
Budgetrubrik	Inkomster	[År n-1]	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Inkomster i absoluta tal							
	b)Förändring av inkomster	*Δ*						

4.2. Personalresurser (t.ex. tjänstemän, tillfälligt anställda och extern personal) uttryckt i heltidsekvivalenter – för ytterligare uppgifter se punkt 8.2.1.

Årsbehov	Budget år 2012	2013	2014	2015	2016	2017 och följande budgetår
Personalstyrka totalt	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. BESKRIVNING OCH MÅL

5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt

En kommitté ska bistå kommissionen med olika uppgifter som beskrivs i direktivet, nämligen: anta gemensamma regler för ett elektroniskt nät för informationsutbyte på EU-nivå, anpassa bilagan som innehåller en förlaga till ett meddelande om förseelse avsett för innehavaren av det fordon med vilket en trafikförseelse begåtts.

5.2. Mervärdet av en åtgärd på gemenskapsnivå – förslagets förenlighet med övriga finansiella instrument – eventuella synergieffekter

För att förbättra vägtrafiksäkerheten i hela EU och säkerställa att inhemska och utländska trafiksyndare behandlas lika, syftar förslaget till att införa ett system som ska underlätta gränsöverskridande uppföljning av vissa trafikförseelser i avsikt att utdöma påföljder. Detta förslag omfattar faserna från det att förseelsen registreras till dess ett meddelande om trafikförseelse skickas till innehavaren av fordonets registreringsbevis. Rådets rambeslut 2005/214/RIF om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff[20] tillämpas när ett slutligt beslut väl har antagits.

---

19 Ytterligare kolumner kan läggas till vid behov, dvs. om åtgärdens löptid är längre än sex år.

20 Av den 24 februari 2005 (EUT L 76, 22.3.2005, s. 16).

5.3. Förslagets mål och förväntade resultat samt indikatorer för dessa inom ramen för den verksamhetsbaserade förvaltningen

Mål: Bidra till att antalet trafikdöda i EU minskar med 50 % till 2010 och därefter. Resultaten från direktivet kommer att övervakas. Förväntat resultat: Minska trafikförseelserna, framför allt sådana som begås av utländska trafiksyndare -- men även förseelser som begås av inhemska trafiksyndare -- genom att förarna blir medvetna om att sådana förseelser inte förblir ostraffade.

5.4. Metod för genomförande (preliminär)

☐ ***Centraliserad förvaltning***

- ☐ Direkt av kommissionen
- ☐ Indirekt genom delegering till:
  - ☐ genomförandeorgan
  - ☐ organ som inrättats av gemenskapen enligt artikel 185 i budgetförordningen
  - ☐ nationella offentligrättsliga organ eller organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning

X ***Delad eller centraliserad förvaltning***

- **X** tillsammans med medlemsstaterna
- ☐ tillsammans med tredjeländer

☐ ***Gemensam förvaltning med internationella organisationer (ange vilka)***

Anmärkningar:

6. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

6.1. Övervakningssystem

Kommittén leds av de ansvariga tjänstemännen från kommissionen, och de innehar också ordförandeskapet. Kommitténs verksamhet och arbetsresultat övervakas därigenom löpande.

6.2. Utvärdering

6.2.1. Förhandsutvärdering

En konsekvensbedömning har färdigställts om utkastet till direktiv och samråd har skett med konsekvensbedömningsnämnden.

6.2.2. Åtgärder som har vidtagits med anledning av en interims- eller efterhandsutvärdering (lärdom som dragits av erfarenheter från liknande åtgärder)

6.2.3. Villkor och tidsintervall för framtida utvärderingar

Kommittén sammanträder två gånger per år.

7. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Kommittén leds av de ansvariga tjänstemännen från kommissionen, och de innehar också ordförandeskapet. Kommitténs verksamhet och arbetsresultat övervakas därigenom löpande.

8. NÄRMARE UPPGIFTER OM RESURSBEHOVET

8.1. Kostnader för förslaget fördelade på mål

Ej tillämpligt

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

(Mål-, åtgärds- och resultatbeteckning)	**Typ av resultat**	**Genomsnittliga kostnader**	**År n**		**År n+1**		**År n+2**		**År n+3**		**År n+4**		**År n+5 och senare**		**TOTALT**	
			Antal resultat	Totalkostnad	Antal resultat	Totalkostnad	Antal resultat	Totalkostnad	Antal resultat	Totalkostnad	Antal resultat	Totalkostnad	Antal resultat	Totalkostnad	Antal resultat	Totalkostnad
DRIFTSMÅL nr 1[21] …																
Åtgärd 1…..																
Resultat 1																
Resultat 2																
Åtgärd 2…..																
Resultat 1																
Delsumma mål 1																
OPERATIVT MÅL nr 2[1]….																
Åtgärd 1…..																

[21] Enligt beskrivningen i avsnitt 5.3.

Resultat 1																
Delsumma mål 2																
DRIFTSMÅL nr n [1]																
Delsumma mål n																
TOTALA KOSTNADER																

8.2. Administrativa utgifter

8.2.1. Personal – antal och typ

Typ av tjänster		Personal (befintliga plus ev. tillkommande) som krävs för att förvalta åtgärden (**antal tjänster/heltidsekvivalenter**)					
		Budgetår 2012	Budgetår 2013	Budgetår 2014	Budgetår 2015	Budgetår 2016	Budgetår 2017
Tjänstemän eller tillfälligt anställda[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Personal som finansieras[23] genom art. XX 01 02							
Övrig personal[24] som finansieras genom art. XX 01 04/05							
TOTALT		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Beskrivning av de arbetsuppgifter som åtgärden för med sig

Ledning av kommittén.

En kommitté ska bistå kommissionen med flera uppgifter som beskrivs i direktivet, nämligen: anta gemensamma regler för ett elektroniskt nät för informationsutbyte på EU-nivå, anpassa bilagan som innehåller en förlaga till ett meddelande om förseelse avsett för innehavaren av det fordon med vilket en trafikförseelse begåtts.

8.2.3. Beskrivning av hur behovet av personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna kommer att tillgodoses

☐ Tjänster som för närvarande avdelats för att förvalta det program som ska ersättas eller förlängas

☐ Tjänster som redan har avdelats inom ramen för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för år n

x	Tjänster som kommer att begäras i samband med nästa relevanta årliga politiska strategi/preliminära budgetförslag.

[22] Kostnader för dessa ingår INTE i referensbeloppet.
[23] Kostnader för dessa ingår INTE i referensbeloppet.
[24] Kostnader för dessa ingår i referensbeloppet.

☐ Tjänster som kommer att tillföras genom omfördelning av befintliga resurser inom den förvaltande avdelningen (intern omfördelning)

☐ Tjänster som krävs för år n, men som inte planerats inom ramen för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för det berörda året

8.2.4. Övriga administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet (XX 01 04/05 – Administrativa utgifter)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik (nummer och benämning)	Budgetår 2012	Budgetår 2013	Budgetår 2014	Budgetår 2015	Budgetår 2016	Budgetår 2017 och följande budgetår	TOTALT
1 Tekniskt och administrativt stöd (inklusive därtill hörande personalkostnader)							
Genomförandeorgan[25]							
Övrigt tekniskt och administrativt stöd							
- internt							
- externt							
Totalt tekniskt och administrativt stöd							

[25] Det ska göras en hänvisning till den särskilda finansieringsöversikten för det eller de berörda genomförandeorganen.

8.2.5. Kostnader för personal och därtill hörande kostnader som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av personal	Budgetår 2012	Budgetår 2013	Budgetår 2014	Budgetår 2015	Budgetår 2016	Budgetår 2017 och följande budgetår
Tjänstemän och tillfälligt anställda (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Personal som finansieras genom artikel XX 01 02 (extraanställda, nationella experter, kontraktsanställda etc.) (ange budgetrubrik)						
Totala kostnader för personal och därtill hörande kostnader (som INTE ingår i referensbeloppet)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

Beräkning - ***Tjänstemän och tillfälligt anställda*** 0,5 anställd x 117 000 euro: 58 500 euro (0,0585 miljoner euro) per år

Beräkning – ***Personal som finansieras genom artikel XX 01 02*** Ej tillämplig

8.2.6. Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	Budg etår 2012	Budg etår 2013	Budg etår 2014	Budg etår 2015	Budg etår 2016	Budg etår 2017 och följande budg etår	TOTALT
XX 01 02 11 01 – Tjänsteresor							
XX 01 02 11 02 – Konferenser och möten							
XX 01 02 11 03 – Kommittémöten[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Studier och samråd							
XX 01 02 11 05 - Informationssystem							
2 Andra administrativa utgifter, totalbelopp (XX 01 02 11)							
3 Övriga utgifter av administrativ karaktär (specificera genom att ange budgetrubrik)							
Totala administrativa utgifter, utom personalkostnader och därtill hörande kostnader (som INTE ingår i referensbeloppet)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Kommitté enligt rådets beslut 2006/512/EG (kommittéförfarande). Beloppet (0,0351 miljoner euro) beräknas på följande sätt: 650 euro per expert x 27 medlemsstater x 2 möten per år.

Behovet av personalresurser och administrativa resurser ska täckas inom ramen för de nuvarande resurserna eller de anslag som i samband med den årliga anslagstilldelningen och med beaktande av budgetförutsättningarna kan beviljas det generaldirektorat som ansvarar för åtgärden.

GD Budget noterar yttrandet att ”ett redan befintligt EU-informationssystem [kommer] att byggas ut och användas för att utbyta uppgifter vid gränsöverskridande uppföljning av trafikbrott” och drar därmed slutsatsen att ett eventuellt behov av att ändra det befintliga systemet kommer att finansieras via den budgetpost som utnyttjades när det ursprungliga systemet utvecklades.