



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Denna motivering åtföljer förslaget till direktiv om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott¹ (CBE-direktivet).

Trafiksäkerheten i EU har förbättrats avsevärt under de senaste 20 åren. Antalet dödsoffer i trafiken, som 2001 var omkring 51 400, minskade med 61,5 % till omkring 19 800 under 2021. Förbättringen av trafiksäkerheten har dock inte varit tillräcklig för att uppfylla EU:s politiska målsättning om att halvera antalet dödsoffer i trafiken mellan 2001 och 2010, och att ytterligare halvera antalet mellan 2011 och 2020 (dvs. med 75 % mellan 2001 och 2020). Denna målsättning anges i flera strategiska dokument som kommissionen har utfärdat under de senaste två årtiondena, som vitboken *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010*² och kommissionens meddelande *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020*³. Det inrapporterade antalet dödsoffer i trafiken under 2020 – omkring 18 800 – var fortfarande långt högre än målvärdet, trots en imponerande minskning med 17 % jämfört med 2019 som dock är nära kopplad till den exempellösa minskningen av vägtrafiken till följd av covid-19-pandemin⁴.

Under åren närmast före 2020 noterades knappt någon minskning alls av antalet dödsoffer i trafiken. Bristen på förbättringar, som visade sig redan omkring 2014, föranledde EU:s transportministrar att utfärda en ministerförklaring om trafiksäkerhet vid det informella transportrådet i Valletta i mars 2017⁵. I den förklaringen uppmanade medlemsstaterna kommissionen att undersöka möjligheten att stärka unionens rättsliga ram för trafiksäkerhet för att få denna stagnerande utveckling att återigen gå åt rätt håll.

I juni 2019 offentliggjorde kommissionen *EU:s ramverk för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 – Nästa steg mot nollvisionen*⁶. I rapporten föreslog kommissionen nya delmål för att halvera antalet dödsoffer och allvarliga personskador i trafiken mellan 2020 och 2030, i enlighet med rekommendationerna i Vallettaförklaringen. Kommissionen grundade detta politiska ramverk på en strategi för ”säkra system”, där dödsfall och allvarliga skador vid trafikolyckor ses som något som i stor utsträckning kan förebyggas, även om kollisioner kommer att fortsätta att inträffa. Gränsöverskridande verkställighet i fråga om trafiksäkerhetsrelaterade brott är en av huvudpelarna i systemet, eftersom den minskar straffriheten för utrikes bosatta förare. I strategin för hållbar och smart mobilitet från 2020⁷ fastställdes målet att dödstaten för alla transportsätt i EU senast 2050 skulle minskas till nära noll. Där aviserades också en översyn av CBE-direktivet inom ramen för flaggskeppsinitiativ 10 – Förbättra säkerhet och trygghet

¹ EUT L 68, 13.3.2015, s. 9.

² KOM(2001) 370 slutlig.

³ KOM(2010) 389 slutlig.

⁴ Europeiska transportsäkerhetsrådet (ETSC) har rapporterat att vägtrafiken minskade med 70–85 % i större europeiska städer under den första nedstängningen i april 2020 (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Se: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; i juni 2017 antog rådet slutsatser om trafiksäkerhet och ställde sig bakom Vallettaförklaringen (se dokument 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

inom transporter. Därefter infördes detta initiativ i bilaga II till kommissionens arbetsprogram för 2022 (Refit-initiativ) under rubriken ”En ny satsning på demokrati i Europa”⁸.

Det är viktigt att notera att Europaparlamentet i oktober 2021 antog en resolution om EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030⁹. Samtidigt som parlamentet erkänner de framsteg som gjorts uppmanar det kommissionen att se över CBE-direktivet, eftersom den befintliga ramen ”inte i tillräcklig grad möjliggör utredningar för att se till att påföljder verkställs på ett tillfredsställande sätt (...)”.

Detta initiativ bygger på det nuvarande CBE-direktivet, som 1) inrättar ett elektroniskt utbyte av uppgifter ur fordonsregister mellan medlemsstaterna genom utsedda nationella kontaktställen, vilket gör det lättare att finna ägaren/innehavaren till utlandsregistrerade fordon med vilka brott har begåtts, 2) utser det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris) som den föredragna it-plattformen för elektroniskt utbyte av uppgifter ur fordonsregister, 3) i praktiken främst har tillämpats på gränsöverskridande fall där överträdelseerna upptäcks på distans med automatisk eller manuell detekteringsutrustning, främst kameror (dvs. utan att fordonet har stoppats och/eller föraren har identifierats på plats), 4) omfattar åtta trafiksäkerhetsrelaterade brott: fortkörning, ej använt bilbälte, rödljuskörning, rattfylleri, drograttfylleri, ej burit hjälm, användning av förbjuden körbana, olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning, 5) fastställer det sätt på vilket brottet ska meddelas den berörda personen, inbegripet vilket språk som ska användas, med en (icke-obligatorisk) mall för det informationsbrev som ska skickas, 6) ökar allmänhetens medvetenhet genom att kräva att medlemsstaterna informerar kommissionen om gällande trafiksäkerhetsregler och gör dem tillgängliga på en webbplats på alla officiella språk¹⁰.

I den åtföljande konsekvensbedömningen¹¹ till det första förslaget till CBE-direktiv från 2008 angavs att utrikes bosatta förare uppskattningsvis stod för omkring 5 % av vägtrafiken i EU (uttryckt i fordonskilometer), men begick omkring 15 % av hastighetsöverträdelse. Jämfört med förare som är bosatta i landet är de därför mer benägna att begå hastighetsöverträdelse. Ett av de skäl som angavs till detta var att utrikes bosatta uppfattade risken för påföljder som lägre när de körde i en medlemsstat där de inte var bosatta, liksom risken för rättsliga efterräkningar om de underlät att betala böter som utfärdats av utländska myndigheter. Även om det nuvarande CBE-direktivet har bidragit till en imponerande ökning av antalet utredda gränsöverskridande fall och därigenom bidragit till att undanröja de utrikes bosatta gärningsmännens *anonymitet* har dess begränsningar också blivit uppenbara, då den avskräckande effekten inte har räckt till för att sätta stopp för gärningsmännens *strafffrihet*.

Detta initiativ syftar till att ytterligare förbättra trafiksäkerheten genom att utvidga tillämpningsområdet för CBE-direktivet till andra trafiksäkerhetsrelaterade brott och rationalisera (dvs. förenkla, digitalisera och förfina) utredningarna av trafiksäkerhetsrelaterade brott som begåtts utomlands, vilket underlättar gränsöverskridande verkställighet av påföljder. Det syftar också till att stärka skyddet av de utrikes bosatta förarnas grundläggande rättigheter. För att direktivet ska nå sin fulla potential bör följande mål uppnås:

⁸ Initiativ nr 26 i bilaga II till COM(2021) 645 final.

⁹ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/definitif/2021/10-06/0407/P9_TA\(2021\)0407_SV.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/definitif/2021/10-06/0407/P9_TA(2021)0407_SV.pdf).

¹⁰ Kommissionens webbplats ”Åka utomlands”: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_sv.htm

¹¹ SEK(2008) 351.

1. Ökad efterlevnad av en utökad uppsättning trafiksäkerhetsregler av utrikes bosatta förare: Farligt beteende spelar en roll vid många dödsolyckor och allvarliga skador i trafiken. Det är mycket viktigt att förebygga sådant farligt beteende genom att utvidga CBE-direktivets tillämpningsområde till andra trafiksäkerhetsrelaterade brott och på så vis minska straffriheten. Om medlemsstaterna inte på ett effektivt sätt kan bestraffa gärningsmän från andra medlemsstater och därmed säkerställa att förare behandlas lika oavsett om de är bosatta i landet eller inte, underminerar detta allvarligt verkställighetsinsatsernas trovärdighet.
2. Rationaliserade förfaranden för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna vid gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott: I den utvärdering av CBE-direktivet som genomfördes 2016¹² pekades följande huvudorsaker ut till att utrikes bosatta gärningsmän inte lagfördes: 1) Omkring hälften av de upptäckta trafikbrott som hade begåtts av utrikes bosatta förare blev inte utredda. 2) Omkring hälften av de bötesstraff som utfärdades för de utredda trafikbrotten kunde inte verkställas. 3) Nästan inga av de bötesstraff som gärningsmännen vägrade att betala verkställdes – när påföljderna verkställdes som de skulle berodde detta huvudsakligen på frivilliga betalningar. De främsta orsakerna till de konstaterade bristerna var att det ömsesidiga biståndet och samarbetet mellan medlemsstaterna var besvärligt och tidskrävande och därför inte fyllde sin funktion vid utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott, samt att verkställigheten av påföljder efter utbyte av uppgifter ur fordonsregister hade svagheter, i synnerhet när olika rättsliga ansvarsordningar tillämpades.
3. Stärkt skydd av de utrikes bosatta gärningsmännens grundläggande rättigheter, bl.a. anpassning till nya EU-regler om skydd av personuppgifter: Kommissionen har mottagit ett antal klagomål från medborgare om bristande respekt för de grundläggande rättigheterna. Klagomålen gäller i synnerhet överklaganden av påstått begångna trafikbrott utomlands (framför allt bristande eller otydlig information om överklagandeförfaranden), avsaknad av bevis, olika tidsfrister för personer som inte är bosatta respektive är bosatta i landet när det gäller överlämnande av strafförelägganden eller informationsbrev, otillräcklig delgivning av handlingar, inbegripet saknade översättningar och problem med att få tillgång till specifik information om det brott som har begåtts eller om inbetalning av böter. Sist men inte minst innebär förslaget att direktivet anpassas till den nya EU-lagstiftning om skydd av personuppgifter¹³ som har antagits efter direktivet.

Mer detaljerad information om hur ovannämnda mål och relaterade problem hanteras i initiativet finns i avsnitt 3 i denna motivering.

För att säkerställa en konsekvent tillämpning av trafikreglerna över gränserna fastställs ett förhandlingspaket som består av tre initiativ – utöver detta förslag till direktiv om ändring av CBE-direktivet innehåller det också ett förslag till nytt körkortsdirektiv (som ersätter direktiv 2006/126/EG om körkort¹⁴ (*körkortsdirektivet*)) och ett förslag till ett nytt Europaparlamentets och rådets direktiv om verkställande av kördiskvalifikation med unionsomfattande verkan.

¹² SWD(2016) 355 final.

¹³ Förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1) och direktiv (EU) 2016/680 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter (EUT L 119, 4.5.2016, s. 89).

¹⁴ EUT L 403, 30.12.2006, s. 18.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Den föreslagna översynen av CBE-direktivet är förenlig med annan EU-lagstiftning om trafiksäkerhet enligt följande: 1) I översynen hänvisas till rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon¹⁵ i fråga om klassificering av datauppgifter ur fordonsregister. 2) Tillämpningsområdet för CBE-direktivet utvidgas till att omfatta framförande av ett överlastat fordon, och har därför en nära koppling till tillämpningen av rådets direktiv 96/53/EG om högsta tillåtna vikter och dimensioner för vissa fordon¹⁶. 3) Översynen kompletterar körkortsdirektivet genom att tillåta användning av personuppgifter från körkortsregister för gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott för att informera gärningsmän om påföljder som påverkar deras rätt att framföra fordon och för att identifiera de personer som är ansvariga för trafiksäkerhetsrelaterade brott.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Det finns redan en bredare uppsättning av rättsliga instrument och pågående initiativ på unionsnivå, särskilt på området för polissamarbete och straffrättsligt samarbete, som måste beaktas i samband med detta initiativ, såsom befintliga gränsöverskridande utredningsförfaranden enligt konventionen om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater¹⁷, den europeiska utredningsordern¹⁸ och Prümbesluten som för närvarande håller på att ses över¹⁹. I detta förslag föreskrivs dock särskilda förenklade och digitaliserade förfaranden som syftar till att identifiera den person som är ansvarig för trafiksäkerhetsrelaterade brott samt förfaranden för delgivning av handlingar. Dessa förfaranden avviker från ovannämnda rättsakter för att underlätta uppföljningen av miljontals automatiskt upptäckta trafiksäkerhetsrelaterade brott som ofta betecknas som administrativa förseelser. Precis som i den nuvarande versionen av CBE-direktivet har förslaget en stark koppling till rambeslut 2005/214/RIF²⁰, nämligen vid underlåtenhet att betala böter. Det främjar en ändamålsenlig tillämpning av rambeslutet genom att förbättra identifieringen av personer som är ansvariga för trafiksäkerhetsrelaterade brott samt skyddet av de grundläggande rättigheterna för utrikes bosatta förare.

I detta förslag hänvisas också till 1) förordning (EU) nr 910/2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner²¹ för att säkerställa den rättsliga verkan och tillåtligheten av informationsbrevet och de uppföljningshandlingar som skickas och tas emot med hjälp av en elektronisk tjänst för rekommenderad leverans, 2) direktiv 2010/64/EU om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden²² för att säkerställa standardkvalitet på översättningen av informationsbrevet och uppföljningshandlingarna och

¹⁵ EGT L 138, 1.6.1999, s. 57.

¹⁶ Rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

¹⁷ Rådets akt av den 29 maj 2000 om att i enlighet med artikel 34 i Fördraget om Europeiska unionen upprätta konventionen om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater (EGT C 197, 12.7.2000, s. 1).

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU av den 3 april 2014 om en europeisk utredningsorder på det straffrättsliga området (EUT L 130, 1.5.2014, s. 1).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

²⁰ Rådets rambeslut 2005/214/RIF av den 24 februari 2005 om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff (EUT L 76, 22.3.2005, s. 16).

²¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73).

²² Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU av den 20 oktober 2010 om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 280, 26.10.2010, s. 1).

säkerställa att straffrättsliga förfaranden som kräver särskilda garantier för de berörda personerna och rättssäkerhetsgarantier för misstänkta och tilltalade personer inte påverkas av genomförandet av det reviderade CBE-direktivet, 3) direktiv (EU) 2022/2555 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen²³ för att säkerställa utbyte av information om rapporterade cybersäkerhetsincidenter där behandlade personuppgifter lagras med hjälp av moln eller molntjänster, 4) förordning (EU) 2018/1724 om inrättande av en gemensam digital ingång²⁴ för att säkerställa kompatibilitet mellan den särskilda portal som avses i avsnitt 4 i denna motivering och kommissionens webbplats Your Europe, 5) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/13/EU²⁵, 2013/48/EU²⁶, (EU) 2016/343²⁷, (EU) 2016/800²⁸ och (EU) 2016/1919²⁹ samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer³⁰ för att säkerställa att genomförandet av det reviderade CBE-direktivet inte påverkar straffrättsliga förfaranden som kräver särskilda garantier för de berörda personerna respektive rättssäkerhetsgarantierna för misstänkta och tilltalade personer.

Som nämns i målen för detta initiativ har EU-lagstiftningen om skydd av personuppgifter omarbetats. I synnerhet har direktiv (EU) 2016/680 (direktivet om uppgiftsskydd vid brottsbekämpning) antagits; det trädde i kraft i maj 2016. I artikel 62.6 i direktivet om uppgiftsskydd vid brottsbekämpning anges att kommissionen senast den 6 maj 2019 ska se över andra EU-rättsakter som reglerar de behöriga myndigheternas behandling av personuppgifter för brottsbekämpande ändamål, i syfte att bedöma om de behöver anpassas till det direktivet och att, i förekommande fall, lägga fram förslag till ändring av de andra rättsakterna för att säkerställa ett enhetligt tillvägagångssätt för skydd av personuppgifter inom direktivets tillämpningsområde. Kommissionen offentliggjorde 2020 resultaten av sin översyn i ett meddelande³¹ och pekade ut tio rättsakter, däribland CBE-direktivet, som bör anpassas till direktivet om uppgiftsskydd vid brottsbekämpning, samt presenterade tidsplanen för anpassningen. Detta initiativ säkerställer därför anpassning till direktivet om

²³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 av den 14 december 2022 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972, och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333, 27.12.2022, s. 80).

²⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 295, 21.11.2018, s. 1).

²⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/13/EU av den 22 maj 2012 om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 142, 1.6.2012, s. 1).

²⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/48/EU av den 22 oktober 2013 om rätt till tillgång till försvarare i straffrättsliga förfaranden och förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder samt om rätt att få en tredje part underrättad vid frihetsberövande och rätt att kontakta tredje parter och konsulära myndigheter under frihetsberövandet (EUT L 294, 6.11.2013, s. 1).

²⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/343 av den 9 mars 2016 om förstärkning av vissa aspekter av oskuldspresumtionen och av rätten att närvara vid rättegången i straffrättsliga förfaranden, (EUT L 65, 11.3.2016, s. 1).

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/800 av den 11 maj 2016 om rättssäkerhetsgarantier för barn som är misstänkta eller tilltalade i straffrättsliga förfaranden (EUT L 132, 21.5.2016, s. 1).

²⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1919 av den 26 oktober 2016 om rättshjälp för misstänkta och tilltalade i straffrättsliga förfaranden och för eftersökta personer i förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder (EUT L 297, 4.11.2016, s. 1).

³⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 295, 21.11.2018, s. 1).

³¹ COM(2020) 262 final.

uppgiftsskydd vid brottsbekämpning, särskilt genom att klargöra att det direktivet är tillämpligt på behandling av personuppgifter inom ramen för CBE-direktivet.

Digitaliseringen av befintliga gränsöverskridande utredningsförfaranden och de it-lösningar som föreskrivs i förslaget till förordning om digitalisering av rättsligt samarbete och tillgång till rättslig prövning i gränsöverskridande civilrättsliga, handelsrättsliga och straffrättsliga frågor³² – som syftar till att underlätta genomförandet av förfaranden och minska praktiska svårigheter när det gäller fysiska och juridiska personers effektiva och transparenta tillgång till rättslig prövning – måste beaktas i genomförandeakterna om digitaliseringen av de uppföljningsförfaranden som anges i detta förslag, så att man säkerställer att de system som ska användas är kompatibla. De it-lösningar som ska inrättas genom genomförandeakter till detta förslag bör också utformas med hänsyn till de gränsöverskridande interoperabilitetskrav för digitala offentliga tjänster som fastställs i förslaget till akten om ett interoperabelt Europa³³ som syftar till att förbättra den gränsöverskridande interoperabiliteten inom den offentliga sektorn.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för det ursprungliga CBE-direktivet var artikel 87.2 i EUF-fördraget³⁴, dvs. den rättsliga grunden för polissamarbete, vilket gjorde det möjligt för Förenade kungariket, Danmark och Irland att välja att inte tillämpa direktivet. Genom domstolens dom av den 6 maj 2014 i mål C-43/12³⁵ ogiltigförklarades detta direktiv, då domstolen fann att den rättsliga grunden för polissamarbete inte kunde användas som rättslig grund för direktivet. I stället, och i enlighet med kommissionens ursprungliga förslag, borde artikel 91.1 c i EUF-fördraget, som är en rättslig grund på transportområdet, ha använts. Det nya och gällande direktivet, som omfattar alla medlemsstater, antogs den 11 mars 2015 med stöd av den ändrade rättsliga grunden, utan ändringar av innehållet i det ogiltigförklarade direktivet.

Detta förslag har samma huvudsyfte som CBE-direktivet, nämligen att förbättra trafiksäkerheten. Förslagets innehåll strider inte mot ovannämnda mål och går inte utöver syftet att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott när de begås med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat än den där brottet begicks. Den rättsliga grunden för förslaget är därför fortfarande artikel 91.1 c i EUF-fördraget, enligt vilken ”Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet (...) (ska) fastställa (...) c) åtgärder för att förbättra transportsäkerheten”.

• Subsidiaritetsprincipen

Målet att sätta stopp för straffriheten för utrikes bosatta gärningsmän och säkerställa att alla trafikanter behandlas likadant i hela unionen kan inte uppnås lika effektivt om åtgärderna vidtas på olika sätt genom nationella eller regionala system (multilaterala eller bilaterala avtal). I utvärderingen av CBE-direktivets funktionssätt drogs slutsatsen att över 300 bilaterala avtal skulle krävas för att uppnå samma resultat som direktivet, vilket skulle leda till

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Direktiv 2011/82/EU om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 288, 5.11.2011, s. 1).

³⁵ Mål C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

en icke-transparent, komplex, potentiellt inkonsekvent och kostnadsineffektiv rättslig miljö och i slutändan till betydande kostnader för de nationella förvaltningarna. Utan ingripande på EU-nivå skulle det finnas ett lapptäcke av regler som inte skulle vara lika verkningsfullt när det gäller att sätta stopp för straffriheten för utrikes bosatta gärningsmän och främja beteendeförändringar som leder till ökad trafiksäkerhet. Gränsöverskridande upprätthållande av trafiksäkerhetsregler skulle knappast vara möjligt, eftersom medlemsstaterna inte skulle kunna säkerställa ömsesidigt bistånd i gränsöverskridande utredningsförfaranden.

I enlighet med subsidiaritetsprincipen anses verkställighetspraxis på medlemsstaternas territorium i första hand vara ländernas egen behörighet. Detta initiativ syftar inte till att införa krav på upprätthållandet av trafiksäkerhetsregler som sådant. Det är endast inriktat på att underlätta gränsöverskridande utredningsförfaranden, vilket medlemsstaterna inte på egen hand kan uppnå på ett enhetligt sätt för att säkerställa likabehandling av inhemska och utrikes bosatta förare.

- **Proportionalitetsprincipen**

I enlighet med proportionalitetsprincipen i artikel 5.4 i fördraget om Europeiska unionen går åtgärderna i detta förslag inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen i fördragen, nämligen att förbättra trafiksäkerheten (genom bättre gränsöverskridande upprätthållande av trafiksäkerhetsreglerna).

Förslaget syftar till att undanröja de befintliga hindren för effektiva gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott och skyddet av utrikes bosatta förares grundläggande rättigheter under utredningsfasen. I förslaget fastställs en rättslig och teknisk ram för samarbete mellan medlemsstaterna för att identifiera den person som är ansvarig för trafiksäkerhetsrelaterade brott som begåtts utomlands, detta för att säkerställa likabehandling av förare. I detta syfte utvidgas initiativets tillämpningsområde till att omfatta sju ytterligare trafiksäkerhetsrelaterade brott som kan upptäckas på distans, utan att fordonet stoppas och föraren identifieras på plats, och som av berörda parter anses vara de mest relevanta för att ytterligare förbättra trafiksäkerheten i EU.

Eftersom trafiksäkerhetsrelaterade brott kan klassificeras som administrativa eller straffrättsliga, och de myndigheter som är behöriga att beivra dem därför skiljer sig åt, liksom syftet med deras åtgärder, bör behandlingen av personuppgifter vara förenlig med den allmänna dataskyddsförordningen respektive direktivet om uppgiftsskydd vid brottsbekämpning. På kort sikt kommer kommissionen och medlemsstaterna att ådra sig kostnader i samband med utveckling och genomförande av it-lösningar som är nödvändiga inte bara för utbyte och delning av information mellan brottsbekämpande myndigheter, utan också för utbyte och delning av information mellan dessa myndigheter och vägtrafikanterna. Dessa kostnader skulle dock på längre sikt uppvägas av fördelarna med att förbättra samarbetet och kommunikationen. För att minimera den lagstadgade rapporteringsbördan kommer övervakningen av tillämpningen av det reviderade CBE-direktivet i så stor utsträckning som möjligt att bygga på befintliga kanaler och infrastrukturer för rapportering av uppgifter, samt på automatisk datahämtning. För vägtrafikanter, vare sig de är företag eller privatpersoner, förväntas förslaget leda till minskade kostnader vid kontakter med myndigheter.

- **Val av instrument**

Detta förslag innebär en ytterligare rationalisering av de skyldigheter som åläggs medlemsstaternas myndigheter när det gäller gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott och säkerställer en högre grad av harmonisering. Förslaget syftar samtidigt till att ge medlemsstaterna den flexibilitet som behövs för att ta hänsyn till

nationella särdrag (som t.ex. möjligheten att identifiera ytterligare väsentliga eller viktiga entiteter eller förfaranden utöver de föreslagna åtgärderna). Med tanke på detta och det faktum att förslaget består av ett antal ändringar av det befintliga CBE-direktivet bör det framtida rättsliga instrumentet därför vara ett direktiv, eftersom det möjliggör riktad harmonisering och en viss grad av flexibilitet för behöriga myndigheter. Eftersom det ändrade direktivet behåller sin nuvarande struktur och dess innehåll inte påverkas krävs ingen omarbetning.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Under 2016 genomförde kommissionen en utvärdering av medlemsstaternas tillämpning av CBE-direktivet³⁶ och bedömde direktivets relevans, EU-mervärde, samstämmighet, ändamålsenlighet och effektivitet. Därefter lade kommissionen fram en rapport om genomförandet till Europaparlamentet och rådet³⁷.

Utvärderingen ledde till följande slutsatser:

1. CBE-direktivets tillämpningsområde ansågs vara adekvat eftersom det omfattar de viktigaste trafikbrotten, dvs. de fall där fordonet inte behöver stoppas för att brottet ska upptäckas. I utvärderingen drogs också slutsatsen att det kan vara lämpligt att överväga att i direktivets tillämpningsområde inkludera ytterligare trafiksäkerhetsrelaterade brott som utgör en fara för trafiksäkerheten och i allt större utsträckning upptäcks genom automatisk kontrollutrustning, såsom för kort avstånd till framförvarande fordon, farlig omkörning och farlig parkering.
2. Det elektroniska informationssystem som används för utbyte av uppgifter ur fordonsregister (Eucaris) möjliggör ett effektivt, snabbt, säkert och konfidentiellt utbyte av uppgifter ur fordonsregister och skapar inga onödiga administrativa bördor. Systemet har dock inte utnyttjats till sin fulla potential. Omkring hälften av alla konstaterade trafikbrott som begicks av utrikes bosatta gärningsmän under 2015 blev inte utredda.
3. Det var inte möjligt att fastställa ett tydligt samband mellan CBE-direktivet och utrikes bosatta trafikanters efterlevnad av gällande vägtrafikregler, eller att finna tydliga bevis på att direktivet gynnade trafiksäkerheten.
4. När det gäller extern samstämmighet är utvärderingens slutsats att CBE-direktivet genom att komplettera andra instrument som körkortsdirektivet har bidragit till att göra den rättsliga ramen för EU:s trafiksäkerhet mer enhetlig. Analysen av den interna samstämmigheten visade att de två specifika målen i CBE-direktivet – att underlätta upprätthållandet av vägtrafikreglerna genom gränsöverskridande utbyte av uppgifter ur fordonsregister och att öka medborgarnas medvetenhet om gällande vägtrafikregler – kompletterar varandra fullt ut.
5. CBE-direktivets potential att förbättra trafiksäkerheten skulle kunna utnyttjas ytterligare. Omkring hälften av alla utredda trafikbrott som begås av utrikes bosatta

³⁶ SWD(2016) 355 final, utvärderingen stöddes av en studie av externa konsulter – Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM (2016) 744 final.

gärningsmän har inte fått rättsliga följder. Detta beror antingen på brister i det ömsesidiga biståndet och samarbetet mellan medlemsstaterna vid utredning av trafikbrott efter utbyte av uppgifter ur fordonsregister, eller på att medlemsstaternas beslut då böter för dessa brott inte betalats ofta inte omfattas av rådets rambeslut 2005/214/RIF. De förfaranden som tillämpas då böter inte betalas i fråga om gränsöverskridande fall förefaller inte vara anpassade till en situation där miljontals trafikbrott som omfattas av CBE-direktivet borde upptäckas varje år.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Kommissionen har anlitat ett konsortium bestående av företagen Ecorys, Wavestone och Grimaldi för att stödja konsekvensbedömningen av översynen av CBE-direktivet³⁸. Uppdragstagaren har kontaktat de berörda parter som direkt berörs av direktivet genom riktade undersökningar och workshoppar. Ett brett spektrum av experter har rådfrågats, inte bara på transportområdet utan även inom andra politikområden såsom polissamarbete och rättsligt samarbete. Uppdragstagaren har också genomfört en rättslig analys av 1) förfaranden för ömsesidigt bistånd och erkännande av gränsöverskridande utredningar av trafikbrott, 2) användningen av Eucaris, 3) gränsöverskridande verkställighet av kördiskvalifikationer, 3) den lämpliga rättsliga grunden mot bakgrund av en eventuell utvidgning av det reviderade direktivets tillämpningsområde till andra trafikbrott, inbegripet överträdelse av bestämmelserna om fordons tillträde i städerna (UVAR), 4) regler för skydd av personuppgifter, 5) särskilda påföljder såsom konfiskering/kvarhållande av fordon och tillämpning av säkerhet i panter, dvs. att något ställs som säkerhet för betalning av trafikböter. En teknisk analys har också genomförts av digitaliseringen av EU:s rättssystem och av lämpliga it-lösningar för det reviderade direktivet.

- **Samråd med berörda parter**

Syftet med samråden var att tillsammans med berörda parter undersöka giltigheten i kommissionens förståelse av de aktuella frågorna och i synnerhet att samla in synpunkter på förslag till politiska åtgärder. Samråden var också ett sätt att samla in uppgifter om förväntade kostnader och fördelar med de föreslagna politiska åtgärderna. De bidrog till att peka ut brister i interventionslogiken samt områden som kräver ytterligare uppmärksamhet. Det offentliga samrådet om den inledande konsekvensbedömningen, de riktade samråden och det öppna offentliga samrådet syftade till att samla in information och synpunkter om följande delar av konsekvensbedömningen: 1) problemformuleringen, inbegripet problemkällor och politiska mål, 2) omfattningen av översynen, 3) möjliga politiska åtgärder och alternativ och deras sannolika effekter, inbegripet på subsidiariteten och EU-dimensionen, 4) möjligheterna till effektivitetsbesparingar (särskilt minskade regleringskostnader) och förenklingsåtgärder.

Ett brett spektrum av berörda parter rådfrågades, bl.a. 1) centrala statliga myndigheter (transportministerier, inrikes- och justitieministerier, decentraliserade statliga organ), 2) lokala myndigheter (kommuner och deras sammanslutningar, t.ex. Polis och Eurocities), 3) forskningsorganisationer och icke-statliga trafiksäkerhetsorganisationer (t.ex. VIAS Institute, ETSC, FERSI/SWOV), 4) polisenätverk (t.ex. Roadpol), 5) vägtrafikanterorganisationer, näringslivs- och vägtransportorganisationer (t.ex. ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, Corte, Leaseurope).

³⁸ Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences, ECORYS consortium (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

- **Konsekvensbedömning**

I enlighet med den inledande konsekvensbedömningen³⁹ analyserades följande konsekvenser av detta initiativ: 1) ekonomiska konsekvenser – konsekvenser för de offentliga förvaltningarna, den privata sektorn (t.ex. leasingföretag), små och medelstora företag, vägtrafikanter, den inre marknadens funktion och konkurrensen, 2) sociala konsekvenser – konsekvenser för trafiksäkerheten och skyddet av de grundläggande rättigheterna, 3) miljöpåverkan – konsekvenser för efterlevnaden av gällande vägtrafikregler, särskilt hastighetsbegränsningarna. I grundscenariot (”inga åtgärder”), som konsekvenserna de olika identifierade alternativen jämfördes med, användes EU:s referensscenario 2020 (REF2020) som utgångspunkt för bedömningen. Detta scenario tar hänsyn till covid-19-pandemins effekter på transportsektorn.

Detta förslag till ändring av CBE-direktivet åtföljs av en konsekvensbedömningsrapport. Ett utkast till denna rapport överlämnades den 22 juni 2022 till nämnden för lagstiftningskontroll. Den 22 juli 2022 avgav nämnden ett positivt yttrande med reservationer⁴⁰. Konsekvensbedömningsrapporten justerades i enlighet med detta, inte bara som följd av reservationerna utan även som svar på nämndens mer detaljerade kommentarer. Konsekvensbedömningsrapporten innehåller en detaljerad beskrivning av de politiska alternativen (avsnitt 5) och en omfattande analys av konsekvenserna av alla alternativ (avsnitt 6). De analyserade alternativen kan sammanfattas enligt följande:

1. Alternativ 1: Det grundläggande alternativet innehåller 11 (av de 16) politiska åtgärder som behövs. Dessa är gemensamma för alla alternativ. CBE-direktivets tillämpningsområde skulle utvidgas till att omfatta andra trafiksäkerhetsrelaterade brott som kan upptäckas på distans med automatisk kontrollutrustning, såsom *för kort avstånd till framförvarande fordon, farlig omkörning, farlig parkering, körning över heldragen linje, körning mot färdriktningen, bristande efterlevnad av bestämmelserna om inrättande och användning av nödkörfält eller framförande av ett överlastat fordon*. Detta skulle göra det befintliga direktivet mer ändamålsenligt genom att det befintliga informationsutbytet förbättras och frågor hanteras som rör skyddet av de grundläggande rättigheterna för utrikes bosatta gärningsmän under utredningsfasen, inbegripet skydd av personuppgifter, vilket stöds av alla grupper av berörda parter. Enligt detta alternativ skulle informationen i de nationella fordonsregistren om den tidigare fordonsinnehavaren/användaren behöva bevaras under en viss tid och delas med andra medlemsstater om den är tillgänglig. I fall som gäller leasade eller långtidshyrda fordon skulle information om den faktiska användaren av fordonet delas, om den fanns tillgänglig i det nationella fordonsregistret. De brottsbekämpande myndigheterna skulle ha rätt att förutom fordonsregistren använda andra register, som nationella körkortsregister, helst genom ett enda it-system, där så är nödvändigt för att identifiera den person som är ansvarig för trafiksäkerhetsrelaterade brott.
2. Alternativ 2 och 2A: Förutom alla delar av alternativ 1 omfattar dessa alternativ även inrättandet av skräddarsydda uppföljande gränsöverskridande utredningsförfaranden, inbegripet en särskild portal⁴¹ för kommunikation mellan statliga

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

⁴⁰ RSB/RM/cdd – rsb (2022) 5013941.

⁴¹ Portalen är avsedd att fungera som gemensam kontaktpunkt eller gemensam europeisk elektronisk åtkomstpunkt för gränsöverskridande upprätthållande av trafiksäkerhetsregler.

myndigheter/organisationer, företag och allmänheten, och helst decentraliserade⁴² plattformar för sammankoppling av nationella register/back-end it-tjänster för gränsöverskridande informationsutbyte genom utsedda kontaktställen. I alternativ 2A införs en möjlighet att tillämpa fordonsägarens/fordonsinnehavarens skyldighet att samarbeta med myndigheterna vid identifieringen av den ansvariga personen, i enlighet med den nationella lagstiftningen i den berörda medlemsstaten. Detta skulle förenkla de gränsöverskridande utredningsförfarandena och förväntas öka andelen framgångsrika utredningar i medlemsstater som tillämpar system för rättsligt ansvar för förare. Vissa medlemsstater använder redan detta tillvägagångssätt, till exempel inom ramen för Salzburgforumets CBE-avtal⁴³.

3. Alternativ 3 och 3 A: Förutom alla delar av alternativ 2A ingår även fastställandet av skräddarsydda uppföljningsförfaranden för ömsesidigt erkännande av (slutliga) beslut om bötesstraff som utfärdats för brott som omfattas av CBE-direktivet. Alternativ 3 innehåller dessutom särskilda förfaranderegler som ska följas och garantier som ska ges när bötesstraff verkställs utomlands. Alternativ 3A är en utvidgad version av alternativ 3. I detta alternativ minskas de skäl som kan anföras för att vägra erkänna och verkställa ett beslut om bötesstraff som utfärdats av en annan medlemsstat i enlighet med artikel 7 i rambeslut 2015/214/RIF.

Sammantaget tyder analysen av de föreslagna åtgärdernas effektivitet på att de totala fördelarna, som varierar från 1 259,2 miljoner euro till 3 850,6 miljoner euro beroende på alternativ, avsevärt överstiger de totala kostnaderna, som varierar mellan 72,8 miljoner euro och 150 miljoner euro i 2020 års priser. Även om förbättringen av medlemsstaternas myndighetsutredningar (att skicka ut informationsbrev/strafförelägganden per rekommenderat brev, vilket också har en nära koppling till skyddet av de grundläggande rättigheterna) också medför de högsta kostnaderna, är den största nyttan värdet av räddade liv. Med andra ord är de (kvantifierade) sociala fördelarna större än de ekonomiska kostnaderna.

I konsekvensbedömningen dras slutsatsen att alternativ 2A är det rekommenderade alternativet. Detta alternativ anses vara ändamålsenligt för uppnående av de avsedda politiska målen, medföra stora nettofördelar, vara internt konsekvent, stå i proportion till initiativets mål, ta hänsyn till medlemsstaternas regler och förfaranden och generellt sett vara det bästa i fråga om politisk och rättslig genomförbarhet. Alternativ 2A kan också avsevärt underlätta gränsöverskridande utredningsförfaranden (och därmed gränsöverskridande verkställighet av bötesstraff) som skulle uppväga eventuella problem med den externa samstämmigheten. Detta alternativ kommer att flytta EU:s lagstiftningsgränser framåt med en måttlig ambitionsnivå

⁴² Eftersom systemet skulle vara decentraliserat skulle ingen lagring av uppgifter eller uppgiftsbehandling ske hos den enhet som har anförtratts den operativa förvaltningen av systemets komponenter. Beroende på om åtkomstpunkten till systemet drivs på EU-nivå (av en EU-institution, en EU-byrå eller ett EU-organ), på nationell nivå eller på internationell nivå, samt på vilka nationella myndigheter som behandlar personuppgifter och för vilka ändamål behandlingen görs, tillämpas antingen förordning (EU) 2018/1725 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39), förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1), eller direktiv (EU) 2016/680 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter (EUT L 119, 4.5.2016, p. 89).

⁴³ Det multilaterala CBE-avtalet från Salzburgforumet undertecknades den 11 oktober 2012 av Bulgarien, Kroatien, Ungern och Österrike. I avtalet, som även omfattar samarbete vid gränsöverskridande utredningar av trafikbrott, används det ramverk som inrättats genom CBE-direktivet. (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

och bana väg för ett allmänt godtagbart och mycket effektivt rättsligt ansvarssystem som är tillämpligt på trafiksäkerhetsrelaterade brott.

De viktigaste samhällskonsekvenserna av det rekommenderade alternativet 2A beror på CBE-direktivets ökade avskräckande effekt genom bättre upprätthållande av vägsäkerhetsrelaterade trafikregler, och de har bedömts med avseende på inverkan på trafiksäkerheten (särskilt när det gäller att rädda liv och undvika skador). Enligt alternativ 2A beräknas 384 liv räddas och 21 789 skador undvikas under perioden 2025–2050 jämfört med referensscenariot. I monetära termer uppskattas minskningen av de externa kostnaderna för olyckor till omkring 2,8 miljarder euro, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050 i förhållande till referensscenariot. Dessutom kan leasingföretagen förvänta sig årliga besparingar på omkring 7 miljoner euro jämfört med referensscenariot, uttryckt som nuvärde under bedömningsperioden 2025–2050, då deras administrativa börda minskar när fordonsinnehavarens (leasetagarens) identitet kan hämtas direkt från fordonregistreringsuppgifterna.

Alternativ 2A förväntas vara ändamålsenligt när det gäller att öka andelen framgångsrikt utredda brott, vilket bör leda till högre verkställighetskostnader på grund av det större antalet utfärdade strafförelägganden. De ökade verkställighetskostnaderna för medlemsstaternas myndigheter uppskattas till 136,8 miljoner euro i förhållande till referensscenariot, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050. Detta inbegriper engångskostnader på 4,6 miljoner euro för medlemsstaternas förvaltningar (t.ex. för att anpassa it-system). Dessa relativt låga extrakostnader förväntas uppvägas av de ytterligare intäkterna från inbetalningarna av böter, även om sådana effekter inte kunde bedömas. Kommissionens anpassningskostnader (huvudsakligen för att uppdatera informationsportalen) uppskattas till 1,5 miljoner euro under perioden 2025–2050, uttryckt som nuvärde i förhållande till referensscenariot.

Miljökonsekvenserna av det rekommenderade alternativet bör vara något positiva. Åtgärderna för att sätta stopp för straffriheten för utrikes bosatta gärningsmän förväntas leda till ett mer laglydigt beteende bland utrikes bosatta personer, vilket när det gäller fortkörning (det i särklass vanligaste brott som begås med utländska fordon) visar sig i en lägre medelhastighet, vilket i sin tur minskar bränsleförbrukningen och därmed utsläppen av föroreningar och koldioxid. I takt med att andelen utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon med tiden ökar i fordonsparken förväntas miljöförbättringen från en lägre genomsnittshastighet minska i betydelse. På det hela taget förväntas den positiva inverkan på miljön inte bli betydande, men samtidigt förväntas ingen skada på miljön.

Initiativet bidrar direkt till FN:s mål för hållbar utveckling nr 11: ”Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara” och i synnerhet till mål 11.2: ”Ge tillgång till säkra, överkomliga och hållbara transportsystem för alla senast 2030, inbegripet säkra vägar, främst genom att utveckla kollektivtrafiken, med särskild fokus på behoven hos personer i sårbara situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre”⁴⁴. Genom förbättringen av utredningen av trafiksäkerhetsrelaterade brott som begås med utlandsregistrerade fordon stärks CBE-direktivets avskräckande effekt. Till följd av detta förväntas vägarna i EU bli säkrare för alla trafikanter. Upprätthållandet av lagstiftningen om beteenderelaterade risker är en viktig del av strategin för säkra system och en central princip i FN:s Stockholmsförklaring om trafiksäkerhet från 2020⁴⁵.

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

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

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Som en del av programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet)⁴⁶ är syftet med detta förslag att minska de verkställighetskostnader som medlemsstaternas myndigheter ådrar sig vid gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott. De föreslagna åtgärderna bör leda till att utredningstiden och tillhörande kostnader per brott minskar, vilket ska uppnås genom 1) förbättrat informationsutbyte mellan myndigheter, inbegripet tillgången till och innehållet i registren, 2) upprättandet av en skraddarsydd gränsöverskridande utredningsmekanism för att på ett bättre sätt fastställa vem som är personligen ansvarig för brottet, inbegripet en skyldighet att samarbeta med brottsbekämpande myndigheter för att identifiera den faktiska gärningsmannen, i de fall där detta är möjligt. Förslaget bör leda till en minskning av vägtrafikanternas kostnader för extra besvär tack vare förbättrat innehåll i informationsbrev/strafförelägganden och uppföljande kommunikation med gärningsmän (bättre skydd av de grundläggande rättigheterna). Dessutom bör de administrativa kostnaderna för biluthyrnings- och biluthyrningsföretag minska, eftersom gränsöverskridande informationsutbyte om fordonets faktiska användare (leasetagaren) kommer att tillåtas.

Initiativet följer principen om ”digitalt som standard”⁴⁷, eftersom det främjar digital omställning, där så är möjligt. Till exempel föreslås digitaliserade uppföljningsförfaranden i samband med gränsöverskridande verkställighet av påföljder för brott som omfattas av CBE-direktivet, inbegripet införande av standardiserade digitala formulär som översätts till alla officiella EU-språk, vilket bör förenkla utbytet av dem.

- **Tillämpning av principen ”en in och en ut”**

Enligt principen ”en in och en ut” ska invånare och företag kompenseras för eventuella nya bördor som uppstår till följd av kommissionens förslag genom att motsvarande befintliga bördor avskaffas inom samma politikområde. Såsom förklaras i stycket ovan bör detta förslag leda till minskade administrativa kostnader för den privata sektorn – leasing- och biluthyrningsföretag – som uppskattas till 435 000 euro 2030 och 275 000 euro 2050 jämfört med grundscenariot. De administrativa kostnadsbesparingarna per företag uppgår till cirka 202 euro 2030 och 128 euro 2050. Uttryckt som nuvärde beräknas de administrativa kostnadsbesparingarna mellan 2025 och 2050 uppgå till totalt cirka 7 miljoner euro.

- **Grundläggande rättigheter**

Ett av de särskilda målen med detta förslag är att förbättra skyddet av de utrikes bosatta förarnas grundläggande rättigheter. Förbättrad verkställighet, som ett resultat av det gränsöverskridande utbytet av information om trafiksäkerhetsrelaterade brott, kommer att säkerställa att inhemska och utrikes bosatta förare behandlas lika och att de i praktiken kan utöva rätten till effektiva rättsmedel och opartiska domstolar samt oskuldspresumtionen och rätten till försvar. Detta bör uppnås genom åtgärder för att 1) möjliggöra kontroller av äktheten hos informationsbrev och uppföljningshandlingar, 2) fastställa harmoniserade tidsfrister för att skicka informationsbrev och uppföljningshandlingar, 3) fastställa obligatoriska minimikrav för den information som ska utbytas med de personer som förmodas vara ansvariga, 4) säkerställa att språkordningen är enhetlig fram till överklagandestadiet vid domstol, och 5) se till att invånarna får mer information i

⁴⁶ Kommissionens arbetsprogram för 2022, bilaga II (Refit-initiativ), rubriken ”En ny satsning på demokrati i Europa”.

⁴⁷ COM(2021) 118.

informationsbrev/strafförelägganden, t.ex. om tillämpliga överklagandeförfaranden och metoder för betalning av böter.

I detta förslag planeras också en anpassning av CBE-direktivet till de nya reglerna om skydd av personuppgifter. Lämpliga säkerhetsåtgärder inrättas därför för att säkerställa att direktivet fullt ut respekterar artiklarna 7 och 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, liksom den tillämpliga rättsliga ramen om skydd av personuppgifter. Europeiska datatillsynsmannen kommer att rådfrågas.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Genomförandet av förslaget kräver att ett nytt it-system inrättas och underhålls. Detta system bör koppla samman befintliga nätverk av nationella it-system och interoperabla accesspunkter, som varje medlemsstat förvaltar under eget ansvar, för att möjliggöra ett säkert och tillförlitligt gränsöverskridande utbyte av uppgifter om trafiksäkerhetsrelaterade brott. Kommissionen kommer att genom genomförandeakter fastställa lämpliga it-lösningar som medlemsstaterna kan välja att använda, inbegripet utformning/arkitektur och tekniska specifikationer för en särskild portal och elektroniska system (gränssnittsplattformar) för att koppla samman nationella system för utbyte av information. Kommissionen kommer att säkerställa att alla föreslagna lösningar genomgår en interoperabilitetsbedömning på grundval av de krav som anges i artikel 3 i förslaget till akt om ett interoperabelt Europa. I genomförandeakterna bör det fastställas

1. tekniska specifikationer av metoderna för elektronisk kommunikation, inbegripet kommunikationsprotokoll,
2. informationssäkerhetsmål och relevanta åtgärder som säkerställer minimistandarderna för informationssäkerhet och en hög it-säkerhet vad gäller behandlingen och förmedlingen av uppgifter,
3. minimimål för tillgänglighet och tillhörande tekniska krav för de tjänster som tillhandahålls.

Engångskostnaderna under 2025 och kommissionens löpande anpassningskostnader fram till 2050, främst i samband med inrättandet av it-systemet för att stödja utbyten mellan statliga myndigheter/organisationer och fysiska och juridiska personer i gränsöverskridande administrativa och straffrättsliga förfaranden, uppskattas till 1,531 miljoner euro. Kostnaderna för medlemsstaterna anses vara ganska begränsade. Medlemsstaterna förväntas finansiera dessa utgifter med medel från sina nationella budgetar. De kan också ansöka om ekonomiskt stöd från EU inom ramen för relevanta finansieringsprogram, såsom programmet Rättsliga frågor⁴⁸ och de sammanhållningspolitiska instrumenten.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner och tillsyn, utvärdering, tillsynsprogram och riktad översyn**

Även fortsättningsvis bör etablerade övervakningsinstrument användas för att följa andelen trafiksäkerhetsrelaterade brott som över tid utreds med framgång. Rapporteringen omfattar antalet automatiska utgående/inkommande förfrågningar som görs av den medlemsstat där brottet begicks och som riktas till den medlemsstat där fordonet är registrerat, tillsammans

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

med den typ av brott för vilken förfrågningarna görs och antalet förfrågningar som inte får avsedd verkan. Dessutom ska medlemsstaterna tillhandahålla ytterligare kvantitativa indikatorer, till exempel för registrerade trafiksäkerhetsrelaterade brott som upptäcks automatiskt eller utan att den ansvariga personen identifieras på plats och som begås med fordon som är registrerade i en annan medlemsstat än den där brottet begicks, eller antalet böter som utfärdas till utrikes bosatta personer och betalas frivilligt.

Medlemsstaternas rapporteringsperiod, som för närvarande är två år, förlängs till fyra år så att den anpassas till kommissionens utvärderingskalender, vilket minskar den administrativa bördan för de nationella myndigheterna. Kommissionen kommer att informera medlemsstaterna om innehållet i de inlämnade rapporterna när dessa har utvärderats. Syftet med it-systemet är att underlätta automatisk sammanställning av uppgifter genom särskilda rapporteringsfunktioner. Kommissionen kommer att övervaka genomförandet och effektiviteten i tillämpningen av detta initiativ genom ett antal åtgärder och en uppsättning nyckelprestationsindikatorer för att mäta uppnåendet av de operativa målen. Fem år efter det att lagstiftningen trätt i kraft kommer kommissionens avdelningar att göra en utvärdering för att kontrollera i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Förslaget till det reviderade CBE-direktivet är uppbyggt kring de tre huvudsakliga politiska mål som anges i kapitel 1 i denna motivering, som hänger samman med varandra och syftar till att förbättra trafiksäkerheten i unionen. De centrala bestämmelser som i väsentlig grad ändrar direktivet eller tillför nya element är följande:

Genom artikel 1.1 ändras artikel 2 i CBE-direktivet. Direktivets tillämpningsområde utvidgas till att omfatta andra trafiksäkerhetsrelaterade brott, nämligen 1) för kort avstånd till framförvarande fordon, 2) farlig omkörning, 3) farlig parkering, 4) körning över en eller flera heldragna linjer, 5) körning mot färdriktningen, 6) bristande efterlevnad av bestämmelserna om inrättande och användning av nödkörfält, och 7) framförande av ett överlastat fordon. Artikeln klargör också förhållandet mellan CBE-direktivet och EU:s befintliga rättsliga ram om vissa rättigheter och skyldigheter för medlemsstaterna, såsom direktiv 2014/41/EU, konventionen om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater, rådets rambeslut 2005/214/RIF och lagstiftningen om misstänkta och tilltalade personers rättigheter.

Genom artikel 1.2 ändras artikel 3 i CBE-direktivet. Befintliga definitioner förtydligas ytterligare och definitioner av de nyligen införda trafiksäkerhetsrelaterade brotten läggs till.

Genom artikel 1.3 införs en ny artikel 3a om de nationella kontaktställenans ansvarsområden och befogenheter. Medlemsstaternas nationella kontaktställen är skyldiga att samarbeta med andra myndigheter som deltar i utredningen av trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av CBE-direktivet, oavsett brottets art och myndighetens rättsliga ställning. Medlemsstaterna uppmuntras därför att utbyta information enligt direktivet genom ett enda system.

Artikel 1.4 ersätter artikel 4 i CBE-direktivet. I denna artikel anges att utbytet av uppgifter ur fordonsregister bör ske genom ett enda elektroniskt system – det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris) – för att säkerställa ett snabbt, kostnadseffektivt, säkert och tillförlitligt utbyte av specifika uppgifter ur fordonsregister mellan medlemsstaterna. Där anges också att medlemsstaterna får göra automatiska sökningar i fordonsregister i enlighet med befintliga förfaranden, inbegripet genom användning av programvaran, till dess att kommissionen har antagit en genomförandeakt där förfaranden för sådana sökningar fastställs. Medlemsstaterna är också skyldiga att hålla vissa uppgifter i fordonsregistren tillgängliga och aktuella. I de fall där ett fordon har leasats (eller varit

föremål för långtidsuthyrning) får medlemsstaterna göra automatiska sökningar i fordonsregister för att hämta uppgifter om slutanvändare av fordon, om sådana finns tillgängliga. En lagringsperiod fastställs med avseende på personuppgifter om fordonens tidigare ägare, innehavare och slutanvändare för att förse myndigheterna med den information de behöver för att utreda brotten.

Genom artikel 1.5 införs följande:

- En ny artikel 4a om förfarandena för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna vid gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott. I denna artikel fastställs att medlemsstaterna är skyldiga att ge varandra ömsesidigt bistånd om den medlemsstat där brottet begicks inte, utifrån resultaten av den automatiska sökningen, kan identifiera den person som är ansvarig för ett trafiksäkerhetsrelaterat brott. Förfarandena för ömsesidigt bistånd kommer att digitaliseras i enlighet med en genomförandeakt. I artikeln anges även på vilka grunder den medlemsstat där fordonet är registrerat eller personen är bosatt kan vägra att ge ömsesidigt bistånd för identifiering av den ansvariga personen; framför allt syftar detta till att undvika att personer med skyddad identitet får sin identitet röjd.
- En ny artikel 4b om tillämpning av nationella åtgärder för att underlätta identifiering av den ansvariga personen. Där anges att medlemsstaterna får tillämpa sina nationella bestämmelser på utrikes bosatta personer, särskilt skyldigheten för personer som förmodas vara skyldiga att samarbeta med myndigheterna för att identifiera den ansvariga personen.
- En ny artikel 4c om användning av andra databaser vid utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott. Där fastställs att medlemsstaternas brottsbekämpande myndigheter förutom fordonsregister även får använda andra register, såsom nationella körkortsregister eller befolkningsregister, i den mån sådan användning uttryckligen är tillåten enligt unionslagstiftningen.

Artikel 1.6 ersätter artikel 5 i CBE-direktivet. I artikeln specificeras minimiinnehållet i informationsbrevet, som i synnerhet ska innehålla uppgifter om den begångna överträdelsen, utfärdade påföljder, överklagandeförfaranden, betalning av böter (inklusive riskreducerande åtgärder), tillämpliga dataskyddsregler och, i tillämpliga fall, uppgifter om den enhet som av en medlemsstat har bemyndigats att kräva in böterna och som har skickat informationsbrevet.

Genom artikel 1.7 införs följande:

- En ny artikel 5a om delgivning av informationsbrevet och uppföljningshandlingarna. I artikeln fastställs språkregler för utbytet mellan förmodat ansvariga personer och medlemsstaternas myndigheter, som ska tillämpas fram till överklagandestadiet vid domstol, samt harmoniserade tidsfrister för översändande av dessa handlingar. Särskilda förfaranden för ömsesidigt bistånd för gränsöverskridande delgivning av handlingarna inrättas för de fall där det inte är möjligt att överlämna handlingarna genom rekommenderad leverans eller likvärdiga elektroniska medel. Förfarandena kommer att digitaliseras i enlighet med en genomförandeakt.
- En ny artikel 5b om finansiella fordringar från privata eller offentliga organ som av medlemsstaterna bemyndigats att administrera uppföljningsförfarandena. I artikeln anges att de personer som förmodas vara ansvariga inte är skyldiga att betala de rättsliga och administrativa kostnader som är förknippade med förvaltningen av påföljderna när förvaltningen läggs ut på entreprenad till inkassoföretag. Medlemsstaternas myndigheter får dock ta ut proportionerliga administrativa avgifter.

Artikel 1.8 ersätter följande artiklar:

- Artikel 6 i CBE-direktivet. Medlemsstaternas rapporteringsperiod förlängs till fyra år och anpassas till kommissionens tidsplan för utvärdering. Medlemsstaterna är skyldiga att tillhandahålla ytterligare kvantitativa indikatorer, såsom registrerade trafiksäkerhetsrelaterade brott som begås med fordon som är registrerade i en annan medlemsstat än den där brottet begicks, eller antalet frivilligt betalda böter som har utfärdats till utrikes bosatta personer. När kommissionen har utvärderat de inlämnade rapporterna är den skyldig att informera medlemsstaterna om innehållet i dem.

Artikel 7 i CBE-direktivet. Medlemsstaterna är skyldiga att informera varandra om cybersäkerhetsincidenter som rör data som lagras i moln.

- Artikel 8 i CBE-direktivet. I denna artikel fastställs en skyldighet för kommissionen att inrätta en särskild portal för att underlätta informationsutbyte mellan nationella kontaktställen, andra relevanta myndigheter i medlemsstaterna och vägtrafikanter, t.ex. om trafiksäkerhetsregler som gäller i medlemsstaterna, överklagandeförfaranden och tillämpade påföljder. Portalen kommer också att göra det lättare att kontrollera om informationsbrev och uppföljningshandlingar är äkta. Den information som utbyts kan omfatta uppgifter ur fordonsregister och uppgifter om personer som förmodas vara ansvariga eller betraktas som ansvariga för trafiksäkerhetsrelaterade brott.

Genom artikel 1.9 införs en ny artikel 8a om ekonomiskt stöd för att främja gränsöverskridande samarbete vid upprätthållande av trafiksäkerhetsregler i EU. En rättslig grund har fastställts för EU-finansiering av verksamhet som syftar till utbyte av bästa praxis för verkställighet, tillämpning av smarta metoder och tekniker för verkställighet i medlemsstaterna och ökad kapacitetsuppbyggnad hos brottsbekämpande myndigheter samt informationskampanjer.

Artikel 1.10 ersätter artikel 9 i CBE-direktivet genom att ge kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att mot bakgrund av den tekniska utvecklingen uppdatera den nya bilagan.

Genom artikel 1.11 införs en ny artikel 10a om en kommitté som ska inrättas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.

Artikel 1.12 ersätter artikel 11 i CBE-direktivet. Enligt denna artikel ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv.

Genom artikel 1.13 ersätts bilaga I till direktiv (EU) 2015/413 med bilagan till det ändrade direktivet.

Genom artikel 1.14 upphävs bilaga II till direktiv (EU) 2015/413.

Genom artikel 2 fastställs fristen för införlivande av det ändrade direktivet i medlemsstaterna.

I artikel 3 anges att det ändrade direktivet ska träda i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

I artikel 4 anges att det ändrade direktivet riktar sig till medlemsstaterna.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1 c,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Direktiv (EU) 2015/413 underlättar gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott och minskar därmed strafffriheten för utrikes bosatta lagöverträdare. En effektiv gränsöverskridande utredning och kontroll av trafiksäkerhetsrelaterade brott förbättrar trafiksäkerheten eftersom den uppmuntrar utrikes bosatta förare att begå färre brott och köra säkrare.
- (2) Praxis hos brottsbekämpande myndigheter som deltar i utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott har visat att den nuvarande ordalydelsen i direktiv (EU) 2015/413 varken underlättar en effektiv utredning av trafiksäkerhetsrelaterade brott som begåtts av utrikes bosatta förare eller verkställighet av bötesstraff i önskad utsträckning. Detta leder till en relativ strafffrihet för utrikes bosatta förare och försämrar trafiksäkerheten i unionen. Dessutom respekteras inte alltid processuella och grundläggande rättigheter för utrikes bosatta förare i samband med gränsöverskridande utredningar, särskilt på grund av bristande insyn när bötesbeloppen fastställs och i överklagandeförfarandet. Detta direktiv syftar till att ytterligare effektivisera utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott som begås med fordon registrerade i en annan medlemsstat för att bidra till att uppnå unionens mål att minska dödskräsen inom alla transportsätt till nära noll senast 2050 och stärka skyddet av utrikes bosatta förarens grundläggande och processuella rättigheter.
- (3) I EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030³ åtog sig kommissionen på nytt att uppnå det ambitiösa målet att uppnå nära noll dödsfall och noll allvarliga skador på

¹ EUT C , , s . .

² EUT C , , s . .

unionens vägar senast 2050 (nollvisionen), och till det medelfristiga målet att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador fram till 2030; ett mål som ursprungligen fastställdes 2017 av unionens transportministrar i Vallettaförklaringen om trafiksäkerhet. För att uppnå dessa mål tillkännagav kommissionen, som en del av meddelandet ”Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden”⁴, sin avsikt att se över Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413⁵.

- (4) Direktivets tillämpningsområde bör utvidgas till att omfatta andra trafiksäkerhetsrelaterade brott för att säkerställa likabehandling av förare. Med tanke på den rättsliga grund på vilken direktiv (EU) 2015/413 antogs, nämligen artikel 91.1 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, bör ytterligare brott som tas med ha en stark koppling till trafiksäkerheten genom att man tar itu med farliga och vårdslösa beteenden som utgör en allvarlig risk för trafikanter. Utvidgningen av tillämpningsområdet bör också återspegla den tekniska utvecklingen när det gäller automatisk upptäckt av trafiksäkerhetsrelaterade brott.
- (5) Trafiksäkerhetsrelaterade brott klassificeras antingen som administrativa överträdelser eller brott enligt medlemsstaternas nationella lagstiftning, vilket kan ge upphov till förfaranden som inletts av administrativa eller rättsliga myndigheter vid domstolar med behörighet i administrativa eller straffrättsliga frågor, beroende på tillämpliga nationella förfaranden. En särskild unionsrättslig ram reglerar det straffrättsliga samarbetet, som bygger på principen om ömsesidigt erkännande av domar och rättsliga avgöranden. Det är därför nödvändigt att tillämpningen av detta direktiv inte undergräver medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt annan tillämplig unionslagstiftning på det straffrättsliga området, särskilt de rättigheter och skyldigheter som fastställs i rådets rambeslut 2005/214/RIF⁶, Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU⁷ vad gäller de förfaranden för utbyte av bevis och de förfaranden för delgivning av handlingar som fastställs i artikel 5 i konventionen, upprättad av rådet i enlighet med artikel 34 i fördraget om Europeiska unionen, om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater⁸. Dessutom bör tillämpningen av detta direktiv inte påverka straffrättsliga förfaranden som kräver särskilda garantier för berörda personer och de rättssäkerhetsgarantier för misstänkta eller tilltalade som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU⁹, 2012/13/EU¹⁰, 2013/48/EU¹¹, (EU) 2016/343¹², (EU) 2016/800¹³ och (EU) 2016/1919¹⁴.

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: ”Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden” (COM(2020) 789 final).

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9).

⁶ Rådets rambeslut 2005/214/RIF av den 24 februari 2005 om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff (EUT L 76, 22.3.2005, s. 16).

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU av den 3 april 2014 om en europeisk utredningsorder på det straffrättsliga området (EUT L 130, 1.5.2014, s. 1).

⁸ EGT C 197, 12.7.2000, s. 3.

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU av den 20 oktober 2010 om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 280, 26.10.2010, s. 1).

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/13/EU av den 22 maj 2012 om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 142, 1.6.2012, s. 1).

- (6) De nationella kontaktställenans varsområden och befogenheter bör fastställas för att säkerställa att de kan samarbeta friktionsfritt med andra myndigheter som deltar i utredningen av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av detta direktiv. Nationella kontaktställen bör alltid vara tillgängliga för sådana myndigheter och besvara deras förfrågningar inom rimlig tid. Detta bör gälla oavsett brottets art eller myndighetens rättsliga ställning, och i synnerhet oavsett om myndigheten har nationell, regional eller lokal behörighet.
- (7) Grunderna i det system för gränsöverskridande informationsutbyte som inrättades genom direktiv (EU) 2015/413 har visat sig vara effektiva. Ytterligare förbättringar och justeringar är dock nödvändiga för att åtgärda problem som beror på att uppgifter saknas, är felaktiga eller oriktiga. Därför bör medlemsstaterna åläggas ytterligare skyldigheter när det gäller behovet av att hålla vissa uppgifter i de relevanta databaserna tillgängliga och uppdaterade för att effektivisera informationsutbytet.
- (8) Den medlemsstat där brottet begicks bör också tillåtas att göra automatiska sökningar i fordonsregister för att hämta uppgifter om slutanvändare av fordon om sådan information redan finns tillgänglig. Dessutom bör det fastställas en lagringsperiod för uppgifter om fordonens tidigare ägare, innehavare och slutanvändare, så att myndigheterna kan få den information de behöver för utredningen.
- (9) Förfrågningar om att lämna ut uppgifter ur fordonsregister, och utbytet av uppgifter i gränsöverskridande fall, bör göras via ett enda elektroniskt system. Med utgångspunkt i den redan befintliga tekniska ramen bör därför den automatiska sökningen av uppgifter i fordonsregister enligt direktiv (EU) 2015/413 endast utföras genom programvaran för det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris) och ändrade versioner av denna programvara. En sådan tillämpning bör möjliggöra ett snabbt, kostnadseffektivt, säkert och tillförlitligt utbyte av specifika uppgifter i fordonsregister mellan medlemsstaterna, vilket gör utredningarna effektivare. Medlemsstaterna bör förhindra utbyte av information på andra sätt, som skulle vara mindre kostnadseffektiva och kanske inte garantera att överförda uppgifter skyddas.
- (10) För att säkerställa enhetliga villkor för medlemsstaternas sökningar bör kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter för att fastställa förfaranden för sådana sökningar. Det bör dock finnas övergångsbestämmelser för automatiskt utbyte av uppgifter ur fordonsregister på grundval av det befintliga elektroniska systemet för att garantera ett smidigt utbyte av uppgifter fram till dess att sådana regler blir tillämpliga.
- (11) I de fall där den ansvariga personen på grundval av den information som erhållits från fordonsregistret inte kan identifieras med den säkerhet som krävs enligt lagstiftningen

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/48/EU av den 22 oktober 2013 om rätt till tillgång till försvarare i straffrättsliga förfaranden och förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder samt om rätt att få en tredje part underrättad vid frihetsberövande och rätt att kontakta tredje parter och konsulära myndigheter under frihetsberövandet (EUT L 294, 6.11.2013, s. 1).

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/343 av den 9 mars 2016 om förstärkning av vissa aspekter av oskuldspresumtionen och av rätten att närvara vid rättegången i straffrättsliga förfaranden (EUT L 65, 11.3.2016, s. 1).

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/800 av den 11 maj 2016 om rättssäkerhetsgarantier för barn som är misstänkta eller tilltalade i straffrättsliga förfaranden (EUT L 132, 21.5.2016, s. 1).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1919 av den 26 oktober 2016 om rättshjälp för misstänkta och tilltalade i straffrättsliga förfaranden och för eftersökta personer i förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder (EUT L 297, 4.11.2016, s. 1).

i den medlemsstat där brottet begicks bör medlemsstaterna samarbeta för att fastställa den ansvariga personens identitet. I detta syfte bör ett förfarande för ömsesidigt bistånd införas för att identifiera den ansvariga personen, antingen genom en begäran om bekräftelse, på grundval av information i den medlemsstat där brottet begicks, eller genom en begäran om en riktad utredning som ska genomföras av de berörda myndigheterna i registreringsmedlemsstaten eller i bosättningsmedlemsstaten.

- (12) Registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten bör inom rimlig tid tillhandahålla de ytterligare uppgifter som begärs av den medlemsstat där brottet begicks och som är nödvändiga för att identifiera den ansvariga personen. Om det inte är möjligt att samla in eller tillhandahålla informationen, eller om det inte är möjligt att göra detta utan onödigt dröjsmål, bör en tydlig förklaring lämnas om skälen till detta, och förseningen bör minimeras så långt det är möjligt.
- (13) Det bör särskilt anges på vilka grunder registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten kan vägra att tillhandahålla ömsesidigt bistånd för identifiering av den ansvariga personen. I synnerhet bör skyddsmekanismer införas för att undvika att man genom dessa förfaranden avslöjar identiteten hos skyddade personer, exempelvis personer som ingår i vittnesskyddsprogram.
- (14) Medlemsstaterna bör tillåtas att använda de nationella förfaranden de skulle tillämpa om det trafiksäkerhetsrelaterade brottet hade begåtts av en inhemsk person. Rättssäkerheten bör stärkas när det gäller tillämpligheten av särskilda åtgärder som vidtas inom ramen för sådana förfaranden, nämligen när det gäller handlingar som kräver medgivande eller nekande av att ha begått brottet eller åläggande av skyldigheter för berörda personer att samarbeta för att identifiera den ansvariga personen. Eftersom dessa åtgärder bör ha samma rättsliga verkningar för de berörda personerna som i inhemska fall bör dessa personer också åtnjuta samma nivåer av grundläggande och processuella rättigheter.
- (15) Om unionslagstiftningen eller medlemsstaternas nationella rätt uttryckligen ger tillgång till eller möjlighet att utbyta information från andra nationella databaser eller unionsdatabaser i enlighet med direktiv (EU) 2015/413, bör medlemsstaterna ha möjlighet att utbyta information genom att använda sådana databaser, samtidigt som de grundläggande rättigheterna för utrikes bosatta förare respekteras.
- (16) Definitionen av vad som utgör ett informationsbrev om trafiksäkerhetsrelaterade brott, och informationsbrevets innehåll, skiljer sig för närvarande åt mellan medlemsstaterna i sådan utsträckning att de grundläggande och processuella rättigheterna för de personer som är inblandade i de uppföljningsförfaranden som inletts av den medlemsstat där brottet begicks kan påverkas negativt. Detta gäller särskilt i fall där så kallade förhandsinformationsbrev som inte uppfyller de krav på språk och information som anges i direktiv (EU) 2015/413 skickas ut. De personer som berörs av denna praxis känner vanligtvis inte till rättssystemet i den medlemsstat där brottet begicks och talar inte heller dess officiella språk, och därför bör deras processuella och grundläggande rättigheter skyddas bättre. För att uppnå detta mål bör obligatoriska minimikrav för innehållet i informationsbrevet fastställas och den nuvarande mallen för ett informationsbrev med endast grundläggande information, som fastställs i bilaga II till direktiv (EU) 2015/413, bör inte längre användas.
- (17) Informationsbrevet bör som ett minimum innehålla detaljerad information om brottsrubriceringen och de rättsliga följderna av brottet, särskilt eftersom påföljderna för de brott som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2015/413 kan vara av icke-ekonomisk natur, såsom begränsningar av gärningsmannens rätt att framföra

motorfordon. Rätten att överklaga bör också stödjas genom att det tillhandahålls detaljerad information om var och hur rätten till försvar kan utövas eller överklagande kan ske i den medlemsstat där brottet begicks, på ett språk som den berörda personen förstår. En beskrivning av utevaroförfaranden bör också tillhandahållas i tillämpliga fall, eftersom den förmodat ansvariga personen kanske inte har för avsikt att återvända till den medlemsstat där brottet begicks för att delta i förfarandena. Betalningsalternativ och sätt att minska påföljdernas omfattning bör också göras lättförståeliga för att uppmuntra frivilligt samarbete. Eftersom informationsbrevet bör vara den första handling som ägaren, innehavaren eller slutanvändaren av fordonet eller någon annan förmodat ansvarig person mottar, bör det innehålla information enligt artikel 13 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680¹⁵, som enligt artikel 13.2 d bör innehålla information om vilken källa personuppgifterna härrör från, samt artiklarna 13 och 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679¹⁶. Denna information bör lämnas i informationsbrevet antingen direkt eller genom hänvisning till den plats där den görs tillgänglig.

- (18) När personer som inte är bosatta i landet kontrolleras vid en vägkontroll, och en sådan åtgärd leder till att uppföljningsförfaranden inleds i samband med ett trafiksäkerhetsrelaterat brott, bör informationsbrevet endast innehålla vissa väsentliga delar och ges direkt till den berörda personen som en del av förfarandena för vägkontroll.
- (19) För att säkerställa att den förmodat ansvariga personen är den person som faktiskt mottar informationsbrevet och eventuella uppföljningshandlingar, och för att undvika att icke-berörda tredje parter är inblandade på ett felaktigt sätt, bör bestämmelser om delgivning av handlingar fastställas.
- (20) Om det inte är möjligt att överlämna handlingar genom rekommenderad försändelse eller elektroniska medel av lika värde bör den medlemsstat där brottet begicks ha rätt att förlita sig på att registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten delger handlingarna och meddelandena till den berörda personen enligt sin egen nationella lagstiftning om delgivning av handlingar.
- (21) Både informationsbrevet och eventuella uppföljningshandlingar bör skickas på det språk som används i fordonets registreringshandling eller, om sådan information inte finns tillgänglig eller om det är nödvändigt för att skydda de grundläggande rättigheterna, på det eller de relevanta officiella språken i registrerings- eller bosättningsmedlemsstaten. Eftersom vissa medlemsstater har fler än ett officiellt språk kan denna skyldighet leda till att informationsbrev och andra uppföljningsmeddelanden skickas ut på ett språk som mottagaren inte förstår. För att det ska kunna fastställas vilket språk som ska användas i informationsbrevet bör medlemsstaterna till kommissionen ange vilket språk de föredrar, per geografiskt delområde om det anses nödvändigt. Kommissionen bör offentliggöra vilka språk som föredras. Detta bör inte påverka tillämpningen av direktiv 2010/64/EU, i enlighet med artikel 1.3 i det direktivet.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF (EUT L 119, 4.5.2016, s. 89).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

- (22) Den medlemsstat där brottet begicks bör tillåta att den person som förmodas vara ansvarig för det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, fram till överklagandeförfarandet inför domstol, kommunicerar på något av de språk som till kommissionen meddelats av registreringsmedlemsstaten, bosättningsmedlemsstaten eller den medlemsstat där brottet begicks, eller, om den berörda personen inte har tillräckliga kunskaper i dessa språk, på ett språk som personen talar eller förstår, för att underlätta utövandet av personens processuella rättigheter.
- (23) Effektiv rättslig prövning bör tillhandahållas om myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks inte följer språknormerna och reglerna för delgivning av handlingar och respektive nationella lagstiftning.
- (24) För att säkerställa en öppen och proportionell tillämpning av bötesstraff för trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av offentlig rätt bör förmodat ansvariga personer inte tvingas betala rättsliga och administrativa kostnader kopplade till förvaltningen av påföljderna om en sådan förvaltning läggs ut på privata eller offentliga enheter. Medlemsstaternas myndigheter bör dock tillåtas att ta ut proportionella administrativa avgifter.
- (25) Omfattningen av den information som medlemsstaterna rapporterar till kommissionen bör utvidgas till att omfatta delar som är nära kopplade till målet att förbättra trafiksäkerheten; detta för att kommissionen ska kunna analysera situationen i medlemsstaterna bättre och föreslå initiativ på grundval av solida fakta. För att kompensera för den ytterligare administrativa bördan för medlemsstaternas myndigheter och anpassa rapporteringen till kommissionens utvärderingskalender bör rapporteringsperioden förlängas. En övergångsperiod bör beviljas så att den pågående tvååriga rapporteringsperioden kan avslutas utan avbrott.
- (26) Eftersom uppgifter om identifiering av en gärningsman utgör personuppgifter i den mening som avses i förordning (EU) 2016/679 och direktiv (EU) 2016/680, och unionens rättsliga ram för hantering av personuppgifter har ändrats avsevärt sedan direktiv (EU) 2015/413 antogs, bör bestämmelserna om behandling av personuppgifter anpassas till den nya rättsliga ramen.
- (27) Enligt artikel 62.6 i direktiv (EU) 2016/680 ska kommissionen se över andra rättsakter som antagits av unionen och som reglerar de behöriga myndigheternas behandling av personuppgifter för de ändamål som anges i artikel 1.1 i det direktivet, i syfte att bedöma om dessa akter behöver anpassas till det direktivet och, i förekommande fall, lägga fram förslag till ändring av dessa akter för att säkerställa ett enhetligt tillvägagångssätt för skydd av personuppgifter inom tillämpningsområdet för det direktivet. Denna översyn¹⁷ har lett till att direktiv (EU) 2015/413 har identifierats som en av de övriga akter som bör ändras. Det bör därför klargöras att behandling av personuppgifter också bör vara förenlig med direktiv (EU) 2016/680, om behandlingen omfattas av dess materiella och personliga tillämpningsområde.
- (28) All behandling av personuppgifter enligt direktiv (EU) 2015/413 bör vara förenlig med förordning (EU) 2016/679, direktiv (EU) 2016/680 och förordning (EU) 2018/1725¹⁸ inom deras respektive tillämpningsområde.

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och

- (29) Den rättsliga grunden för den behandling som krävs för att fastställa den ansvariga personens identitet och leverera informationsbrevet och uppföljningshandlingarna till de förmodat ansvariga personerna fastställs i direktiv (EU) 2015/413, i enlighet med artikel 6.1 e och, i tillämpliga fall, artikel 10 i förordning (EU) 2016/679 och artikel 8 i direktiv 2016/680. I enlighet med samma regler fastställs i detta direktiv den rättsliga grunden för medlemsstaternas skyldighet att behandla personuppgifter i syfte att tillhandahålla varandra ömsesidigt bistånd för att identifiera de personer som är ansvariga för de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i detta direktiv.
- (30) I vissa medlemsstater lagras personuppgifter om utrikes bosatta medborgare som förmodas vara ansvariga eller ansvariga för trafiksäkerhetsrelaterade brott i ett nätverk av servrar (så kallade moln). Utan att det påverkar tillämpningen av de regler om personuppgiftsincidenter som fastställs i förordning (EU) 2016/679 och direktiv (EU) 2016/680 och om personuppgiftsincidenter och säkerhetsincidenter som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555¹⁹, bör medlemsstaterna säkerställa att de informerar varandra om cybersäkerhetsincidenter som rör dessa uppgifter.
- (31) En onlineportal (*CBE-portalen*) bör inrättas för att ge trafikanter i unionen omfattande information om trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler i medlemsstaterna och göra det möjligt för dem att effektivt och säkert kommunicera med medlemsstaternas myndigheter. Portalen bör också underlätta kommunikationen mellan medlemsstaternas myndigheter i frågor som rör gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott, t.ex. kontroll av äktheten hos informationsbrev och uppföljningshandlingar för att undanröja risken för bedrägerier. De personuppgifter som utbyts bör begränsas till vad som är nödvändigt för gränsöverskridande utredningar och verkställande av påföljder, särskilt betalning av böter. CBE-portalen bör kunna anslutas till andra relevanta portaler, nätverk, webbplatser eller plattformar för att underlätta utbytet av information om efterlevnaden av trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler. Kommissionen bör vara personuppgiftsansvarig för CBE-portalen i enlighet med förordning (EU) 2018/1725.
- (32) Kommissionen bör ge proportionerligt ekonomiskt stöd till initiativ som förbättrar det gränsöverskridande samarbetet när det gäller efterlevnaden av trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler i unionen.
- (33) I syfte att ta hänsyn till relevant teknisk utveckling eller ändringar av relevanta unionsrättsakter bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen i syfte att uppdatera bilagan till detta direktiv genom ändringar av den. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning²⁰. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter,

byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 av den 14 december 2022 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972, och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (OJ L 333, 27.12.2022).

²⁰ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

- (34) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv (EU) 2015/413 bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att specificera förfaranden och tekniska specifikationer, inbegripet cybersäkerhetsåtgärder, för de automatiska sökningar som ska utföras i samband med utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott, innehållet i det elektroniska standardformuläret för begäran och metoderna för överföring av information kopplade till begäran om ömsesidigt bistånd för identifiering av den ansvariga personen, innehållet i elektroniska formulär för begäran om ömsesidigt bistånd för delgivning av informationsbrevet och uppföljningshandlingarna och respektive intyg samt användningen och underhållet av CBE-portalen. De tekniska lösningarna bör anpassas till den europeiska interoperabilitetsramen och de relevanta lösningar för ett interoperabelt Europa som avses i förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om åtgärder för en hög nivå av interoperabilitet inom den offentliga sektorn i hela unionen (akten om ett interoperabelt Europa)²¹. Genomförandebefogenheterna bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²².
- (35) Direktiv (EU) 2015/413 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (36) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen och likabehandling av förare genom att effektivisera förfarandena för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna vid gränsöverskridande undersökningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott, och genom att förstärka skyddet av grundläggande rättigheter för utrikes bosatta förare när brotten begås med ett fordon registrerat i en annan medlemsstat än den där brottet begicks, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av direktivets omfattning eller verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (37) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725²³ och avgav ett yttrande den [DD/MM/ÅÅÅÅ].
- (38) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument²⁴, har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är berättigat.

²¹ COM(2022) 720 final.

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

²³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

²⁴ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv (EU) 2015/413 ska ändras på följande sätt:

(1) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I första stycket ska följande led läggas till:

”i) För kort avstånd till framförvarande fordon.

j) Farlig omkörning.

k) Farlig parkering.

l) Körning över heldragen linje.

m) Körning mot färdriktningen.

n) Bristande efterlevnad av bestämmelserna om inrättande och användning av nödkörfält.

p) Framförande av ett överlastat fordon.”

b) Följande stycke ska läggas till:

”Detta direktiv ska inte påverka de rättigheter och skyldigheter som följer av följande bestämmelser i unionsrättsakter:

a) Rådets rambeslut 2005/214/RIF.

b) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU*.

c) Förfarandena för delgivning av handlingar som fastställs i artikel 5 i konventionen upprättad av rådet på grundval av artikel 34 i fördraget om Europeiska unionen, om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater**.

d) Bestämmelserna om misstänkta och tilltalades rättigheter i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU***, 2012/13/EU****, 2013/48/EU*****, (EU) 2016/343*****, (EU) 2016/800***** och (EU) 2016/1919*****.

* Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU av den 3 april 2014 om en europeisk utredningsorder på det straffrättsliga området (EUT L 130, 1.5.2014, s. 1).

** EGT C 197, 12.7.2000, s. 3.

*** Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU av den 20 oktober 2010 om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 280, 26.10.2010, s. 1).

**** Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/13/EU av den 22 maj 2012 om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 142, 1.6.2012, s. 1).

***** Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/48/EU av den 22 oktober 2013 om rätt till tillgång till försvarare i straffrättsliga förfaranden och förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder samt om rätt att få en tredje part

underrättad vid frihetsberövande och rätt att kontakta tredje parter och konsulära myndigheter under frihetsberövandet (EUT L 294, 6.11.2013, s. 1).

***** Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/343 av den 9 mars 2016 om förstärkning av vissa aspekter av oskuldspresumtionen och av rätten att närvara vid rättegången i straffrättsliga förfaranden (EUT L 65, 11.3.2016, s. 1).

***** Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/800 av den 11 maj 2016 om rättssäkerhetsgarantier för barn som är misstänkta eller tilltalade i straffrättsliga förfaranden (EUT L 132, 21.5.2016, s. 1).

***** Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1919 av den 26 oktober 2016 om rättshjälp för misstänkta och tilltalade i straffrättsliga förfaranden och för eftersökta personer i förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder (EUT L 297, 4.11.2016, s. 1).”

(2) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

(a) Led j ska ersättas med följande:

”j) *användning av förbjudet körfält*: olaglig användning av en befintlig permanent eller tillfällig del av vägen (kollektivtrafikkörfält eller tillfälligt avstängda körfält på grund av trafikstockning eller vägarbete), i enlighet med den definition som anges i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,”

(b) Led l ska ersättas med följande:

”l) *nationellt kontaktställe*: en behörig myndighet som utsetts för tillämpningen av detta direktiv,”

(c) Följande ska läggas till som leden o–z:

”o) *för kort avstånd till framförvarande fordon*: underlåtenhet att upprätthålla det avstånd som är nödvändigt för att undvika kollision med framförvarande fordon, om det fordonet plötsligt skulle sakta ned eller stanna, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

p) *farlig omkörning*: omkörning av ett annat fordon eller en annan trafikant på ett sätt som strider mot tillämpliga regler om farlig omkörning i den medlemsstat där brottet begicks,

q) *farlig parkering*: parkering av fordonet på ett sätt som strider mot gällande regler om farlig parkering i den medlemsstat där brottet begicks, Underlåtenhet att betala parkeringsavgifter och andra liknande överträdelser ska inte betraktas som farlig parkering,

r) *körning över heldragen linje*: byte av körfält med fordonet genom att olagligen korsa minst en heldragen linje, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

s) *körning mot färdriktningen*: körning av ett fordon mot påbjuden körriktning, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

t) *bristande efterlevnad av bestämmelserna om inrättande och användning av nödkörfält*: bristande efterlevnad av bestämmelserna om inrättande och användning endast i nödsituationer av ett tillfälligt körfält som

skapats mellan fordon, som måste bildas av förare för att utryckningsfordon, som polisfordon, räddningsfordon eller brandbilar, ska kunna passera och anlända till nödplatsen, i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

u) *framförande av ett överlastat fordon*: framförande av ett fordon som inte uppfyller de krav för högsta tillåtna vikter som fastställs i de nationella lagar och andra författningar som införlivar rådets direktiv 96/53/EG*, eller i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks, för fordon eller transporter för vilka det inte finns några sådana krav i det direktivet,

v) *informationsbrev*: det första meddelandet till de personer som avses i artikel 5.1 andra stycket, oavsett om det rör sig om ett administrativt eller rättsligt beslut eller någon annan handling som skickats av den medlemsstat där brottet begicks eller någon annan enhet som bemyndigats att göra detta enligt medlemsstatens lagstiftning, som utfärdats fram till överklagandestadiet vid en behörig domstol och som innehåller åtminstone den information som avses i artikel 5.2,

w) *uppföljningshandlingar*: administrativa eller rättsliga avgöranden eller andra handlingar som den medlemsstat där brottet begicks, eller någon annan enhet som bemyndigats att göra detta enligt medlemsstatens lagstiftning, utfärdar efter informationsbrevet i samband med detta brev eller det trafiksäkerhetsrelaterade brottet i fråga, fram till överklagandestadiet vid en behörig domstol,

x) *ansvarig person*: den person som är ansvarig för ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som förtecknas i artikel 2.1, i enlighet med den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

y) *slutanvändare*: en fysisk person som inte är ägare till eller innehavare av det fordon med vilket något av de brott som anges i artikel 2.1 begicks, men som lagligen använde fordonet, särskilt inom ramen för ett långfristigt leasing- eller hyresavtal eller som ingår i en fordonspark som är tillgänglig för anställda,

z) *bosättningsmedlemsstat*: varje medlemsstat som med rimlig säkerhet kan antas vara hemvist för de personer som avses i artikel 5.1 andra stycket.

* Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59)."

(3) Följande artikel ska införas som artikel 3a:

"Artikel 3a

Nationella kontaktställen

1. Varje medlemsstat ska utse ett nationellt kontaktställe för informationsutbyte enligt detta direktiv. De nationella kontaktställen befogenheter ska fastställas i enlighet med den berörda medlemsstatens tillämpliga nationella lagstiftning.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras respektive nationella kontaktställen samarbetar med de myndigheter som deltar i utredningen av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1, särskilt för att säkerställa

att all nödvändig information delas i god tid och att de tidsfrister som fastställs i artikel 4a.5 och artikel 5a.2 iakttas.”

(4) Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Förfarande för informationsutbyte mellan medlemsstaterna

1. Vid utredningen av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 ska medlemsstaterna ge övriga medlemsstaters nationella kontaktställen tillgång till följande uppgifter i de nationella fordonsregistren, med rätt att göra automatiska sökningar angående

- (a) uppgifter om fordonet,
- (b) uppgifter om fordonens ägare, innehavare eller slutanvändare, om sådana uppgifter finns tillgängliga.

De uppgifter som avses första stycket leden a och b som är nödvändiga för att göra en sökning ska vara de som anges i bilagan.

När en sökning utförs i form av en utgående begäran ska det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks använda det fullständiga registreringsnumret.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de uppgifter som förtecknas i avsnitt 2 delarna I, II och IV i bilagan är tillgängliga och uppdaterade i deras nationella fordonsregister.

3. Medlemsstaterna ska lagra de uppgifter som avses i avsnitt 2 del IV och, i förekommande fall, avsnitt 2 del V i bilagan, i de nationella fordonsregistren i minst 6 månader efter varje ändring av ägandet eller användningen av fordonet i fråga.

4. Medlemsstaterna ska skicka meddelandet ”Informationen inte lämnad” i stället för de begärda uppgifterna i följande fall:

- (a) Fordonet har skrotats.
- (b) Fordonets fullständiga registreringsnummer angavs inte i den sökning som görs i form av en utgående begäran enligt punkt 1.
- (c) Fordonets fullständiga registreringsnummer, som angavs i den sökning som görs i form av en utgående begäran enligt punkt 1, är inaktuellt eller felaktigt.

Medlemsstaterna ska skicka meddelandet ”Stulet fordon eller stulen registreringsskylt” i stället för de begärda uppgifterna om fordonet eller fordonsregistreringsskylten är registrerade som stulen i de nationella fordonsregistren.

5. För automatisk sökning av uppgifter i fordonsregister ska medlemsstaterna använda den särskilt utformade programvaran för det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris) och ändrade versioner av denna programvara.

Medlemsstaterna ska säkerställa att den automatiska sökningen av uppgifter i fordonsregister är säker, kostnadseffektiv, snabb och tillförlitlig, samt utförs med interoperabla metoder inom en decentraliserad struktur.

Programvaran ska möjliggöra informationsutbyte både online i realtid och via batchöverföring, där det senare alternativet möjliggör ett utbyte av flera förfrågningar

eller svar i ett enda meddelande. Den information som utbyts via Eucaris ska översändas i krypterad form.

6. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa förfaranden och tekniska specifikationer, inbegripet cybersäkerhetsåtgärder för de automatiska sökningar som görs i enlighet med denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10a.2.

7. Till dess att de genomförandeakter som avses i punkt 6 i denna artikel har blivit tillämpliga ska de sökningar som avses i punkt 1 i denna artikel utföras i enlighet med de förfaranden som beskrivs i kapitel 3 punkterna 2 och 3 i bilagan till beslut 2008/616/RIF*, som tillämpas tillsammans med bilagan till detta direktiv.

8. Varje medlemsstat ska bära sina egna kostnader för administrationen, användningen och underhållet av den programvara, och versioner av den, som avses i punkt 5.

* Rådets beslut 2008/616/RIF av den 23 juni 2008 om genomförande av beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (EUT L 210, 6.8.2008, s. 12).”

(5) Följande artiklar ska införas som artiklarna 4a, 4b och 4c:

”Artikel 4a

Ömsesidigt bistånd vid identifiering av ansvarig person

1. Medlemsstaterna ska ge varandra ömsesidigt bistånd om den medlemsstat där brottet begicks, på grundval av resultaten av den automatiska sökning som utförts i enlighet med artikel 4.1, inte med den grad av säkerhet som krävs enligt dess nationella lagstiftning kan identifiera den ansvariga personen för att inleda eller genomföra de uppföljningsförfaranden som avses i artikel 5.1.

2. Den medlemsstat där brottet begicks ska besluta huruvida ömsesidigt bistånd ska begäras för att erhålla den ytterligare information som avses i punkt 3 andra stycket. Begäran om bistånd får endast göras av en administrativ eller rättslig myndighet, eller av den polismyndighet som är behörig i det berörda fallet, i enlighet med den medlemsstatens nationella lagstiftning.

3. När den medlemsstat där brottet begicks har beslutat att begära ömsesidigt bistånd i enlighet med punkt 1 ska dess nationella kontaktställe skicka en elektroniskt strukturerad och undertecknad begäran till det nationella kontaktstället i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten.

Den kan begära att registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten

- (a) på grundval av redan tillgänglig information bekräftar att det med rimlig säkerhet kan antas att den person som registrerats visuellt med detektionsutrustningen i den medlemsstat där brottet begicks är fordonets ägare, innehavare eller slutanvändare, eller är den person som förmodas vara ansvarig för något av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1,
- (b) uppmanar fordonets ägare, innehavare eller slutanvändare, eller den person som förmodas vara ansvarig för något av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1, att lämna information om den ansvariga personens identitet, i enlighet med dess nationella lagstiftning.

4. Om registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten mottar en sådan begäran som avses i punkt 3 ska den samla in den begärda informationen, såvida den inte beslutar att återropa något av de skäl för att vägra tillhandahålla information som anges i punkt 7 eller det inte är möjligt att samla in den begärda informationen. Registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten ska utan onödigt dröjsmål överföra den begärda informationen elektroniskt via sitt nationella kontaktställe till det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks.

I det fall som avses i punkt 3 andra stycket b ska registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten begära informationen i enlighet med tillämpliga nationella förfaranden som om den berörda utredningsåtgärden hade beordrats av dess egna myndigheter, såvida den inte beslutar att återropa något av de skäl för att vägra tillhandahålla information som anges i punkt 7.

Registreringsmedlemsstaten och bosättningsmedlemsstaten ska iaktta de formaliteter och förfaranden som uttryckligen begärts av den medlemsstat där brottet begicks när den kompletterande informationen inhämtas, i den mån de inte är oförenliga med dessa länders nationella lagstiftning.

5. Efter mottagandet av begäran ska medlemsstaterna säkerställa att de tillhandahåller den begärda informationen utan onödigt dröjsmål.

Om det inte är möjligt att efter mottagandet av begäran samla in informationen utan onödigt dröjsmål, ska de nationella kontaktställena i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten så snart som möjligt översända denna information till den medlemsstat där brottet begicks, med en lämplig förklaring av skälen till förseningen.

Om det står klart att registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten inte kommer att kunna samla in all den information som begärts, ska den omedelbart underrätta den medlemsstat där brottet begicks om skälen till detta.

6. De anmodade medlemsstaterna får föreskriva ett administrativt eller rättsligt godkännandeförfarande i förhand för att säkerställa att den begärda informationen är nödvändig och proportionell för att identifiera den ansvariga personen, särskilt med beaktande av de förmodat ansvariga personernas rättigheter.

7. Medlemsstaterna får vägra att lämna den ytterligare information som begärts i enlighet med punkt 3. Medlemsstaterna får vägra endast i följande fall:

- (a) Det föreligger immunitet eller privilegier enligt lagstiftningen i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, som gör det omöjligt att tillhandahålla informationen.
- (b) Tillhandahållandet av den begärda informationen skulle strida mot principen om *ne bis in idem*.
- (c) Tillhandahållandet av den begärda informationen skulle skada väsentliga nationella säkerhetsintressen, äventyra informationskällan eller innebära användning av sekretessbelagda uppgifter om särskild underrättelseverksamhet.
- (d) Det finns välgrundade skäl att anta att tillhandahållandet av den begärda informationen skulle vara oförenligt med registreringsmedlemsstatens eller bosättningsmedlemsstatens skyldigheter i enlighet med artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen och Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

- (e) Tillhandahållandet av den begärda informationen skulle avslöja identiteten på en person som skyddas i enlighet med den nationella lagstiftningen i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten.
- (f) Om registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten föreskriver ett sådant administrativt eller rättsligt godkännandeförfarande i förhand som avses i punkt 6, men begäran inte validerades av den medlemsstat där brottet begicks innan den översändes och den begärda informationen, på grundval av omständigheterna i det enskilda fallet, inte anses vara nödvändig och proportionell för att identifiera den ansvariga personen.

Medlemsstaterna ska så snart som möjligt, dock senast inom 15 dagar efter mottagandet av begäran, besluta huruvida de åberopar ett skäl för att vägra tillhandahålla information. Medlemsstater som beslutar att tillämpa ett skäl för vägran ska utan onödigt dröjsmål via sitt nationella kontaktställe informera den medlemsstat där brottet begicks om detta.

8. Medlemsstaterna ska säkerställa att rättsmedel som är likvärdiga dem som är tillgängliga i ett liknande inhemskt ärende kan tillämpas på det fall som avses i punkt 3 andra stycket b.

9. De nationella kontaktställena i den medlemsstat där brottet begicks, i registreringsmedlemsstaten och i bosättningsmedlemsstaten får på lämpligt sätt samråda med varandra för att underlätta en effektiv tillämpning av denna artikel.

10. Den begäran som avses i punkt 2 ska lämnas på det eller ett av de språk i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 5a.8.

Den information som lämnas som svar på begäran ska lämnas på det eller ett av de språk i den medlemsstat där brottet begicks och som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 5a.8.

11. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att ytterligare specificera innehållet i det standardiserade elektroniska formuläret för begäran, metoderna för överföring av den information som avses i punkterna 3 och 4 samt funktionerna och de tekniska specifikationerna för programvaran för datautbyte, inbegripet cybersäkerhetsåtgärder. Programvaruspecifikationerna ska omfatta både asynkront informationsutbyte online och asynkron batchöverföring samt uppgiftsöverföring i krypterad form.

Det standardiserade elektroniska formuläret för begäran ska innehålla följande information:

- (a) Det administrativa eller rättsliga beslut om validering av den begärda informationen som avses i punkt 6 och, i tillämpliga fall, uppgifter om den myndighet som fattade beslutet.
- (b) Uppgifter om fordonens ägare, innehavare eller slutanvändare som erhållits genom den automatiska sökning som utförts i enlighet med artikel 4.1.
- (c) Visuellt inspelning av den ansvariga personen, om sådan finns tillgänglig, från detekteringsutrustning, särskilt hastighetskameror.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10a.2.

Artikel 4b

Nationella åtgärder som underlättar identifiering av den ansvariga personen

1. Medlemsstaterna får i enlighet med sin nationella lagstiftning vidta alla åtgärder med avseende på de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 för att framgångsrikt identifiera den ansvariga personen, exempelvis åtgärder som rör skyldigheten att samarbeta vid identifieringen av den ansvariga personen, förutsatt att grundläggande och processuella rättigheter enligt unionsrätten och nationell rätt respekteras.

2. I enlighet med punkt 1 får medlemsstaterna särskilt

- (a) delge handlingar till personer som förmodas vara ansvariga för de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1, inbegripet handlingar där dessa personer uppmanas att medge sitt ansvar,
- (b) i största möjliga utsträckning tillämpa skyldigheter som åvilar förmodat ansvariga personer och som är relevanta för identifieringen av den ansvariga personen.

Artikel 4c

Användning av andra databaser

Medlemsstaterna får utbyta eller få åtkomst till uppgifter genom att använda andra databaser såsom körkortsregister eller befolkningsregister enbart i syfte att identifiera den ansvariga personen. De ska göra detta endast i den mån som utbytet eller åtkomsten uttryckligen grundar sig på unionslagstiftningen.”

- (6) Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Informationsbrev om trafiksäkerhetsrelaterade brott

1. Den medlemsstat där brottet begicks ska besluta huruvida uppföljningsförfaranden ska inledas avseende de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1.

Om den medlemsstat där brottet begicks beslutar att inleda sådana förfaranden ska den, genom ett informationsbrev, omedelbart informera den förmodat ansvariga personen om det trafiksäkerhetsrelaterade brottet och om beslutet att inleda ett uppföljningsförfarande.

Informationsbrevet får tjäna andra syften än de som anges i andra stycket.

2. Informationsbrevet ska minst innehålla

- (a) uppgift om att brevet har utfärdats för tillämpningen av detta direktiv,
- (b) den behöriga myndighetens namn, postadress, telefonnummer och e-postadress,
- (c) all relevant information om det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, särskilt uppgifter om det fordon med vilket brottet begicks, inklusive fordonets registreringsnummer, ort, datum och tidpunkt för brottet, brottets art, detaljerad hänvisning till de lagbestämmelser som överträtts och, i förekommande fall, uppgifter om den utrustning som har använts för att upptäcka brottet,
- (d) detaljerad information om rubriceringen av det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, tillämpliga påföljder och andra rättsliga konsekvenser av det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, inbegripet information om körkortsindragning

(inklusive prickning eller andra begränsningar av rätten att framföra fordon), i enlighet med den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

- (e) detaljerad information om var och hur man kan utöva rätten till försvar eller överklaga beslutet att beivra det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, inbegripet kraven för att ett sådant överklagande ska kunna tas upp till prövning och tidsfristen för överklagande, och om huruvida och på vilka villkor utevaroförfaranden är tillämpliga, i enlighet med den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,
- (f) i tillämpliga fall, information om förfarandena för de personer som avses i punkt 1 andra stycket i denna artikel för att informera myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks om den ansvariga personens identitet i enlighet med artikel 4b,
- (g) i tillämpliga fall, detaljerade uppgifter om namn, adress och internationellt bankkontonummer (Iban-nummer) för den myndighet till vilken ett bötesbelopp kan betalas, om betalningsfristen och om alternativa betalningsmetoder, särskilt särskilda programvaror, så länge dessa metoder är tillgängliga för både inhemska och utrikes bosatta personer,
- (h) information om tillämpliga dataskyddsregler, registrerade personers rättigheter och tillgången till ytterligare information eller hänvisning till den plats där denna information lätt kan hämtas i enlighet med artikel 13 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680, inbegripet information om vilken källa personuppgifterna härrör från, eller artikel 13 och 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679,
- (i) i tillämpliga fall, detaljerad information om huruvida och hur påföljderna för de brott som förtecknas i artikel 2.1 kan mildras, inbegripet genom förskottsbetalning av ett bötesbelopp,
- (j) i tillämpliga fall, en tydlig uppgift om att det privata eller offentliga organ som skickar det är ett ombud som bemyndigats av den medlemsstat där brottet begicks i enlighet med artikel 5b och en tydlig avgränsning mellan de belopp som begärs, på grundval av deras rättsliga grund.

3. Genom undantag från punkt 2 ska medlemsstaterna säkerställa att informationsbrevet innehåller åtminstone de uppgifter som anges i punkt 2 c, d, e och g om den ansvariga personen är en utrikes bosatt förare och har kontrollerats på plats vid en vägkontroll.

4. På begäran av de förmodat ansvariga personerna ska den medlemsstat där brottet begicks säkerställa att tillgång ges till all väsentlig information som innehas av de myndigheter som är behöriga att utreda ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som förtecknas i artikel 2.1.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att tidsfristen för utrikes bosatta att utöva sin rätt att överklaga eller att mildra påföljder, i enlighet med punkt 2 e och i, börjar löpa dagen för mottagandet av informationsbrevet.”

- (7) Följande artiklar ska införas som artiklarna 5a och 5b:

”Artikel 5a

Delgivning av informationsbrevet och uppföljningshandlingarna

1. Medlemsstaterna ska sända informationsbrevet och uppföljningshandlingarna till de förmodat ansvariga personerna genom rekommenderad försändelse eller elektroniska medel av samma värde i enlighet med kapitel III avsnitt 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 *, eller, i det fall som avses i artikel 5.3 i den här förordningen, lämna informationsbrevet direkt till den förmodat ansvariga personen.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att informationsbrevet skickas senast en månad efter registreringen av ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som förtecknas i artikel 2.1, eller, om fler informationsbrev måste skickas under utredningen, 15 dagar från den händelse som gjorde det nödvändigt att skicka de efterföljande informationsbreven.

Medlemsstaterna ska säkerställa att eventuella uppföljningshandlingar skickas inom 15 dagar från den händelse som gjorde det nödvändigt att skicka dem.

3. Den medlemsstat där brottet begicks får skicka informationsbrevet eller uppföljningshandlingarna till de förmodat ansvariga personerna via myndigheterna i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, om

- (a) adressen till den person för vilken handlingarna är avsedd är okänd, ofullständig eller osäker,
- (b) det enligt förfaranderegler i den medlemsstat där brottet begicks krävs bevis för delgivning av handlingen, med undantag för bevis som kan erhållas genom rekommenderad försändelse eller på motsvarande elektronisk väg,
- (c) det inte har varit möjligt att delge handlingen med rekommenderad försändelse eller på motsvarande elektronisk väg,
- (d) den medlemsstat där brottet begicks har motiverade skäl att anse att delgivning av handlingen genom rekommenderad försändelse eller på motsvarande elektronisk väg i det enskilda fallet är ineffektivt eller olämpligt.

4. Begäran om att inleda det förfarande för ömsesidigt bistånd som avses i punkt 3 får göras av en administrativ eller rättslig myndighet, eller av den polismyndighet som är behörig i det berörda fallet, i enlighet med den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks.

Det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks ska översända informationsbrevet eller de uppföljningshandlingar som är avsedda att delges det nationella kontaktstället i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, tillsammans med en elektroniskt strukturerad begäran.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att det informationsbrev och de uppföljningshandlingar som ska delges i enlighet med punkt 3 delges antingen i enlighet med medlemsstaternas nationella lagstiftning eller, när det är vederbörligen motiverat, på ett särskilt sätt som begärs av den medlemsstat där brottet begicks, såvida inte en sådan metod är oförenlig med deras nationella lagstiftning.

6. Registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten ska säkerställa att dess nationella kontaktställe upprättar ett elektroniskt strukturerat intyg och skickar det till det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks i följande fall:

- (a) När formaliteterna för delgivning av informationsbrevet eller uppföljningshandlingarna fullgjorts i enlighet med punkt 3.
- (b) Om leveransen inte kunnat ske.

På begäran av den medlemsstat där brottet begicks ska intyget åtföljas av en kopia av de delgivna handlingarna.

7. Den begäran som avses i punkt 4 ska lämnas på det eller ett av de språk i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten som anmälts till kommissionen i enlighet med punkt 8. Det intyg som avses i punkt 6 ska vara författat på språket i den medlemsstat där det brott som begicks anmälts till kommissionen i enlighet med punkt 8.

8. Om den medlemsstat där brottet begicks beslutar att inleda ett uppföljningsförfarande avseende de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1, ska den medlemsstaten skicka informationsbrevet och uppföljningshandlingarna på det språk som anges i fordonets registreringsdokument.

Om uppgiften om språket i fordonets registreringsdokument inte är tillgängligt, eller om det finns rimliga tvivel om huruvida det skulle vara förenligt med skyddet av den berörda personens grundläggande rättigheter att skicka informationsbrevet eller uppföljningshandlingarna på det språk som används i fordonets registreringsdokument, ska informationsbrevet och uppföljningshandlingarna sändas på det eller de officiella språken i registreringsmedlemsstaten eller i den medlemsstat där den förmodat ansvariga personen är bosatt.

I fall som omfattas av andra stycket i denna punkt, om det finns flera officiella språk i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, ska informationsbreven och uppföljningshandlingarna sändas på det eller de officiella språken i den region eller det andra geografiska delområde där de förmodat ansvariga personernas adress är belägen, eller på ett annat språk som den medlemsstaten har angett att den kommer att godta.

Medlemsstaterna ska meddela kommissionen vilket officiellt unionsspråk informationsbrevet kan sändas på, vid behov uppdelat på regioner eller andra geografiska delområden. Kommissionen ska göra förteckningen över godkända språk tillgänglig på den onlineportal som avses i artikel 8.

9. Medlemsstaterna ska säkerställa att de förmodat ansvariga personerna får kommunicera med myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks, fram till överklagandeförfarandet inför domstol, på något av de språk som antingen registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, eller den medlemsstat där brottet begicks, meddelat kommissionen i enlighet med artikel 8, eller, om den berörda personen inte har tillräckliga kunskaper i dessa språk, på ett unionsspråk som personen talar eller förstår.

10. Medlemsstaterna ska säkerställa att kvaliteten på översättningen av informationsbrevet och uppföljningshandlingarna minst motsvarar den standard som fastställs i artikel 3.9 i direktiv 2010/64/EU.

11. Den medlemsstat där brottet begicks ska säkerställa att informationsbrevet och de uppföljningshandlingar som delges de förmodat ansvariga personerna snabbt och effektivt kan omprövas av en domstol eller liknande institution med befogenhet att anta rättsligt bindande beslut, på begäran av en person som har ett rättsligt intresse av resultatet av de förfaranden som inletts enligt artikel 5, och som anför att dessa handlingar inte är förenliga med denna artikel.

12. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att specificera innehållet i det standardiserade elektroniska formuläret för den begäran som avses i punkt 4 och för det intyg som avses i punkt 6, samt funktionerna och de tekniska specifikationerna

för programvaruapplikationen för datautbyte, inbegripet cybersäkerhetsåtgärder. Programvaruspecifikationerna ska omfatta både asynkront informationsutbyte online och asynkron batchöverföring. Uppgifterna ska överföras med hjälp av den senaste krypteringstekniken. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10a.2.

Artikel 5b

Ekonomiska krav från rättsliga enheter som bemyndigats av medlemsstaterna

Medlemsstaterna ska säkerställa att om de bemyndigar en privat eller offentlig enhet med särskild status som juridisk person att förvalta de uppföljningsförfaranden eller delar därav som inletts i enlighet med artikel 5.1, inbegripet verkställighet av bötesstraff, ska de förmodat ansvariga personerna inte vara skyldiga att betala den enhetens avgifter för rättsliga och administrativa kostnader som uppstår till följd av förvaltningen av dessa förfaranden. Detta påverkar inte medlemsstaternas myndigheters rätt att ta ut proportionella administrativa avgifter.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73).”

- (8) Artiklarna 6, 7 och 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Rapportering och övervakning

1. Senast följande datum: den 6 maj 2024, den 6 maj 2026 (...), ska alla medlemsstater sända en fullständig rapport till kommissionen i enlighet med andra och tredje stycket i denna punkt.

Den fullständiga rapporten ska innehålla uppgift om hur många automatiska sökningar som den medlemsstat där brottet begicks har genomfört riktade till det nationella kontaktstället i registreringsmedlemsstaten, till följd av brott som begåtts på dess territorium, tillsammans med uppgift om vilken typ av brott som förfrågningarna gällde samt om antalet resultatlösa förfrågningar.

Den fullständiga rapporten ska även innehålla en beskrivning av situationen på nationell nivå vad gäller uppföljningen av trafiksäkerhetsrelaterade brott, med information om andelen sådana brott som har följts upp genom ett informationsbrev.

2. Senast [*fyra år efter dagen för detta direktivs ikraftträdande*], och därefter vart fjärde år, ska alla medlemsstater sända en rapport till kommissionen om tillämpningen av detta direktiv.

3. Rapporten ska innehålla uppgift om hur många automatiska sökningar som den medlemsstat där brottet begicks har genomfört i enlighet med artikel 4.1 och som riktats till det nationella kontaktstället i registreringsmedlemsstaten, till följd av trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 och som begåtts på dess territorium, tillsammans med uppgift om vilken typ av brott som förfrågningarna gällde samt om det strukturerade antalet resultatlösa förfrågningar efter typ av uteblivet resultat. Denna information får baseras på de uppgifter som tillhandahålls genom Eucaris.

Rapporten ska också innehålla en beskrivning av situationen på nationell nivå när det gäller uppföljningen av trafiksäkerhetsrelaterade brott. I beskrivningen ska minst följande anges:

- (a) Det totala antalet registrerade trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 som upptäcktes automatiskt eller utan identifiering av den ansvariga personen på plats.
 - (b) Antalet registrerade trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 som begicks med fordon registrerade i en annan medlemsstat än den medlemsstat där brottet begicks och som upptäckts automatiskt eller utan identifiering av den ansvariga personen på plats.
 - (c) Antalet fasta eller mobila automatiska detekteringsutrustningar, inklusive hastighetskameror.
 - (d) Antalet bötesstraff som betalats frivilligt av utrikes bosatta personer.
 - (e) Antalet elektroniskt överförda begäranden om ömsesidigt bistånd i enlighet med artikel 4a.3 och antalet sådana begäranden där informationen inte tillhandahölls.
 - (f) Antalet elektroniskt översända begäranden om ömsesidigt bistånd i enlighet med artikel 5a.4 och antalet sådana begäranden där det inte var möjligt att delge handlingarna.
4. Kommissionen ska utvärdera medlemsstaternas rapporter och informera den kommitté som avses i artikel 10a om rapportinnehållet senast 6 månader efter att ha mottagit rapporterna från samtliga medlemsstater.

Artikel 7

Ytterligare skyldigheter

Utan att det påverkar skyldigheterna enligt förordning (EU) 2016/679, direktiv (EU) 2016/680 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555* ska medlemsstaterna informera varandra om cybersäkerhetsincidenter som anmälts i enlighet med artikel 10 i direktiv (EU) 2022/2555, om incidenterna avser uppgifter som lagras i virtuella eller fysiska moln eller molnvärdtjänster.

Artikel 8

Portal för gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (CBE-portalen)

1. Kommissionen ska inrätta och underhålla en online CBE-portal som är tillgänglig på unionens alla officiella språk och som ska ha till uppgift att
- (a) informera med trafikanter om gällande regler i medlemsstaterna på det område som omfattas av detta direktiv, särskilt trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler, överklagandeförfaranden, tillämpade påföljder samt betalningssystem och betalningssätt för böter,
 - (b) utbyta information och gynna annat samarbete mellan nationella kontaktställen och andra relevanta myndigheter i medlemsstaterna och med andra trafikanter, särskilt genom att ge tillgång till särskilda applikationer i medlemsstaterna som

underlättar verkställandet av påföljder, inbegripet betalning av böter, i tillämpliga fall. Detta kan inbegripa utbyte av uppgifter i fordonsregister och uppgifter om personer som förmodas vara ansvariga för de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1.

2. Åtkomst till CBE-portalen ska ges till de nationella kontaktställena och andra relevanta myndigheter som är behöriga att identifiera ansvariga personer och att över gränserna kontrollera efterlevnaden av trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler i medlemsstaterna.

3. Medlemsstaterna ska hjälpa trafikanterna att kontrollera att informationsbrev och uppföljningshandlingarna är äkta. I detta syfte ska medlemsstaterna utbyta mallar för informationsbrev och uppföljningshandlingar som utfärdas av deras myndigheter och som används i gränsöverskridande fall. Utbytet ska ske mellan medlemsstaterna och kommissionen via CBE-portalen. Medlemsstaterna ska också underrätta varandra om de myndigheter och bemyndigade rättsliga enheter som har rätt att utfärda dessa brev och handlingar. Kommissionen ska vara personuppgiftsansvarig för CBE-portalen i enlighet med förordning (EU) 2018/1725**.

4. CBE-portalen ska vara kompatibel med det gränssnitt som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724*** och med andra portaler eller plattformar med liknande ändamål, såsom den europeiska e-juridikportalen.

5. Medlemsstaterna ska för tillämpningen av denna artikel förse varandra och kommissionen med aktuell information och regelbundet samverka med trafikanter via CBE-portalen.

6. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa de tekniska specifikationer, inbegripet cybersäkerhetsåtgärder, som krävs för användning och underhåll av CBE-portalen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10a.2.

* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 av den 14 december 2022 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972, och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333, 27.12.2022, s. 80).

** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

*** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 295, 21.11.2018, s. 1).”

(9) Följande artikel ska införas som artikel 8a:

”Artikel 8a

Ekonomiskt stöd till gränsöverskridande samarbete för kontroll av efterlevnaden

Kommissionen ska ge ekonomiskt stöd till initiativ som bidrar till gränsöverskridande samarbete för att kontrollera efterlevnaden av trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler i unionen, särskilt utbyte av bästa praxis, tillämpning av smarta metoder och tekniker för efterlevnadskontroll i medlemsstaterna, ökad kapacitetsuppbyggnad hos brottsbekämpande myndigheter och informationskampanjer om gränsöverskridande efterlevandeåtgärder.”

- (10) Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Delegerade akter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10 för att ändra bilagan för att uppdatera den mot bakgrund av den tekniska utvecklingen eller när detta krävs i unionsrättsakter som är direkt relevanta för uppdateringen av bilagan.”

- (11) Följande artikel ska införas som artikel 10a:

”Artikel 10a

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011*.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om kommitténs ordförande, inom tidsfristen för att avge yttrandet, så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).”

- (12) Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

Kommissionens rapportering

Kommissionen ska överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas tillämpning av detta direktiv senast 18 månader efter mottagandet från samtliga medlemsstater av de rapporter som avses i artikel 6.2.”

- (13) Bilaga I ska ersättas med texten i bilagan till det här direktivet.

- (14) Bilaga II ska utgå.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast [två år från dagen för dess ikraftträdande]. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

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 underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar
Talman*

*På rådets vägnar
Ordförande*

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1 Förslaget eller initiativets titel

Förslag till direktiv om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.

1.2 Berörda politikområden

Transport, trafiksäkerhet.

1.3 Förslaget eller initiativet avser

☐ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd⁷³

☒ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4 Mål

1.4.1 Allmänt/allmänna mål:

Det allmänna målet med detta initiativ är att förbättra trafiksäkerheten genom effektivare gränsöverskridande upprätthållande av trafiksäkerhetsregler i EU.

1.4.2 Specifikt/specifika mål:

Initiativets särskilda mål är att

- få utrikes bosatta förare att i högre grad efterleva en utökad uppsättning trafiksäkerhetsregler,
- rationalisera förfarandena för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna vid gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott,
- stärka skyddet av de utrikes bosatta gärningsmännens grundläggande rättigheter, bl.a. genom anpassning till nya EU-regler om skydd av personuppgifter.

1.4.3 Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Initiativet kommer att bidra till det allmänna målet att öka trafiksäkerheten i EU genom att stärka upprätthållandet av trafiksäkerhetsregler bland utrikes bosatta gärningsmän, som i dag ofta undgår påföljder. Det kommer att få stora positiva effekter när det gäller att rädda liv och undvika skador (384 liv förväntas räddas och 21 405 skador undvikas).

Förslagets tillämpningsområde kommer att utvidgas till att omfatta andra trafiksäkerhetsrelaterade brott, såsom för kort avstånd till framförvarande fordon, farlig omkörning, farlig parkering, körning över heldragen linje, körning mot färdriktningen eller bristande efterlevnad av bestämmelserna om inrättande och

⁷³

I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

användning av nödkörfält samt framförande av ett överlastat fordon. Genom att tillämpningsområdet utvidgas till dessa brott förväntas antalet upptäckta överträdelser öka med 2 % under 2025 jämfört med referensscenariot, och följaktligen under hela bedömningsperioden.

I dag läggs omkring 20 % av alla utredningar av brott som begåtts med fordon som är registrerade utomlands ned på grund av tekniska problem, såsom bristande tillgång till korrekt information i nationella fordonsregister och svårigheter att identifiera den ansvariga personen. Förslaget förväntas leda till ett ökat antal framgångsrika utredningar. Genom förslaget införs politiska åtgärder som syftar till att förbättra fordonsregistrens innehåll och det befintliga informationsutbytet mellan de brottsbekämpande myndigheterna. Utöver dessa åtgärder omfattar förslaget skräddarsydda uppföljande utredningsförfaranden som bygger på elektroniskt utbyte av specifik information som visuell bevisning för att bättre identifiera den ansvariga personen. Det gör det också möjligt att tillämpa fordonsägarens/fordonsinnehavarens skyldighet att samarbeta med de brottsbekämpande myndigheterna för att identifiera föraren/den faktiska gärningsmannen, i enlighet med medlemsstaternas nationella lagstiftning.

Förslaget bidrar till att förbättra den gränsöverskridande verkställigheten av påföljder, eftersom åtgärder som syftar till att förbättra utredningen och identifieringen av ansvariga personer kommer att leda till högre verkställighetsnivåer, vilket kommer att ha en positiv inverkan på antalet framgångsrikt utredda brott och därmed på likabehandlingen av förare.

Genom förslaget införs åtgärder för att förbättra skyddet av de grundläggande rättigheterna för utrikes bosatta förare för att säkerställa att det informationsbrev eller de uppföljningshandlingar om brottet som utfärdas av de brottsbekämpande myndigheterna innehåller alla nödvändiga uppgifter om administrativa eller straffrättsliga förfaranden och är skrivna på ett språk som förarna förstår, samt att dessa handlingars äkthet kan kontrolleras.

Slutligen syftar förslaget till att med utgångspunkt i befintliga åtgärder förbättra det gränsöverskridande upprätthållandet av trafiksäkerhetsregler. Det innebär att grundscenariot redan innehåller vissa åtgärder för att ta itu med de problem som har konstaterats. De åtgärder som ingår i förslaget är huvudsakligen tekniska och kompletterar de befintliga reglerna, då det har konstaterats att det inte är genomförbart att harmonisera de nationella rättssystemen, inbegripet förfaranden som ligger till grund för gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott och gränsöverskridande verkställighet av påföljder för sådana brott, vilket annars skulle kunna öka andelen framgångsrika utredningar avsevärt.

Då förslaget innebär en utvidgning av direktivets tillämpningsområde och en förenkling av gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott som är skräddarsydd för massupptäckt av brott som ofta betecknas som administrativa, samt digitalisering genom inrättandet av en särskild portal och särskilda it-plattformar, kommer det att bli möjligt att framgångsrikt utreda fler brott och därmed minska straffriheten för utrikes bosatta gärningsmän. Följaktligen kommer utrikes bosatta förare att anpassa sitt beteende på vägarna. Detta förväntas leda till färre överträdelser som begås med fordon registrerade utomlands jämfört med referensscenariot.

1.4.4 Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Kommissionen kommer att övervaka följande prestationsindikatorer avseende initiativets/insatsens genomförande och effektivitet (artikel 6 i förslaget):

- Det totala antalet registrerade trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av direktivet och som upptäcks automatiskt eller utan identifiering av den ansvariga personen på plats.
- Antalet registrerade trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av direktivet och som begås med fordon som är registrerade i en annan medlemsstat än den medlemsstat där brottet begicks och som upptäcktes automatiskt eller utan identifiering av den ansvariga personen på plats.
- Antalet fasta eller mobila automatiska detektorer, såsom hastighetskameror.
- Antalet bötesstraff som betalas frivilligt av utrikes bosatta personer.
- Antalet elektroniskt översända förfrågningar inom ramen för förfarandet för ömsesidigt bistånd (uppföljningsutredning) och antalet sådana förfrågningar där informationen inte tillhandahålls.
- Antalet elektroniskt översända begäranden om delgivning av handlingar och antalet sådana begäranden där delgivningen inte var möjlig.

1.5 Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1 *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

Inga särskilda krav fastställs som skulle behöva uppfyllas på kort eller lång sikt. På kort sikt förväntas initiativet ändå avsevärt minska strafffriheten för utrikes bosatta gärningsmän, samtidigt som det bygger vidare på det nuvarande direktivet som på ett anmärkningsvärt sätt har bidragit till att undanröja deras anonymitet. På lång sikt förväntas en mer synlig minskning av antalet trafikolyckor med dödsoffer eller allvarliga skador där utrikes bosatta förare är inblandade.

1.5.2 *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Initiativet har liknande EU-mervärde som det nuvarande direktivet. De befintliga bilaterala och multilaterala avtalen (t.ex. CBE-avtalet från Salzburgforumet) skulle inte kunna vara lika verkningsfulla som direktivet, varken när det gäller att sätta stopp för strafffriheten för utrikes bosatta gärningsmän eller säkerställa likabehandling av alla trafikanter. Utvärderingen av direktivet har visat att om medlemsstaterna skulle försöka uppnå samma resultat genom att ingå bilaterala avtal skulle hundratals sådana avtal behöva undertecknas, vilket skulle skapa en enorm komplexitet och eventuella inkonsekvenser, vilket i slutändan skulle leda till betydande kostnader för de nationella förvaltningarna. Mervärdet av EU-åtgärder kan därför också betraktas ur effektivitetssynpunkt, med tanke på att en enda ram är mer effektiv.

Bristerna i det nuvarande direktivet – särskilt dess bristande ändamålsenlighet – kan endast åtgärdas genom åtgärder på EU-nivå. Endast genom ett EU-instrument kan konsekvent och effektivt gränsöverskridande upprätthållande av trafiksäkerhetsreglerna uppnås i hela EU.

1.5.3 Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Utvärderingen av det nuvarande direktivet visade att direktivet har en positiv inverkan när det gäller att undanröja anonymiteten för gärningsmän som begått ett trafiksäkerhetsrelaterat brott utomlands, eftersom antalet utredda trafiksäkerhetsrelaterade brott som begåtts av utrikes bosatta personer har ökat med tiden. Åtgärderna i det nuvarande direktivet är dock otillräckliga för att sätta stopp för straffriheten. Under 2015 utreddes inte omkring 50 % av de upptäckta trafiksäkerhetsrelaterade brott som hade begåtts av utrikes bosatta personer, och omkring 50 % av bötesstraffen för de utredda brotten betalades aldrig. Nästan inga av de bötesstraff som gärningsmännen vägrade att betala verkställdes. När påföljderna verkställdes som de skulle berodde detta huvudsakligen på frivilliga betalningar.

Den främsta förklaringen till detta är svårigheterna för medlemsstaterna att samarbeta i utredningen av trafiksäkerhetsrelaterade brott och i verkställigheten av påföljder efter utbyte av uppgifter ur fordonsregister, särskilt när olika system för rättsligt ansvar tillämpas. Ett sådant samarbete framstod dock som framgångsrikt mellan de medlemsstater som hade ingått bilaterala eller multilaterala avtal som komplement till unionsrätten.

1.5.4 Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Den föreslagna översynen av CBE-direktivet är förenlig med annan EU-lagstiftning om trafiksäkerhet enligt följande: I översynen hänvisas till rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon i fråga om klassificering av datauppgifter ur fordonsregister. Tillämpningsområdet för CBE-direktivet utvidgas till att omfatta framförande av ett överlastat fordon, och har därför en nära koppling till tillämpningen av rådets direktiv 96/53/EG om högsta tillåtna vikter och dimensioner för vissa fordon. Översynen kompletterar körkortsdirektivet genom att tillåta användning av personuppgifter från körkortsregister för gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott för att informera gärningsmän om påföljder som påverkar deras rätt att framföra fordon och för att identifiera de personer som är ansvariga för trafiksäkerhetsrelaterade brott. Förslaget är också samstämmigt med en bredare uppsättning av befintliga rättsliga instrument och pågående initiativ på unionsnivå som måste beaktas i samband med detta initiativ, särskilt på området för polissamarbete och straffrättsligt samarbete, såsom befintliga gränsöverskridande utredningsförfaranden enligt konventionen om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater, den europeiska utredningsordern och Prümbesluten som för närvarande håller på att ses över.

För att säkerställa ett konsekvent gränsöverskridande upprätthållande av trafiksäkerhetsregler fastställs ett förhandlingspaket som består av tre initiativ – utöver detta förslag till direktiv om ändring av CBE-direktivet innehåller det också ett förslag till ett nytt körkortsdirektiv (som ersätter direktiv 2006/126/EG om körkort) och ett förslag till ett Europaparlamentets och rådets direktiv om verkställande av kördiskvalifikationer med unionsomfattande verkan.

1.5.5 En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

Engångskostnaderna under 2025 och kommissionens löpande anpassningskostnader fram till 2050 uppstår främst i samband med inrättandet av it-systemet för att stödja

utbyten mellan statliga myndigheter/organisationer och fysiska och juridiska personer i gränsöverskridande administrativa och straffrättsliga förfaranden. Den särskilda portalens informationsfunktion kommer att bygga på den befintliga webbplats som förvaltas av kommissionen (Åka utomlands), och uppgraderingen av detta system skulle innebära den bästa användningen av den nuvarande organisationen och hittills investerade resurser. Inrättandet av it-systemet kräver inte någon ökning av personalresurserna.

1.6 Beräknad varaktighet för och beräknade budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet

☐ begränsad varaktighet

- ☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ budgetkonsekvenser från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för åtagandebemyndiganden och från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för betalningsbemyndiganden.

☒ obegränsad varaktighet

- Efter en inledande period från 2025–2027
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er)⁷⁴

☒ Direkt förvaltning som sköts av kommissionen

- ☐ av dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;

☐ Delad förvaltning med medlemsstaterna

☐ Indirekt förvaltning genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett
- ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- ☐ EIB och Europeiska investeringsfonden
- ☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- ☐ offentligrättsliga organ
- ☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten.
- *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

Anmärkningar

Genomförandet av förslaget kräver att ett nytt it-system inrättas och underhålls. Detta system bör koppla samman befintliga nätverk av nationella it-system och interoperabla accesspunkter, som varje medlemsstat förvaltar under eget ansvar, för att möjliggöra ett säkert och tillförlitligt gränsöverskridande utbyte av uppgifter om

⁷⁴ Närmare förklaringar av de olika genomförandemetoderna med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på webbplatsen Budgpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

trafiksäkerhetsrelaterade brott. Kommissionen kommer att genom genomförandeakter fastställa lämpliga it-lösningar som medlemsstaterna kan välja att använda, inbegripet utformning/arkitektur och tekniska specifikationer för en särskild portal och elektroniska system (gränssnittsplattformar) för att koppla samman nationella system för utbyte av information. Kommissionens anpassningskostnader förväntas bestå av tre huvudsakliga kostnadskomponenter (beräknade i nuvärdet) enligt följande:

- De engångskostnader för 2025 som uppstår till följd av informationsutbytet mellan medlemsstaterna när det gäller kontrollen av informationsbrevet och uppföljningshandlingarna via den särskilda portalen uppskattas till 405 000 euro.
- Engångskostnader på 70 000 euro planeras för 2025 till följd av inrättandet av den särskilda portalen.
- De löpande anpassningskostnaderna (utveckling, underhåll och stöd till den särskilda portalen) uppskattas till cirka 50 000 euro per år och är avsedda för ett mer interaktivt utbyte av information mellan medlemsstaternas brottsbekämpande myndigheter och medborgare/vägrafikmyndigheter, inte bara om gällande trafiksäkerhetsregler (kommissionens befintliga webbplats ”Åka utomlands”), utan även om tillämpliga sanktionssystem och överklagandeförfaranden.

2. FÖRVALTNING

2.1 Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

De uppgifter som genomförs direkt av GD Transport och rörlighet kommer att följa den årliga planerings- och övervakningscykeln på det sätt som denna genomförs av kommissionen och genomförandeorganen, inbegripet resultatrapportering genom GD Transport och rörlighets årliga verksamhetsrapport.

Kommissionen kommer att övervaka genomförandet av och effektiviteten i tillämpningen av initiativet/interventionen genom rapportering av särskilda indikatorer (artikel 6 i förslaget) som till exempel omfattar antalet automatiska utgående/inkommande förfrågningar från den medlemsstat där brottet begicks och som riktas till den medlemsstat där fordonet är registrerat, eller antalet registrerade trafiksäkerhetsrelaterade brott som upptäcks automatiskt eller utan identifiering av den ansvariga personen på plats och begås med fordon som är registrerade utomlands, eller antalet automatisk kontrollutrustning (t.ex. hastighetskameror), eller frivilligt betalda böter av utrikes bosatta personer.

Medlemsstaternas rapporteringsperiod, som för närvarande är två år, förlängs till fyra år så att den anpassas till kommissionens utvärderingskalender, vilket minskar den administrativa bördan för de nationella myndigheterna. Syftet med it-plattformen/it-plattformarna är att underlätta automatisk sammanställning av uppgifter genom särskilda rapporteringsfunktioner.

2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1 *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Den enhet inom GD Transport och rörlighet som ansvarar för politikområdet kommer att hantera genomförandet av direktivet i samarbete med andra relevanta enheter och generaldirektorat.

Utgifterna kommer att genomföras genom direkt förvaltning, med full tillämpning av bestämmelserna i budgetförordningen. Kontrollstrategin för upphandlingar och bidrag inom GD Transport och rörlighet omfattar särskilda rättsliga, operativa och finansiella förhandskontroller av förfarandena (inbegripet, för upphandling, en översyn av den rådgivande kommittén för upphandling och kontrakt) samt av undertecknandet av kontrakt och avtal. Dessutom är utgifter för upphandling av varor och tjänster föremål för förhands- och, vid behov, efterhandskontroller och finansiella kontroller.

2.2.2 *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Mycket låg risk Den särskilda portalen kommer att bygga på den befintliga webbplatsen Åka utomlands (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_sv.htm) och kommer att uppgraderas för att bli mer interaktiv och tillhandahålla ytterligare funktioner. De identifierade riskerna är kopplade till användningen av upphandlingsförfaranden: förseningar, tillgång till uppgifter, aktuell information till marknaden osv. Dessa risker omfattas av budgetförordningen och mildras genom den uppsättning interna

kontroller som GD Transport och rörlighet genomför för upphandlingar till detta värde.

2.2.3 *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Den begärda ökningen av budgeten gäller inrättandet och underhållet av it-systemet. När det gäller kontrollverksamheten i samband med de it-system som utvecklats eller förvaltas av det direktorat som ansvarar för förslaget övervakar it-styrkommittén regelbundet direktoratets databaser och de framsteg som görs, med beaktande av förenklingen av och kostnadseffektiviteten hos kommissionens it-resurser.

GD Transport och rörlighet rapporterar varje år i sin årliga verksamhetsrapport om sina kostnader för kontroll av verksamheten. Riskprofilen och kostnaderna för kontroller av upphandlingar är i linje med kraven.

2.3 **Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter**

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Kommissionens ordinarie förebyggande åtgärder och skyddsåtgärder skulle tillämpas, särskilt följande:

- Betalningar för beställda tjänster ska kontrolleras av kommissionens personal innan utbetalningen görs, med beaktande av villkoren i avtalen, ekonomiska principer samt god ekonomisk och administrativ sed. Åtgärder för bedrägeribekämpning (övervakning, rapporteringskrav osv.) kommer att ingå i alla avtal och kontrakt mellan kommissionen och dess betalningsmottagare.

- Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2013 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) ska tillämpas fullt ut i syfte att bekämpa bedrägerier, korruption och annan olaglig verksamhet.

GD Transport och rörlighet antog 2020 en reviderad strategi för bedrägeribekämpning. GD Transport och rörlighets strategi för bedrägeribekämpning bygger på kommissionens strategi för bedrägeribekämpning och en särskild riskbedömning som genomförts internt för att identifiera de områden som är mest sårbara för bedrägeri, de kontroller som redan införts och de åtgärder som behövs för att förbättra generaldirektoratets förmåga att förebygga, upptäcka och korrigera bedrägeri.

De kontraktsbestämmelser som gäller för offentlig upphandling säkerställer att revisioner och kontroller på plats kan genomföras av kommissionens avdelningar, däribland Olaf, med tillämpning av de standardbestämmelser som rekommenderas av Olaf.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgift	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. ⁷⁵	från Eftaländer ⁷⁶	från kandidatländer och potentiella kandidater ⁷⁷	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
01	02 20 04 01	Differentierade	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nya budgetrubriker som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgift	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	från kandidatländer och potentiella kandidater	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

⁷⁵ Diff. = differentierade anslag / Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

⁷⁶ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁷⁷ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

3.2 Förslagets beräknade budgetkonsekvenser på anslagen

3.2.1 Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande: Inga ytterligare anslag behövs De belopp som behövs för att finansiera projektet kommer att omfördelas från de anslag som redan ingår i den officiella budgetplaneringen under de särskilda budgetposterna.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	01	Inre marknaden, innovation och digitalisering
------------------------------------	----	---

GD: Transport och rörlighet			År 2025 ⁷⁸	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029+	TOTALT (2025 – 2050)
• Driftsanslag								
Budgetpost ⁷⁹ 02 20 04 01	Åtaganden	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalningar	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Budgetrubrik	Åtaganden	(1b)						
	Betalningar	(2b)						
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁸⁰								
Budgetrubrik		(3)						

⁷⁸ År 2025 är det år då förslaget eller initiativet börjar genomföras.

⁷⁹ Enligt den officiella kontoplanen.

⁸⁰ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

TOTALA anslag för GD Transport och rörlighet	Åtaganden	=1a+1b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalningar	=2a+2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalningar	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)						0,051
TOTALA anslag inom ramen för RUBRIK 1 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalningar	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Upprepa avsnittet ovan om flera rubriker avseende driftsanslag i budgetramen påverkas av förslaget eller initiativet:

TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalningar	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)						
TOTALA anslag för RUBRIKerna 1–6 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalningar	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Detta avsnitt ska fyllas i med hjälp av det datablad för budgetuppgifter av administrativ natur som först ska föras in i [bilagan till finansieringsöversikt för rättsakt](#) (bilaga 5 till kommissionens beslut om interna bestämmelser för genomförandet av kommissionens avsnitt av Europeiska unionens allmänna budget), vilken ska laddas upp i DECIDE som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029+	TOTALT 2025–2050
GD: <.....>							
• Personalresurser							
• Övriga administrativa utgifter							
GD TOTALT <.....>	Anslag						

TOTALA anslag inom ramen för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)								
--	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029+	TOTALT 2025–2050
TOTALA anslag för RUBRIKERN 1–7 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalningar	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2 Beräknad output som finansieras med driftsanslag

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓			År n		År n+1		År n+2		År n+3		För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)						TOTALT	
	OUTPUT																	
	Typ ⁸¹	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 ⁸² ...																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2...																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		
TOTALT																		

⁸¹ Output som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

⁸² Mål som redovisats under punkt 1.4.2: "Specifikt/specifika mål...".

3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- ☒ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☐ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n ⁸³	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	--------

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Övriga administrativa utgifter								
Delsumma för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen								

Utanför RUBRIK 7⁸⁴ i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Andra anslag av administrativ natur								
Delsumma utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen								

TOTALT								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Personalbehov och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av anslag inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

⁸³ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. Ersätt ”n” med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

⁸⁴ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.3.1 Beräknat personalbehov

- ☒ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk.
- ☐ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)							
20 01 02 03 (vid delegationer)							
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
•Extern personal (i heltidsekvivalenter) ⁸⁵							
20 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)							
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	- vid huvudkontoret						
	- vid delegationer						
01 01 01 02 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)							
01 01 01 12 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
TOTALT							

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

⁸⁵ [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

⁸⁶ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

3.2.4 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- ☒ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

De belopp som behövs för att finansiera projektet kommer att omfördelas från budgetpost 02.200401.

- ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.

Beskriv vad som krävs, ange berörda rubriker och budgetrubriker, motsvarande belopp och de instrument som är föreslagna för användning.

- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt de motsvarande beloppen.

3.2.5 Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- ☒ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n ⁸⁷	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

⁸⁷

Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. Ersätt ”n” med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.
- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ Påverkan på egna medel
 - ☐ Påverkan på andra inkomster
 - ange om inkomsterna har avsatts för utgiftsposter ☐

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna ⁸⁸						
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
Artikel								

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs.

--

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

--

⁸⁸ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.