



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 1 mars 2023
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:
2023/0052(COD)

7018/23
ADD 1

TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	1 mars 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2023) 127 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN Följedokument till Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2023) 127 final.

Bilaga: SWD(2023) 127 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.3.2023
SWD(2023) 127 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

[...]

Följedokument till

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

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

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

Sammanfattning
Konsekvensbedömning av förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
I konsekvensbedömningen konstaterades att direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (CBE-direktivet) hade en positiv inverkan när det gäller att undanröja anonymiteten för gärningsmän som har begått ett trafiksäkerhetsrelaterat brott utomlands genom att på ett imponerande sätt öka antalet utredda gränsöverskridande fall. Direktivet har dock också visat sina begränsningar eftersom dess avskräckande effekt inte var tillräcklig för att sätta stopp för gärningsmännens straffrihet på grund av dess begränsade räckvidd, avsaknaden av gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott och gränsöverskridande verkställighet av påföljder för dessa brott, vilket ledde till att en liten andel av de betalda bötesbeloppen från utrikes bosatta gärningsmän (varje år utfärdas mer än sex miljoner påföljder i gränsöverskridande fall som inte verkställs) och otillräckligt skydd av utrikes bosatta personers grundläggande rättigheter.
Vad vill man uppnå?
Initiativets allmänna mål är att förbättra trafiksäkerheten. Detta bör åstadkommas genom en förändring av beteendet hos utrikes bosatta förare, som följd av en minskning av den straffrihet som utrikes bosatta förare fortfarande åtnjuter. Straffriheten skulle minskas genom bättre gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott (då dessa med andra ord skulle öka sannolikheten för att utrikes bosatta gärningsmän identifieras och att bötesstraffet verkställs). Samtidigt skulle utrikes bosatta personer få informationsbrev/strafförelägganden på ett språk som de förstår, inom rimlig tid och i en form som gör det lätt att kontrollera dokumentens äkthet.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritetsprincipen)?
Utän EU-åtgärder skulle gränsöverskridande verkställighet av trafiksäkerhetsregler behöva bygga på befintliga bilaterala och multilaterala avtal. Om ett lapptäcke av avtal upprättades mellan medlemsstaterna skulle detta inte garantera likabehandling av EU:s invånare och det skulle, med tanke på skillnaderna i vad avtalen omfattar, vara mindre effektivt när det gäller att sätta stopp för straffriheten för utrikes bosatta gärningsmän. Åtgärder på EU-nivå skulle därför vara mer effektiva än dåligt samordnade åtgärder på medlemsstatsnivå.
B. Lösningar
Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det något rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
De utvalda politiska åtgärderna har grupperats i tre alternativ, alternativ 1, 2 och 3, varav alternativ 2 och 3 har varianter (alternativ 2A respektive 3A). Alternativ 1 utgör grunden för alla andra politiska alternativ. Det omfattar 11 av de 16 politiska åtgärderna, däribland de flesta som rör tekniska frågor samt skyddet av de grundläggande rättigheterna. I alternativ 2 finns, förutom åtgärderna i alternativ 1, inrättandet av särskilda uppföljningsförfaranden för gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott som gör det möjligt för nationella myndigheter att utbyta mer information än enbart uppgifter ur fordonsregister. Alternativ 2A, som är det rekommenderade alternativet, bygger på alternativ 2 och lägger till en skyldighet för fordonsinnehavare/fordonsägare att samarbeta med de brottsbekämpande

myndigheterna för att identifiera den person som är ansvarig för trafiksäkerhetsrelaterade brott. Alternativ 3 bygger på alternativ 2A. Här ingår även en skräddarsydd uppföljningsmekanism – en *lex specialis* – för ömsesidigt erkännande av bötesstraff som utfärdas för trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av CBE-direktivet. Slutligen är alternativ 3A en mer avancerad version av alternativ 3 eftersom det minskar de grunder som kan anföras för icke-erkännande och icke-verkställighet av bötesstraff som utfärdats av andra medlemsstater.

Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?

Det finns ett brett stöd bland berörda parter för att utvidga CBE-direktivets tillämpningsområde till andra trafiksäkerhetsrelaterade brott. Myndigheternas åsikter skiljer sig åt när det gäller hur direktivet kan bli effektivare. Samtliga är positiva till åtgärder som syftar till att förbättra gränsöverskridande utredningar av brott. Vissa är dock kritiska till specifika (dvs. mindre betungande) regler för gränsöverskridande verkställighet av bötesstraff, medan andra skulle föredra sådana särskilda regler om ömsesidigt erkännande av bötesstraff för trafiksäkerhetsrelaterade brott som begås utomlands. Trafikantorganisationerna är mycket positiva till alla åtgärder som skulle bidra till att förbättra skyddet av utrikes bosatta personers grundläggande rättigheter.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges nyttan med de huvudsakliga alternativen)?

Det rekommenderade alternativet anses vara ändamålsenligt för uppnående av de avsedda politiska målen, medföra stora nettofördelar, vara internt konsekvent, stå i proportion till medlemsstaternas regler och förfaranden och generellt sett vara det bästa i fråga om politisk och rättslig genomförbarhet. Under bedömningsperioden 2025–2050 beräknas 384 liv räddas och 21 789 skador undvikas, vilket i monetära termer motsvarar cirka 2,8 miljarder euro jämfört med grundscenariot, i form av minskade externa kostnader för olyckor.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet? (Om det inte finns ett sådant alternativ anges kostnaderna för de huvudsakliga alternativen.)

De ökade verkställighetskostnaderna för medlemsstaternas myndigheter uppskattas till 136,8 miljoner euro i förhållande till referensscenariot, uttryckt som nuvärde under bedömningsperioden 2025–2050. Detta inbegriper engångskostnader på 4,6 miljoner euro för medlemsstaternas förvaltningar (t.ex. för att anpassa it-system).

Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?

Konsekvenserna för små och medelstora företag förväntas bli positiva, men är dock indirekta och begränsade. Förslaget bör leda till minskade kostnader för trafikanterna på grund av att trafikanternas grundläggande rättigheter skyddas bättre. Dessutom förväntas en minskning av de administrativa kostnaderna för leasingföretag och biluthyrningsföretag med omkring 7 miljoner euro i förhållande till referensscenariot, uttryckt som nuvärde under bedömningsperioden 2025–2050.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

Det rekommenderade alternativet bedöms leda till ytterligare verkställighetskostnader till följd av effektivare utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott. De ökade verkställighetskostnaderna för medlemsstaternas myndigheter uppskattas till 132,2 miljoner euro i förhållande till referensscenariot, uttryckt som nuvärde under bedömningsperioden 2025–2050.

Uppstår andra betydande konsekvenser?

Inga andra betydande konsekvenser förväntas.

Proportionalitetsprincipen

Det rekommenderade alternativet går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen och hantera de identifierade problemen.

D. Uppföljning**När kommer åtgärderna att ses över?**

Medlemsstaterna ska skicka sin första rapport till kommissionen om tillämpningen av CBE-direktivet senast fyra år efter det att direktivet trätt i kraft. Kommissionen ska bedöma tillämpningen av direktivet senast 18 månader efter att ha mottagit de första rapporterna från alla medlemsstater.