



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 1. marts 2023
(OR. en)

6792/23

**Interinstitutionel sag:
2023/0052(COD)**

**TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	1. marts 2023
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2023) 126 final
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2023) 126 final.

Bilag: COM(2023) 126 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling
af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser**

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Denne begrundelse ledsager forslaget til direktiv om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser¹ (i det følgende benævnt "CBE-direktivet").

Trafiksikkerheden i EU er forbedret betydeligt i løbet af de seneste 20 år. Antallet af trafikdræbte er faldet med 61,5 % fra ca. 51 400 i 2001 til ca. 19 800 i 2021. Ikke desto mindre har forbedringen af trafiksikkerheden ikke været stor nok til at opfylde EU's politiske ambition om at nedbringe antallet af trafikdræbte med 50 % mellem 2001 og 2010 og med yderligere 50 % mellem 2011 og 2020 (dvs. med 75 % mellem 2001 og 2020) som fremsat i en række strategiske dokumenter, som Kommissionen har udsendt i løbet af de seneste to årtier, såsom *hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010*² og Kommissionens meddelelse *På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020*³. Det rapporterede antal på ca. 18 800 trafikdræbte i 2020 lå stadig et godt stykke over målet på trods af en imponerende årlig reduktion på mere end 17 % under det tilsvarende antal trafikdræbte i 2019, som dog var stærkt påvirket af et hidtil uset fald i trafikmængden i kølvandet på covid-19-pandemien⁴.

I årene før 2020 faldt antallet af trafikdræbte nærmest ikke. Denne opbremsning, der allerede indtrådte omkring 2014, fik EU's transportministre til at udstede en ministererklæring om trafiksikkerhed på det uformelle transportråd i Valletta i marts 2017⁵. I denne erklæring opfordrede medlemsstaterne Kommissionen til at undersøge mulighederne for at styrke EU's retlige rammer for trafiksikkerhed for at vende denne stagnerende tendens.

I juni 2019 offentliggjorde Kommissionen *EU's trafiksikkerhedspolitiske ramme 2021-2030 — Næste skridt hen imod "nulvisionen"*⁶. I denne forbindelse foreslog Kommissionen nye midlertidige mål for nedbringelse af antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne med 50 % mellem 2020 og 2030 som anbefalet i Vallettaerklæringen. Kommissionen baserede denne politiske ramme på den såkaldte "Safe System"-tilgang, hvor det i vid udstrækning er muligt at forebygge dødsfald og alvorlige kvæstelser i forbindelse med trafikulykker, selv om der fortsat vil forekomme sammenstød. Grænseoverskridende håndhævelse af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser er en af hovedhjørnestenene i systemet, da det mindsker muligheden for straffrihed for udenlandske førere. *Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet*⁷ fra 2020 fastsatte milepælen vedrørende reduktion af dødstallet for

¹ EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9.

² COM(2001) 370 final.

³ COM(2010) 389 final.

⁴ Under den første nedlukning i april 2020 rapporterede det europæiske færdselssikkerhedsråd om en nedgang i trafikmængden i større europæiske byer på 70-85 % (<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 vedtog Rådet konklusioner om trafiksikkerhed til støtte for Vallettaerklæringen (jf. dokument 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

alle transportformer i EU til tæt på nul senest i 2050 og bebudede revisionen af CBE-direktivet under flagskibsinitiativ 10 "*Styrkelse af transportsikkerheden*". Dette initiativ blev efterfølgende indsat i bilag II til Kommissionens arbejdsprogram for 2022 (Refit-initiativer) under overskriften "*Nyt skub i europæisk demokrati*"⁸.

Europa-Parlamentet vedtog i oktober 2021 en beslutning om EU's trafiksikkerhedspolitiske rammer 2021-2030⁹. Selv om Parlamentet anerkender de fremskridt, der er gjort, opfordrede det Kommissionen til at revidere CBE-direktivet, da de eksisterende rammer "(...) ikke i tilstrækkelig grad sikrer efterforskning af overtrædelserne med henblik på håndhævelse af sanktioner (...)".

Dette initiativ bygger på det nuværende CBE-direktiv, som 1) har indført elektronisk udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre mellem medlemsstaterne gennem udpegede nationale kontaktpunkter, hvilket bidrager til at identificere ejeren/indehaveren af det køretøj, der er indregistreret i udlandet, og som overtrædelserne er begået med, 2) har udpeget det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris) som den foretrukne IT-plattform for elektronisk udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre, 3) primært er blevet anvendt i praksis i grænseoverskridende tilfælde, hvor overtrædelserne opdages ved hjælp af automatisk eller manuelt overvågningsudstyr, hovedsagelig kameraer (dvs. uden at standse køretøjet og/eller identificere føreren på stedet), 4) omfattede otte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser: hastighedsovertrædelse, undladelse af at bruge sikkerhedssele, undladelse af at stoppe for rødt lyssignal, spirituskørsel, kørsel under påvirkning af stoffer, undladelse af at bruge styrthjelm, ulovlig brug af kørebane, ulovlig brug af mobiltelefon eller anden kommunikationsanordning under kørslen, 5) bestemte, hvordan lovovertrædelserne skal meddeles den pågældende person, herunder sprogordningen — den indeholdt også en (ikke-obligatorisk) skabelon til den informationsskrivelse, der skal sendes, og 6) øgede borgernes bevidsthed ved at kræve, at medlemsstaterne informerer Kommissionen om de gældende trafiksikkerhedsregler og gør dem tilgængelige på et websted på alle officielle sprog¹⁰.

I den konsekvensanalyse¹¹, der ledsagede det første forslag til CBE-direktiv fra 2008, blev det anslået, at ikkehjemmehørende førere tegnede sig for ca. 5 % af vejtrafikken i EU (målt i køretøjskilometer), men at de begik omkring 15 % af hastighedsovertrædelserne. De er derfor relativt mere tilbøjelige til at begå hastighedsovertrædelser end hjemmehørende førere. En af de identificerede årsager hertil var, at ikkehjemmehørende personer bemærkede, at de var mindre tilbøjelige til at blive straffet, når de kørte i en medlemsstat, hvor de ikke havde bopæl, og at de var mindre tilbøjelige til at blive retsforfulgt, hvis de ikke betalte bøder pålagt af udenlandske myndigheder. Selv om det nuværende CBE-direktiv bidrog til at fjerne udenlandske lovovertrædere *anonymitet* ved at øge antallet af efterforskede grænseoverskridende sager betydeligt, har det også bevist sine begrænsninger, da dets afskrækkende virkning ikke var tilstrækkelig til at fjerne lovovertrædere *straffrihed*.

Dette initiativ har til formål yderligere at forbedre trafiksikkerheden ved at udvide anvendelsesområdet for CBE-direktivet til at omfatte andre trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og strømline (dvs. forenkle, digitalisere og forbedre)

⁸ Initiativ nr. 26 i bilag II til COM(2021) 645 final.

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_DA.pdf

¹⁰ Kommissionens websted "En tur til udlandet":
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_da.htm

¹¹ SEK(2008) 351.

efterforskningen af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser begået i udlandet og dermed lette håndhævelsen af sanktioner på tværs af grænserne. Det har også til formål at forbedre beskyttelsen af ikkehjemmehørende føreres grundlæggende rettigheder. Formålet med at frigøre direktivets fulde potentiale er at:

1. øge ikkehjemmehørende føreres overholdelse af yderligere trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler: Farlig adfærd spiller en rolle i et stort antal dødsfald og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Det er afgørende at forebygge denne form for farlig adfærd ved at udvide CBE-direktivets anvendelsesområde til andre trafiksikkerhedsrelaterede overtrædelser og dermed mindske straffrihed. Når medlemsstaterne ikke effektivt kan straffe lovovertrædere fra andre medlemsstater for at sikre ligebehandling af hjemmehørende og ikkehjemmehørende førere, svækker dette i alvorlig grad håndhævelsesindsatsens troværdighed
2. strømline procedurerne for gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser: I evalueringen af CBE-direktivet fra 2016¹² blev der peget på følgende hovedårsager til, at ikkehjemmehørende lovovertrædere ikke retsforfølges: 1) omkring halvdelen af de konstaterede færdselslovsovertrædelser begået af ikkehjemmehørende lovovertrædere blev ikke efterforsket, 2) omkring halvdelen af bødestraffene for de færdselslovsovertrædelser, der var blevet efterforsket, blev ikke effektivt håndhævet, 3) næsten alle overtrædelser, hvor lovovertrædere nægtede at betale bøder, blev ikke retsforfulgt — de sanktioner, der blev effektivt håndhævet, skyldtes hovedsagelig frivillige betalinger. Hovedårsagerne til de konstaterede mangler var besværlig, tidskrævende og derfor manglende gensidig bistand og samarbejde mellem medlemsstaterne i forbindelse med efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og mangler i håndhævelsen af sanktioner efter udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre, navnlig i tilfælde, hvor der gælder forskellige juridiske ansvarsordninger
3. styrke beskyttelsen af ikkehjemmehørende lovovertræderes grundlæggende rettigheder, herunder tilpasning til nye EU-regler om beskyttelse af personoplysninger: Kommissionen modtog en række klager fra borgere om (manglende) overholdelse af de grundlæggende rettigheder, navnlig for så vidt angår klager over påståede færdselslovsovertrædelser i udlandet (navnlig med påstand om manglende eller uklare oplysninger om appelprocedurer), manglende dokumentation, forskellige frister for ikkehjemmehørende og bosiddende personer med hensyn til udstedelse af bødeforlæg/informationsskrivelser, utilstrækkelig forkyndelse af dokumenter, herunder manglende oversættelse og problemer med at få adgang til specifikke oplysninger om begåede overtrædelser og metoder til at fastsætte bødestrafte. Sidst, men ikke mindst, sikrer forslaget tilpasning til den nye EU-lovgivning om beskyttelse af personoplysninger¹³, som er blevet vedtaget i mellemtiden.

¹² SWD(2016) 355 final.

¹³ Forordning (EU) 2016/679 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1) og direktiv (EU) 2016/680 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med kompetente myndigheders behandling af personoplysninger med henblik på at forebygge, efterforske, afsløre eller retsforfølge strafbare handlinger eller fuldbyrde strafferetlige sanktioner og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 89).

Kapitel 3 i denne begrundelse indeholder mere detaljerede oplysninger om, hvordan ovennævnte mål og dertil relaterede problemer håndteres i forbindelse med initiativet.

For at sikre en ensartet tilgang til grænseoverskridende håndhævelse af færdselsregler oprettes der en forhandlingspakke, som består af tre initiativer — ud over dette forslag til direktiv om ændring af CBE-direktivet indeholder den også et forslag til et nyt kørekortdirektiv (der erstatter direktiv 2006/126/EF om kørekort¹⁴ ("kørekortdirektivet")) og et forslag til et nyt direktiv fra Europa-Parlamentet og Rådet om virkningerne på EU-plan af visse frakendelser af førerretten.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Den foreslåede revision af CBE-direktivet er i overensstemmelse med anden EU-lovgivning om trafikssikkerhed. Den 1) henviser til Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer¹⁵ for så vidt angår klassificering af dataelementer fra køretøjsregistre, 2) udvider CBE-direktivets anvendelsesområde til også at omfatte kørsel med et overlæst køretøj og har derfor en tæt forbindelse til anvendelsen af Rådets direktiv 96/53/EF om største tilladte vægt og dimensioner for visse køretøjer¹⁶ og 3) supplerer kørekortdirektivet ved at tillade anvendelse af personoplysninger fra kørekortregistre til grænseoverskridende efterforskning af trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, informere lovovertrædere om anvendte sanktioner, der påvirker deres ret til at føre motorkøretøj, og identificere den person, der er ansvarlig for trafikssikkerhedsrelaterede overtrædelser.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Der findes allerede en bredere vifte af eksisterende retlige instrumenter og igangværende initiativer på EU-plan, navnlig inden for politisamarbejde og retligt samarbejde, som der skal tages hensyn til i forbindelse med dette initiativ, såsom eksisterende grænseoverskridende efterforskningsprocedurer i henhold til konventionen om gensidig retshjælp i straffesager mellem Den Europæiske Unions medlemsstater¹⁷, den europæiske efterforskningskendelse¹⁸ og Prüm afgørelserne, som i øjeblikket er ved at blive revideret¹⁹. Dette forslag indeholder imidlertid specifikke forenklede og digitaliserede procedurer, der tager sigte på at identificere den person, der er ansvarlig for en trafikssikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse, og på procedurer for forkyndelse af dokumenter, som afviger fra ovennævnte retsakter, med henblik på at facilitere millioner af automatisk registrerede trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der ofte kategoriseres som administrative. Som den nuværende udgave af CBE-direktivet har forslaget stærke forbindelser til rammeafgørelse

¹⁴ EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18.

¹⁵ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57.

¹⁶ Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

¹⁷ Rådets retsakt af 29. maj 2000 om udarbejdelse i henhold til artikel 34 i traktaten om Den Europæiske Union af konventionen om gensidig retshjælp i straffesager mellem Den Europæiske Unions medlemsstater (EFT C 197 af 12.7.2000, s. 1).

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/41/EU af 3. april 2014 om den europæiske efterforskningskendelse i straffesager (EUT L 130 af 1.5.2014, s. 1).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

2005/214/RIA²⁰, nemlig i tilfælde af manglende betaling af en bødestraf. Det fremmer en effektiv anvendelse af rammeafgørelsen ved at forbedre identificeringen af de personer, der er ansvarlige for trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, og beskyttelsen af ikkehjemmehørende føreres grundlæggende rettigheder.

Dette forslag henviser også til 1) forordning (EU) nr. 910/2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner²¹ for at sikre retsvirkningen og antageligheden af informationsskrivelsen og de opfølgingsdokumenter, der sendes og modtages ved hjælp af en elektronisk registreret leveringstjeneste, 2) direktiv 2010/64/EU om retten til tolke- og oversætterbistand i straffesager²² med henblik på at sikre, at oversættelsen af informationsskrivelsen og af opfølgingsdokumenterne er af standardkvalitet, og for at sikre, at straffesager, der kræver specifikke garantier for de berørte personer samt retssikkerhedsgarantier for mistænkte og tiltalte ikke berøres af gennemførelsen af det reviderede CBE-direktiv, 3) direktiv (EU) 2022/2555 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen²³ med henblik på at sikre udveksling af oplysninger om indberettede cybersikkerhedshændelser, hvor behandlede personoplysninger lagres ved hjælp af clouds eller cloud-hostingtjenester, 4) forordning (EU) 2018/1724 om en fælles digital portal²⁴ med henblik på at sikre kompatibilitet mellem den særlige digitale portal, der er omhandlet i kapitel 4 i denne begrundelse, og Kommissionens Dit Europa-portal og 5) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/13/EU²⁵, 2013/48/EU²⁶, (EU) 2016/343²⁷, (EU) 2016/800²⁸, (EU) 2016/1919²⁹ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer³⁰ med henblik på

²⁰ Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA af 24. februar 2005 om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestrafte (EUT L 76 af 22.3.2005, s. 16).

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73).

²² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/64/EU af 20. oktober 2010 om retten til tolke- og oversætterbistand i straffesager (EUT L 280 af 26.10.2010, s. 1).

²³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80).

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 af 2. oktober 2018 om oprettelse af en fælles digital portal, der giver adgang til oplysninger, procedurer og bistands- og problemløsningstjenester, og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 1).

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/13/EU af 22. maj 2012 om ret til information under straffesager (EUT L 142 af 1.6.2012, s. 1).

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/48/EU af 22. oktober 2013 om ret til adgang til advokatbistand i straffesager og i sager angående europæiske arrestordrer og om ret til at få en tredjemand underrettet ved frihedsberøvelse og til at kommunikere med tredjemand og med konsulære myndigheder under frihedsberøvelsen (EUT L 294 af 6.11.2013, s. 1).

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/343 af 9. marts 2016 om styrkelse af visse aspekter af uskyldsformodningen og retten til at være til stede under retssagen i straffesager (EUT L 65 af 11.3.2016, s. 1).

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/800 af 11. maj 2016 om retssikkerhedsgarantier for børn, der er mistænkte eller tiltalte i straffesager (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 1).

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1919 af 26. oktober 2016 om retshjælp til mistænkte og tiltalte i straffesager og til eftersøgte i sager angående europæiske arrestordrer (EUT L 297 af 4.11.2016, s. 1).

³⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 af 2. oktober 2018 om oprettelse af en fælles digital portal, der giver adgang til oplysninger, procedurer og bistands- og problemløsningstjenester, og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 1).

at sikre, at straffesager, der kræver specifikke garantier for de berørte personer, ikke berøres af gennemførelsen af det reviderede CBE-direktiv.

Som nævnt i målene for dette initiativ er EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger blevet reformeret. Navnlig blev direktiv (EU) 2016/680 (direktivet om databeskyttelse på retshåndhævelsesområdet) vedtaget og trådte i kraft i maj 2016. Ifølge artikel 62, stk. 6, i direktivet om databeskyttelse på retshåndhævelsesområdet skulle Kommissionen inden den 6. maj 2019 gennemgå andre EU-retsakter, der regulerer de kompetente myndigheders behandling af personoplysninger til retshåndhævelsesformål, for at vurdere behovet for at tilpasse dem til direktivet om databeskyttelse på retshåndhævelsesområdet, og, hvis det er hensigtsmæssigt, fremsætte forslag til ændring af dem for at sikre konsekvens i beskyttelsen af personoplysninger inden for anvendelsesområdet for direktivet om databeskyttelse på retshåndhævelsesområdet. I 2020 offentliggjorde Kommissionen resultaterne af sin revision i en meddelelse³¹, der angiver ti retsakter, herunder CBE-direktivet, som bør tilpasses direktivet om databeskyttelse på retshåndhævelsesområdet, og en tidsplan herfor. Dette initiativ sikrer derfor tilpasning til direktivet om databeskyttelse på retshåndhævelsesområdet, navnlig ved at præcisere, at direktivet om databeskyttelse på retshåndhævelsesområdet finder anvendelse på behandling af personoplysninger i forbindelse med CBE-direktivet.

Desuden skal digitaliseringen af eksisterende grænseoverskridende efterforskningsprocedurer og IT-løsningerne i forslaget til forordning om digitalisering af det retlige samarbejde og adgang til domstolsprøvelse i grænseoverskridende civil-, handels- og strafferetlige sager³², som har til formål at lette gennemførelsen af procedurer og mindske praktiske vanskeligheder med hensyn til fysiske og juridiske personers effektive og gennemsigtige adgang til domstolene, tages i betragtning i forbindelse med digitaliseringen af opfølgningsprocedurerne i henhold til nævnte forslag ved hjælp af gennemførelsesretsakter for at sikre kompatibilitet mellem de systemer, der skal anvendes. De digitale løsninger, der skal etableres ved gennemførelsesretsakterne i henhold til dette forslag, bør også tilpasses de grænseoverskridende interoperabilitetskrav for digitale offentlige tjenester, der er fastsat i forslaget til en retsakt om et interoperabelt Europa³³, som fremmer grænseoverskridende interoperabilitet i den offentlige sektor.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

CBE-direktivet blev oprindeligt vedtaget på det retsgrundlag, der udgøres af artikel 87, stk. 2, i TEUF³⁴ — det retsgrundlag for politisamarbejde, der gav Det Forenede Kongerige, Danmark og Irland mulighed for at undlade at anvende direktivet. Domstolens dom af 6. maj 2014 i sag C-43/12³⁵ annullerede dette direktiv, da det ikke kunne vedtages på grundlag af det retlige grundlag for politisamarbejde, og da direktivet snarere burde have været vedtaget på grundlag af artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, som er et retsgrundlag for transport, som

³¹ COM(2020) 262 final.

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/82/EU om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (EUT L 288 af 5.11.2011, s. 1):

³⁵ [Sag C-43/12](#), ECLI:EU:C:2014:298.

oprindeligt foreslået af Kommissionen. Det nye og nugældende direktiv blev vedtaget den 11. marts 2015 på grundlag af det ændrede retsgrundlag uden ændringer af substansen i det annullerede direktiv og omfattende alle medlemsstater.

Dette forslag fastholder CBE-direktivets hovedformål om at forbedre trafikssikkerheden. Forslagets indhold er ikke i modstrid med ovennævnte mål og går heller ikke videre end at fremme den grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, når de begås med et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelseren fandt sted. Retsgrundlaget for forslaget er derfor fortsat artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, hvori det hedder: "(...) Europa-Parlamentet og Rådet fastsætter efter den almindelige lovgivningsprocedure (...): (...) c) *foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden.*"

- **Nærhedsprincippet**

At sætte en stopper for straffrihed for ikkehjemmehørende lovovertrædere og sikre ligebehandling af alle trafikanter i hele Unionen kan ikke opnå samme effektivitet, hvis lovovertræderne behandles forskelligt gennem nationale eller regionale siloer (multilaterale eller bilaterale aftaler). I evalueringen af, hvordan CBE-direktivet fungerer, blev det konkluderet, at det ville kræve vedtagelse af mere end 300 bilaterale aftaler at opnå de samme resultater som med direktivet, hvilket ville resultere i et uigennemsigtigt, komplekst, potentielt inkonsekvent og omkostningsmæssigt ineffektivt lovgivningsmiljø, hvilket i sidste ende ville medføre betydelige omkostninger for de nationale myndigheder. Uden indgreb på EU-plan ville der være et kludetæppe af regler, som ikke ville være lige så effektive med hensyn til at sætte en stopper for straffrihed for ikkehjemmehørende lovovertrædere og bevirke en adfærd ændring, der fører til forbedret trafikssikkerhed. Det ville næppe være muligt at håndhæve trafikssikkerhedsrelaterede færdselsregler på tværs af grænserne, da medlemsstaterne ikke ville være i stand til at sikre gensidig bistand i grænseoverskridende efterforskningsprocedurer.

I henhold til nærhedsprincippet henhører medlemsstaternes anvendelse af håndhævelsespraksis på deres eget område primært under deres egen kompetence. Dette initiativ har ikke til formål at indføre krav om håndhævelse af trafikssikkerhedsrelaterede færdselsregler som sådan. Det fokuserer kun på at lette grænseoverskridende efterforskningsprocedurer, hvilket medlemsstaterne ikke selv har mulighed for at gøre på en sammenhængende måde med henblik på at sikre ligebehandling af hjemmehørende og ikkehjemmehørende førere.

- **Proportionalitetsprincippet**

I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union, går foranstaltningerne i dette forslag ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målene i traktaterne — forbedring af trafikssikkerheden (gennem bedre grænseoverskridende håndhævelse af trafikssikkerhedsrelaterede færdselsregler).

Forslaget tager hånd om de eksisterende hindringer for en effektiv grænseoverskridende efterforskning af trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og beskyttelsen af ikkehjemmehørende føreres grundlæggende rettigheder i efterforskningsfasen. Forslaget fastsætter en retlig og teknisk ramme for samarbejdet mellem medlemsstaterne med henblik på at identificere den person, der er ansvarlig for en trafikssikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse begået i udlandet, for at sikre ligebehandling af førere. Med henblik

herpå udvides initiativets anvendelsesområde til yderligere syv trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, som kan registreres på afstand, uden at køretøjet standses og føreren identificeres på stedet, og som interessenterne betragter som de mest relevante for yderligere at forbedre trafik sikkerheden i EU.

Da de trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser kan klassificeres som administrative eller strafferetlige, og de myndigheder, der har kompetence til at forfølge disse overtrædelser, og de formål, der forfølges, derfor er forskellige, bør behandlingen af personoplysninger være i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningen (GDPR) eller direktivet om databeskyttelse på retshåndhævelsesområdet. På kort sigt vil Kommissionen og medlemsstaterne pådrage sig omkostninger i forbindelse med udvikling og gennemførelse af de nødvendige IT-løsninger, ikke blot til udveksling/deling af oplysninger mellem de håndhævende myndigheder, men også til udveksling/deling af oplysninger mellem disse myndigheder og trafikanter. Disse omkostninger vil dog på længere sigt blive opvejet af de fordele, der opnås gennem det forbedrede samarbejde og den forbedrede kommunikation. For at minimere byrden ved lovgivningsmæssig indberetning vil overvågningen af anvendelsen af det reviderede CBE-direktiv i videst muligt omfang bygge på eksisterende datakilder og -infrastruktur og på automatisk dataudtræk. For trafikanter, der repræsenteres af virksomheder og borgere, forventes forslaget at føre til en reduktion af omkostningerne ved at interagere med offentlige myndigheder.

- **Valg af retsakt**

Dette forslag strømliner yderligere de forpligtelser, der pålægges medlemsstaternes myndigheder med hensyn til grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, og sikrer en højere grad af harmonisering heraf. Samtidig har det til formål at give medlemsstaterne den fleksibilitet, der er nødvendig for at tage hensyn til særlige nationale forhold (f.eks. muligheden for at identificere yderligere væsentlige eller vigtige enheder eller procedurer, der går videre end de foreslåede foranstaltninger). I betragtning heraf og af det forhold, at det består af en række ændringer af det eksisterende CBE-direktiv, bør det fremtidige retlige instrument derfor være et direktiv, da det giver mulighed for målrettet harmonisering og en vis grad af fleksibilitet for de kompetente myndigheder. Da det ændrede direktiv bevarer sin nuværende struktur, og dets indhold ikke påvirkes, er der ikke behov for en omarbejdning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

I 2016 foretog Kommissionen en evaluering af medlemsstaternes anvendelse af CBE-direktivet³⁶ og vurderede dets relevans, EU-merværdi, kohærens og effektivitet. Efterfølgende forelagde Kommissionen en gennemførelsesrapport for Europa-Parlamentet og Rådet³⁷.

Konklusionerne af evalueringen var følgende:

³⁶ SWD(2016) 355 final. Evalueringen blev understøttet af en undersøgelse foretaget af eksterne konsulenter — Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM(2016) 744 final.

1. CBE-direktivets anvendelsesområde blev anset for at være tilstrækkeligt, da det dækker de vigtigste færdselslovsovertrædelser, dvs. de tilfælde, hvor det ikke er nødvendigt at stoppe køretøjet for at registrere overtrædelser. Evalueringen konkluderede også, at det kunne være nyttigt at overveje at medtage yderligere trafiksikkerhedsrelaterede lovovertrædelser i direktivets anvendelsesområde, som bringer trafiksikkerheden i fare, og hvor der i stigende grad anvendes automatisk kontroludstyr, såsom ikke at holde tilstrækkelig afstand til køretøjet foran, farlig overhaling og farlig parkering
2. Det elektroniske informationssystem, der anvendes til udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre (Eucaris), gav mulighed for effektiv, hurtig, sikker og fortrolig udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre og medfører ikke unødvendige administrative byrder. Systemets fulde potentiale er imidlertid ikke blevet udnyttet. Omkring 50 % af de konstaterede færdselslovsovertrædelser, der blev begået af ikkehjemmehørende lovovertrædere, blev ikke efterforsket i 2015
3. Det var ikke muligt at etablere en klar sammenhæng mellem CBE-direktivet og ikkehjemmehørende trafikanters overholdelse af de gældende færdselsregler eller at fremlægge klar dokumentation for direktivets positive indvirkning på trafiksikkerheden
4. Med hensyn til ekstern kohærens blev det i evalueringen konkluderet, at CBE-direktivet bidrog til en mere konsekvent EU-lovramme for trafiksikkerhed ved at supplere andre instrumenter såsom kørekortdirektivet. Analysen af den interne kohærens viste, at CBE-direktivets to specifikke mål — at lette håndhævelsen af færdselsreglerne gennem grænseoverskridende udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre og øge borgernes bevidsthed om de gældende færdselsregler — supplerer hinanden fuldt ud
5. CBE-direktivets potentiale til at forbedre trafiksikkerheden kan udnyttes yderligere. Omkring 50 % af de efterforskede færdselslovsovertrædelser, der blev begået af ikkehjemmehørende lovovertrædere, blev ikke effektivt håndhævet. Dette skyldtes enten manglende gensidig bistand og samarbejde mellem medlemsstaterne i forbindelse med efterforskning af færdselslovsovertrædelser efter udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre, eller at afgørelser truffet af medlemsstaterne i tilfælde af manglende betaling af en bødestraf for disse overtrædelser ofte ikke var omfattet af Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA. De procedurer, der finder anvendelse i grænseoverskridende tilfælde af manglende betaling af en bødestraf, synes ikke at være tilpasset en situation, hvor millioner af færdselslovsovertrædelser, der er omfattet af CBE-direktivet, burde have været opdaget hvert år.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Kommissionen har indgået kontrakt med et konsortium bestående af virksomhederne Ecorys, Wavestone og Grimaldi med henblik på at støtte konsekvensanalysen af revisionen af CBE-direktivet³⁸. Kontrahenten har opsøgt de interessenter, der er direkte berørt af direktivet, gennem målrettede undersøgelser og workshopper. En bred vifte af eksperter blev hørt, ikke

³⁸ Konsekvensanalyse til støtte for revisionen af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, ECORYS-konsortiet (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

kun inden for transportområdet, men også andre politikområder såsom politisamarbejde og retligt samarbejde. Kontrahenten har også foretaget en juridisk analyse vedrørende 1) procedurer for gensidig bistand og anerkendelse i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af færdselslovsovertrædelser, 2) anvendelse af Eucaris, 3) grænseoverskridende håndhævelse af frakendelse af førerretten, 4) det relevante retsgrundlag i lyset af en eventuel udvidelse af det reviderede direktivs anvendelsesområde til at omfatte andre færdselslovsovertrædelser, herunder overtrædelser af bestemmelserne om adgang til køretøjer i byer, 5) regler om beskyttelse af personoplysninger og 6) specifikke sanktioner såsom konfiskation/tilbageholdelse af køretøjer og anvendelse af sikkerhedsstillelse, dvs. pantsætning som sikkerhed for tilbagebetaling af en bøde, der er pålagt for en færdselslovsovertrædelse. Der blev også foretaget en teknisk analyse af digitaliseringen af EU's retssystemer og af passende digitale løsninger/IT-løsninger til det reviderede direktiv.

• **Høringer af interessenter**

Formålet med høringerne var i samarbejde med interessenterne at validere Kommissionens forståelse af de foreliggende spørgsmål og navnlig indsamle synspunkter om udkast til politiske foranstaltninger. I forbindelse med høringerne vil der også blive indsamlet dokumentation angående forventede omkostninger og fordele ved udkastene til de politiske foranstaltninger. De medvirkede til at afdække mangler i interventionslogikken eller områder, hvor yderligere opmærksomhed er påkrævet. Den offentlige høring om den indledende konsekvensanalyse, de målrettede høringer og den åbne offentlige høring havde til formål at indsamle oplysninger og udtalelser om følgende elementer i konsekvensanalysen: 1) problemformuleringen, herunder de respektive problemårsager og politiske mål, 2) revisionens omfang, 3) mulige politiske foranstaltninger og løsningsmodeller og deres sandsynlige indvirkning, herunder på nærhedsprincippet og EU-dimensionen, og 4) mulighederne for effektivitetsbesparelser (navnlig reduktion af lovgivningsmæssige omkostninger) og forenklingsforanstaltninger.

En bred vifte af interessenter blev hørt, f.eks. 1) centrale statslige myndigheder (transportministerier, indenrigs- og justitsministerier, decentrale statslige organer), 2) lokale myndigheder (kommuner og deres sammenslutninger, f.eks. POLIS og EURO CITIES), 3) forskningsorganisationer og ngo'er inden for trafikikkerhed (f.eks. VIAS-instituttet, ETSC, FERSI/SWOV), 4) politinetværksorganisationer (f.eks. ROADPOL) og 5) vejbrugerorganisationer, erhvervs- og vejtransportorganisationer (f.eks. ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

• **Konsekvensanalyse**

Som beskrevet i den indledende konsekvensanalyse³⁹ blev følgende virkninger af dette initiativ analyseret: 1) økonomiske virkninger — *konsekvenser for offentlige forvaltninger, den private sektor (f.eks. leasingvirksomheder), SMV'er, trafikanter, det indre markeds funktion og konkurrence*, 2) sociale konsekvenser — *konsekvenser for trafikikkerheden og beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder* og 3) miljøvirkninger — *indvirkning på overholdelsen af de gældende færdselsregler, navnlig med hensyn til de gældende hastighedsgrænser*. Referencescenariet ("ingen handling"), i forhold til hvilket virkningerne af hver af de identificerede løsningsmodeller blev vurderet, har EU-referencescenariet 2020

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

(REF2020) som udgangspunkt for vurderingen, som tager højde for covid-19-pandemiens indvirkning på transportsektoren.

Dette forslag til ændring af CBE-direktivet ledsages af en konsekvensanalyserapport, hvis udkast blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol den 22. juni 2022. Udvalget for Forskriftskontrol afgav en positiv udtalelse med forbehold den 22. juli 2022⁴⁰. Konsekvensanalyserapporten blev tilpasset i overensstemmelse hermed for ikke blot at tage hensyn til forbeholdene, men også til de mere detaljerede bemærkninger fra Udvalget for Forskriftskontrol. Konsekvensanalyserapporten indeholder i afsnit 5 en detaljeret beskrivelse af de politiske løsningsmodeller, mens afsnit 6 indeholder en omfattende analyse af virkningerne af alle løsningsmodellerne. De analyserede løsningsmodeller sammenfattes således:

1. Løsningsmodel 1: Det er den grundlæggende politiske løsningsmodel, der indeholder 11 (ud af 16) bevarede politiske foranstaltninger, som er fælles for alle politiske løsningsmodeller. CBE-direktivets anvendelsesområde vil blive udvidet til at omfatte andre trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, som kan registreres på afstand ved hjælp af automatisk kontroludstyr, f.eks. *utilstrækkelig afstand til den forankørende bil, farlig overhaling, farlig parkering, krydsning af én eller flere fuldt optrukne linjer, kørsel imod køreretningen eller undladelse af at overholde reglerne om oprettelse og brug af nødspor og brug af et overlæst køretøj*. Det vil øge effektiviteten af det eksisterende direktiv ved at forbedre den eksisterende informationsudveksling og behandle spørgsmål vedrørende beskyttelse af ikkehjemmehørende lovovertrædere grundlæggende rettigheder i efterforskningsfasen, herunder beskyttelse af personoplysninger, hvilket støttes af alle interessentgrupper. I henhold til denne løsningsmodel skal oplysningerne i de nationale køretøjsregistre om den tidligere indehaver/bruger af køretøjet opbevares i en vis periode og udveksles, hvis de foreligger. I tilfælde, hvor et køretøj er leaset (eller langtidssudlejet), vil oplysningerne om den faktiske bruger af køretøjet blive udvekslet, hvis de er tilgængelige i det nationale køretøjsregister. Når det er nødvendigt for at identificere den person, der er ansvarlig for en trafikssikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse, vil de håndhævende myndigheder kunne anvende både køretøjsregistrene og andre registre såsom nationale kørekortregistre, helst gennem et fælles elektronisk system
2. Løsningsmodel 2 og 2A: Disse modeller omfatter alle elementer i løsningsmodel 1 og omfatter desuden indførelse af skræddersyede opfølgingsprocedurer for grænseoverskridende efterforskning, herunder en særlig IT-portal⁴¹ til kommunikation mellem statslige myndigheder/organisationer, virksomheder og borgere, og helst decentraliserede⁴² platforme til sammenkobling af nationale

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941.

⁴¹ Portalen skal fungere som et enkelt kontaktpunkt eller et fælles europæisk elektronisk adgangspunkt for grænseoverskridende håndhævelse af trafikssikkerhedsrelaterede færdselsregler.

⁴² Systemets decentrale karakter betyder, at den enhed, der får overdraget den operationelle forvaltning af systemets komponenter, ikke vil kunne lagre eller behandle data. Afhængigt af om et adgangspunkt til systemet drives af en EU-institution, et EU-agentur eller et EU-organ eller på nationalt/internationalt plan, og afhængigt af hvilke nationale myndigheder, der behandler personoplysninger og til hvilke formål, finder enten forordning (EU) 2018/1725 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39), forordning (EU) 2016/679 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (generel

registre/backend-IT-tjenester i forbindelse med grænseoverskridende udveksling af oplysninger gennem udpegede kontaktpunkter. En mulighed for at håndhæve køretøjets ejers/indehavers pligt til at samarbejde med myndighederne om at identificere den ansvarlige person i overensstemmelse med den nationale lovgivning i den pågældende medlemsstat, der indgår i løsningsmodel 2A, ville forenkle de grænseoverskridende efterforskningsprocedurer og forventes at øge antallet af vellykkede efterforskninger i medlemsstater, der anvender ordninger for erstatningsansvar for bilister. Nogle medlemsstater anvender allerede denne tilgang, f.eks. i henhold til Salzburg-forummets CBE-aftale⁴³.

3. Løsningsmodel 3 og 3A: Disse løsningsmodeller bygger på løsningsmodel 2A og vil derudover indføre skræddersyede opfølgingsprocedurer for gensidig anerkendelse af (endelige) afgørelser om bødestrafte udstedt i forbindelse med lovovertrædelser, der er omfattet af CBE-direktivets anvendelsesområde. Løsningsmodel 3 indeholder også specifikke proceduremæssige standarder og garantier, som skal opfyldes, når bødestrafte håndhæves i udlandet. Løsningsmodel 3A er en udvidet udgave af løsningsmodel 3, hvor grundlaget for at nægte at anerkende og fuldbyrde afgørelsen vedrørende en bødestraf, der er udstedt af en anden medlemsstat, som fastsat i artikel 7 i rammeafgørelse 2015/214/RIA, reduceres.

Samlet set tyder analysen af effektiviteten af de foreslåede foranstaltninger på, at værdien af de samlede nyttevirkninger, som afhængigt af den politiske løsningsmodel varierer fra 1 259,2 mio. EUR til 3 850,6 mio. EUR, i væsentlig grad opvejer de samlede omkostninger, der svinger mellem 72,8 mio. EUR og 150 mio. EUR i 2020-priser. Selv om den forbedrede efterforskning, som medlemsstaternes myndigheder foretager, medfører de største omkostninger, navnlig i forbindelse med udsendelse af informationsskrivelser/bødeforlæg med anbefalet post, hvilket også er tæt knyttet til beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder, udgør værdien af reddede liv den største gevinst — dvs. de (kvantificerede) sociale virkninger vejer tungere end de økonomiske virkninger på en positiv måde.

I konsekvensanalysen konkluderes det, at den foretrukne løsningsmodel er løsningsmodel 2A, som anses for at være effektiv med hensyn til at nå de tilsigtede politiske mål, at give store nettofordele, at være internt sammenhængende, at stå i et rimeligt forhold til initiativets mål under hensyntagen til medlemsstaternes regler og procedurer og overordnet set er mest fordelagtig med hensyn til politisk og juridisk gennemførlighed. Løsningsmodel 2A kan også i væsentlig grad lette grænseoverskridende efterforskningsprocedurer (og dermed den grænseoverskridende håndhævelse af bødestrafte), hvilket vil opveje de potentielle problemer med den eksterne kohærens. Denne løsningsmodel vil skubbe EU's lovgivningsmæssige grænser fremad med et moderat ambitionsniveau og bane vejen for en generelt acceptabel og meget effektiv retlig ansvarsordning for trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1) eller direktiv (EU) 2016/680 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med kompetente myndigheders behandling af personoplysninger med henblik på at forebygge, efterforske, afsløre eller retsforfølge strafbare handlinger eller fuldbyrde strafferetlige sanktioner og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 89) anvendelse.

⁴³ Salzburg-forummets multilaterale CBE-aftale blev undertegnet af Bulgarien, Kroatien, Ungarn og Østrig den 11. oktober 2012. Den anvender den ramme, der er fastlagt i CBE-direktivet, og omfatter også samarbejde om grænseoverskridende efterforskning af færdselslovsovertrædelser (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

De vigtigste samfundsmæssige virkninger af den foretrukne løsningsmodel 2A er en konsekvens af CBE-direktivets afskrækkende virkning gennem en bedre håndhævelse af trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler, og de blev vurderet med hensyn til indvirkningen på trafiksikkerheden (navnlig med hensyn til reddede liv og undgåede kvæstelser). Under løsningsmodel 2A anslås det, at 384 menneskeliv vil blive reddet, og 21 789 kvæstelser undgået i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Målt i penge anslås de eksterne omkostninger ved ulykker at falde med ca. 2,8 mia. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Desuden kan leasingselskaber forvente årlige besparelser på ca. 7 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi i vurderingsperioden 2025-2050, da de vil opleve en mindre administrativ byrde, når identiteten af køretøjets ihændeher (leasingtager) kan hentes direkte fra køretøjsregistreringsoplysningerne.

Løsningsmodel 2A forventes at være effektiv med hensyn til at øge andelen af lovovertrædelser, der efterforskes med succes, og den bør føre til højere håndhævelsesomkostninger på grund af det højere antal udstedte bødef afgørelser. Yderligere håndhævelsesomkostninger for medlemsstaternes myndigheder anslås at udgøre 136,8 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050. Dette omfatter engangstilpasningsomkostninger på 4,6 mio. EUR for medlemsstaternes forvaltninger (f.eks. til tilpasning af IT-systemer). Det forventes, at disse relativt lave ekstraomkostninger vil blive opvejet af yderligere indtægter fra betaling af bøderne, selv om sådanne virkninger ikke kunne vurderes. Derudover anslås tilpasningsomkostningerne for Europa-Kommissionen (hovedsageligt til opdatering af informationsportalen) at udgøre 1,5 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi i perioden 2025-2050.

Miljøvirkningerne af den foretrukne løsningsmodel bør være lettere positive. Afskaffelsen af straffrihed for ikkehjemmehørende lovovertrædere forventes at føre til en mere lovlydig adfærd fra ikkehjemmehørende personers side, som med hensyn til hastighedsoverskridelser (som udgør langt størstedelen af de overtrædelser, der begås med udenlandske køretøjer) kommer til udtryk gennem en lavere gennemsnitshastighed, hvilket igen sænker brændstofforbruget og dermed emissionerne af forurenende stoffer og CO₂. Efterhånden som andelen af CO₂-neutrale eller lavemissionskøretøjer i bilparken stiger, forventes miljøforbedringen fra en lavere gennemsnitshastighed at blive mindre signifikant. Samlet set forventes den positive indvirkning på miljøet ikke at være væsentlig, men samtidig forventes der ingen skade på miljøet.

Initiativet bidrager direkte til FN's verdensmål nr. 11 for bæredygtig udvikling "*Gøre byer, lokalsamfund og bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige*" og især til verdensmål 11.2 "*Inden 2030 skal der skabes adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris, trafiksikkerheden skal forbedres bl.a. ved at udbygge den kollektive trafik med særlig hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper, kvinder, børn, personer med handicap og de ældre*"⁴⁴. Ved at vi forbedrer efterforskningen af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser begået med udenlandsk registrerede køretøjer vil CBE-direktivets afskrækkende virkning blive styrket. Som følge heraf forventes EU's veje at blive mere sikre for alle trafikanter. Håndhævelsen af

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>.

lovgivningen om adfærdsmæssige risici er et centralt element i "Safe System-tilgangen" og et centralt princip i FN's Stockholmerklæring fra 2020 om trafiksikkerhed⁴⁵.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Som led i programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit)⁴⁶ har dette forslag til formål at reducere håndhævelsesomkostningerne for medlemsstaternes myndigheder i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. De foreslåede foranstaltninger bør føre til hurtigere efterforskning og lavere dermed forbundne omkostninger pr. lovovertrædelse, som skal opnås ved 1) at forbedre udvekslingen af oplysninger mellem myndighederne, herunder adgangen til og indholdet af registrene, og 2) at oprette en skræddersyet grænseoverskridende efterforskningsmekanisme med henblik på bedre at fastslå, hvem der er personligt ansvarlig for lovovertrædelsen, herunder en pligt til at samarbejde med retshåndhævende myndigheder om at identificere den faktiske gerningsmand, hvor dette er muligt. Forslaget bør føre til en reduktion af besværet for trafikanterne som følge af et forbedret indhold af informationsskrivelser/bødemeddelelser og af opfølgende kommunikation med overtrædere (bedre beskyttelse af de grundlæggende rettigheder). Desuden forventes lovliggørelse af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om den faktiske bruger af køretøjet (leasingtageren) at medføre en reduktion af de administrative omkostninger for billeasing- og udlejningsfirmaer.

Initiativet omfatter princippet om "digital betjening som standard"⁴⁷, da det fremmer den digitale omstilling, hvor det er muligt. Det indeholder f.eks. forslag om digitaliserede opfølgningsprocedurer i forbindelse med grænseoverskridende håndhævelse af sanktioner for de lovovertrædelser, der er omfattet af CBE-direktivet, herunder indførelse af standardiserede digitale formularer oversat til alle officielle EU-sprog, hvilket vil forenkle udvekslingen heraf.

- **Anvendelse af "én ind, én ud"-tilgangen**

"Én ind, én ud"-tilgangen består i at *kompensere for enhver ny byrde for borgere og virksomheder som følge af Kommissionens forslag ved at fjerne en tilsvarende eksisterende byrde inden for samme politikområde*. Som forklaret i ovenstående afsnit bør dette forslag føre til en reduktion af de administrative omkostninger for billeasing- og biludlejningsfirmaer i den private sektor, som anslås til 0,435 mio. EUR i 2030 og 0,275 mio. EUR i 2050 i forhold til referencescenariet. Besparelserne i de administrative omkostninger pr. virksomhed vurderes at udgøre ca. 202 EUR i 2030 og 128 EUR i 2050. Udtrykt i nutidsværdi anslås besparelserne i de administrative omkostninger mellem 2025 og 2050 at beløbe sig til i alt ca. 7 mio. EUR.

- **Grundlæggende rettigheder**

Et af de specifikke mål med dette forslag er at forbedre beskyttelsen af ikkehjemmehørende føreres grundlæggende rettigheder. Forbedret håndhævelse som følge af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser vil sikre ligebehandling af hjemmehørende og ikkehjemmehørende førere og deres effektive udøvelse

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

⁴⁶ Kommissionens arbejdsprogram for 2022, bilag II (Refit-initiativer), overskriften "Et nyt skub i europæisk demokrati".

⁴⁷ COM(2021) 118.

af retten til effektive retsmidler og til en retfærdig rettergang, uskyldsformodning og ret til et forsvar. Dette bør opnås ved 1) at gøre det muligt at kontrollere ægtheden af informationsskrivelser og opfølgingsdokumenter, 2) at fastsætte harmoniserede frister for fremsendelse af informationsskrivelser og opfølgingsdokumenter, 3) at fastsætte obligatoriske minimumskrav for de oplysninger, der skal deles med formodede ansvarlige personer, 4) at sikre en ensartet sprogordning indtil appelfasen ved en domstol og 5) at sikre, at borgerne får flere oplysninger i informationsskrivelserne/bødemeddelelserne, f.eks. om gældende appelprocedurer og metoder til betaling af bøder.

Forslaget indeholder også bestemmelser om tilpasning af CBE-direktivet til de nye regler om beskyttelse af personoplysninger. Der indføres derfor passende garantier for at sikre, at direktivet fuldt ud overholder artikel 7 og 8 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder samt den gældende retlige ramme for beskyttelse af personoplysninger. Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Gennemførelsen af forslaget kræver, at der oprettes og vedligeholdes et nyt IT-system. Dette system skal sammenkoble eksisterende netværk af nationale IT-systemer og interoperable adgangspunkter, som drives under den enkelte medlemsstats ansvar og forvaltning, med henblik på at sikre en sikker og pålidelig grænseoverskridende udveksling af oplysninger vedrørende trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Kommissionen vil fastlægge passende IT-løsninger i gennemførelsesretsakter, herunder design/arkitektur og tekniske specifikationer for en særlig digital portal og elektroniske systemer (grænsefladeplatform(e)) til sammenkobling af nationale systemer til udveksling af oplysninger, som medlemsstaterne kan vælge at anvende. Den vil sikre, at alle foreslåede løsninger underkastes en interoperabilitetsvurdering baseret på kravene i artikel 3 i forslaget til en retsakt om et interoperabelt Europa. I forbindelse med gennemførelsesretsakterne bør følgende overvejes:

1. tekniske specifikationer, der præciserer metoderne til elektronisk kommunikation, herunder kommunikationsprotokoller
2. informationssikkerhedsmål og relevante foranstaltninger til sikring af minimumsstandards for informationssikkerhed og et højt cybersikkerhedsniveau for behandling og kommunikation af oplysninger
3. minimumsmål for tilgængelighed og dertil knyttede tekniske krav til de leverede tjenester.

Engangsomkostningerne i 2025 og Kommissionens løbende tilpasningsomkostninger frem til 2050, der hovedsagelig vedrører oprettelsen af IT-systemet til støtte for samspillet mellem statslige myndigheder/organisationer og fysiske og juridiske personer i grænseoverskridende administrative og strafferetlige sager, anslås til 1,531 mio. EUR. Omkostningerne for medlemsstaterne anses for at være ret begrænsede. Det forventes, at medlemsstaterne afholder disse omkostninger over deres nationale budgetter. De kan også ansøge om finansiel støtte fra EU under de relevante finansieringsprogrammer såsom programmet for retlige anliggender⁴⁸ og samhørighedspolitikens instrumenter.

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

5. ANDRE FORHOLD

- **Gennemførelsesplaner og overvågning, evaluering, overvågningsprogram og målrettet revision**

De etablerede overvågningsinstrumenter anvendes fortsat til at følge den andel af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der efterforskes med succes, over tid. Rapporteringen omfatter antallet af automatiserede udgående/indgående anmodninger, der er foretaget af den medlemsstat, hvor overtrædelserne blev begået, og sendt til den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, samt den type lovovertrædelser, for hvilke anmodningerne vil blive fremsat, og antallet af mislykkede anmodninger. Desuden skal medlemsstaterne fremlægge yderligere kvantitative indikatorer, f.eks. om registrerede trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der opdages automatisk eller uden identifikation af den ansvarlige person på stedet, og som er begået med køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelserne fandt sted, eller om antallet af bødestrafte, der betales frivilligt af ikkehjemmehørende personer.

Den nye rapporteringsperiode for medlemsstaterne forlænges fra de nuværende to år til fire år for at tilpasse den til Kommissionens evalueringskalender og mindske den administrative byrde for de nationale myndigheder. Kommissionen vil underrette medlemsstaterne om indholdet af de indsendte rapporter, når de er blevet vurderet. IT-plattformen(e) har til formål at lette den automatiske indsamling af data ved hjælp af specifikke rapporteringsfunktioner. Kommissionen vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af anvendelsen af dette initiativ ved hjælp af en række foranstaltninger og et sæt centrale resultatindikatorer (KPI'er), der måler fremskridtene hen imod opfyldelsen af de operationelle mål. Fem år efter datoen for lovgivningens ikrafttræden vil Kommissionens tjenestegrene foretage en evaluering for at kontrollere, i hvilket omfang initiativets mål er nået.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Forslaget til det reviderede CBE-direktiv er bygget op omkring de tre vigtigste politiske mål, der er omhandlet i kapitel 1 i denne begrundelse, og som er indbyrdes forbundne og har til formål at forbedre trafikikkerheden i Unionen. De vigtigste bestemmelser, der i væsentligt omfang ændrer eller tilføjer nye elementer til direktivet, er følgende:

Artikel 1, stk. 1, ændrer CBE-direktivets artikel 2 ved at udvide direktivets anvendelsesområde til andre trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, nemlig: 1) utilstrækkelig afstand til den forankørende bil, 2) farlig overhaling, 3) farlig parkering, 4) krydsning af én eller flere fuldt optrukne linjer, 5) kørsel imod køreretningen, 6) undladelse af at overholde reglerne om oprettelse og brug af nødspor og 7) brug af et overlæst køretøj. Den præciserer også forholdet mellem CBE-direktivet og den allerede eksisterende EU-lovgivning angående visse rettigheder og forpligtelser for medlemsstaterne såsom direktiv 2014/41/EU, konventionen om gensidig retshjælp i straffesager mellem Den Europæiske Unions medlemsstater, Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA og lovgivningen om mistænkte og tiltalte rettigheder.

Artikel 1, stk. 2, ændrer artikel 3 i CBE-direktivet ved yderligere at præcisere de eksisterende definitioner og tilføje definitioner af de nyligt inkluderede trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

Ved artikel 1, stk. 3, indsættes en ny artikel 3a om de nationale kontaktpunkters ansvarsområder og kompetencer. Medlemsstaternes nationale kontaktpunkter skal samarbejde

med andre myndigheder, der deltager i efterforskningen af de trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der falder ind under CBE-direktivets anvendelsesområde, uanset overtrædelsens art eller myndighedens retlige status. Medlemsstaterne opfordres derfor til at udveksle oplysninger i henhold til direktivet gennem et fælles system.

Artikel 1, stk. 4, erstatter artikel 4 i CBE-direktivet. Den foreskriver, at udvekslingen af oplysninger fra køretøjsregistre bør ske via et fælles elektronisk system — det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris) — for at sikre hurtig, omkostningseffektiv, sikker og pålidelig udveksling af specifikke oplysninger fra køretøjsregistre mellem medlemsstaterne. Den angiver også, at medlemsstaterne kan foretage automatiserede søgninger i køretøjsregistre i overensstemmelse med de eksisterende procedurer, herunder anvendelse af softwareapplikationen, indtil Kommissionen har vedtaget en gennemførelsesretsakt, der fastsætter procedurer for sådanne søgninger. Medlemsstaterne skal også sørge for, at visse oplysninger fra køretøjsregistre er tilgængelige og ajourførte. I de tilfælde, hvor et køretøj er blevet leaset (eller omfattet af en langtidslejeaftale), har medlemsstaterne lov til at foretage automatiserede søgninger i køretøjsregistre for at hente data om slutbrugere af køretøjer, hvis de er tilgængelige. Der fastsættes en datalagringsperiode med hensyn til identiteten af de tidligere ejere, indehavere og slutbrugere af køretøjerne med henblik på at give myndighederne de relevante oplysninger, de har brug for til efterforskning af lovovertrædelserne.

Ved artikel 1, stk. 5, indsættes:

- en ny artikel 4a om procedurer for gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Heri fastsættes det, at medlemsstaterne skal yde hinanden gensidig bistand i de tilfælde, hvor den medlemsstat, hvor overtrædelsen er begået, på grundlag af resultaterne af den elektroniske søgning ikke på korrekt vis kan identificere den person, der er ansvarlig for en trafiksikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse. Procedurene for gensidig bistand vil blive digitaliseret i henhold til en gennemførelsesretsakt. De grunde, som registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten kan angive som grundlag for at nægte at yde gensidig bistand til identifikation af den ansvarlige person, angives også, navnlig for at undgå at afsløre beskyttede personers identitet
- en ny artikel 4b om anvendelse af nationale foranstaltninger, der gør det lettere at identificere den ansvarlige person. Den fastsætter, at medlemsstaterne har mulighed for at anvende deres nationale foranstaltninger på ikkehjemmehørende personer, navnlig forpligtelsen for formodede ansvarlige personer til at samarbejde med deres myndigheder om at identificere den ansvarlige person samt
- en ny artikel 4c om anvendelse af andre databaser i forbindelse med efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Den fastsætter, at medlemsstaternes håndhævelsesmyndigheder både må anvende køretøjsregistre og andre registre såsom nationale kørekortregistre eller folkeregistre, for så vidt som en sådan anvendelse udtrykkeligt er tilladt i henhold til EU-lovgivningen.

Artikel 1, stk. 6, erstatter artikel 5 i CBE-direktivet. Den fastsætter minimumsindholdet af informationsskrivelsen, som navnlig skal indeholde oplysninger om den begåede overtrædelse, pålagte sanktioner, appelprocedurer, betaling af bødestrafte, herunder afbødende foranstaltninger, de gældende databeskyttelsesregler og, hvis det er relevant,

oplysninger om den enhed, der af en medlemsstat er bemyndiget til at inddrive bødestrafte, og som sendte informationsskrivelsen.

Ved artikel 1, stk. 7, indsættes:

- en ny artikel 5a om forkyndelse af informationsskrivelsen og opfølgingsdokumenterne. Den fastsætter sprogordningen for kommunikation mellem personer, der formodes at være ansvarlige, og medlemsstaternes myndigheder, som skal anvendes indtil appelsagen ved en domstol, samt harmoniserede frister for fremsendelse af disse dokumenter. Hvis det ikke er muligt at levere dokumenterne via registreret levering eller elektroniske midler på tilsvarende niveau, fastlægges der specifikke procedurer for gensidig bistand i forbindelse med grænseoverskridende forkyndelse af dokumenter. Procedurerne vil blive digitaliseret i henhold til en gennemførelsesretsakt
- en ny artikel 5b om finansielle fordringer fra private eller offentlige enheder, der af medlemsstaterne er bemyndiget til at forvalte opfølgingsprocedurerne. Den fastsætter, at de formodede ansvarlige personer ikke er forpligtet til at betale de juridiske og administrative omkostninger i forbindelse med forvaltningen af sanktionerne, når en sådan administration er udliciteret til inkassovirksomheder. Ikke desto mindre har medlemsstaternes myndigheder lov til at opkræve forholdsmæssige administrative gebyrer.

Artikel 1, stk. 8, erstatter:

- CBE-direktivets artikel 6. Den forlænger rapporteringsperioden for medlemsstaterne til fire år og tilpasser den til Kommissionens evalueringskalender. Medlemsstaterne skal fremlægge yderligere kvantitative indikatorer, f.eks. om registrerede trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der er begået med køretøjer, som er indregistreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelserne fandt sted, eller om antallet af bødestrafte, der betales frivilligt af ikkehjemmehørende personer. Kommissionen skal underrette medlemsstaterne om indholdet af de indsendte rapporter, når de er blevet vurderet
- CBE-direktivets artikel 7. Medlemsstaterne skal underrette hinanden om cybersikkerhedshændelser i forbindelse med data, der er lagret i clouds
- CBE-direktivets artikel 8. Den fastsætter en forpligtelse for Kommissionen til at oprette en særlig IT-portal for at lette udvekslingen af oplysninger mellem nationale kontaktpunkter, andre relevante myndigheder i medlemsstaterne og trafikanter, f.eks. om gældende trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler i medlemsstaterne, appelprocedurer og anvendte sanktioner. Portalen vil også gøre det lettere at kontrollere ægtheden af informationsskrivelser og opfølgingsdokumenter. De udvekslede oplysninger kan omfatte oplysninger fra køretøjsregistre og oplysninger om personer, der formodes at være ansvarlige for trafiksikkerhedsrelaterede overtrædelser.

Ved artikel 1, stk. 9, indsættes en ny artikel 8a om finansiel støtte til fremme af grænseoverskridende samarbejde om håndhævelse af trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler i EU. Der oprettes et retsgrundlag for EU-finansiering af aktiviteter, der har til formål at udveksle bedste håndhævelsespraksis, anvende intelligente håndhævelsesmetoder og

-teknikker i medlemsstaterne og øge de håndhævende myndigheders og bevidstgørelseskampagners kapacitetsopbygning.

Artikel 1, stk. 10, erstatter artikel 9 i CBE-direktivet og giver Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter for at ajourføre det nye bilag i lyset af den tekniske udvikling.

Ved artikel 1, stk. 11, indsættes en ny artikel 10a om et udvalg, der skal nedsættes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011.

Artikel 1, stk. 12, erstatter artikel 11 i CBE-direktivet. Den kræver, at Kommissionen forelægger en rapport om anvendelsen af dette direktiv for Europa-Parlamentet og Rådet.

Ved artikel 1, stk. 13, erstattes bilag I til direktiv (EU) 2015/413 med bilaget til det ændrede direktiv.

Artikel 1, stk. 14, ophæver bilag II til direktiv (EU) 2015/413.

Artikel 2 fastsætter fristen for medlemsstaternes gennemførelse af det ændrede direktiv.

I artikel 3 fastsættes det, at det ændrede direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4 retter det ændrede direktiv til medlemsstaterne.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1, litra c),

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Direktiv (EU) 2015/413 fremmer udvekslingen på tværs af grænserne af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og mindsker derved graden af straffrihed for ikkehjemmehørende overtrædere. En effektiv grænseoverskridende efterforskning og håndhævelse af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser forbedrer trafiksikkerheden, da det tilskynder ikkehjemmehørende førere til at begå færre overtrædelser og køre mere sikkert.
- (2) Praxis hos de håndhævende myndigheder, der er involveret i efterforskningen af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, har vist, at den nuværende ordlyd i direktiv (EU) 2015/413 ikke fremmer en effektiv efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser begået af ikkehjemmehørende førere eller den ønskede håndhævelse af bødestrafte. Dette resulterer i en relativ straffrihed for ikkehjemmehørende førere og har en negativ indvirkning på trafiksikkerheden i Unionen. Desuden respekteres ikkehjemmehørende føreres proceduremæssige og grundlæggende rettigheder ikke altid i forbindelse med

¹ EUT C af, s. .

² EUT C af, s. .

grænseoverskridende efterforskninger, navnlig på grund af manglende gennemsigtighed i fastsættelsen af bødernes størrelse og i appelprocedurerne. Dette direktiv har til formål yderligere at forbedre effektiviteten af efterforskningen af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der begås med køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, med henblik på at bidrage til at nå Unionens mål om at reducere antallet af trafikdræbte inden for alle transportformer til tæt på nul senest i 2050 og styrke beskyttelsen af ikkehjemmehørende føreres grundlæggende og proceduremæssige rettigheder.

- (3) I EU's trafiksikkerhedspolitiske ramme for 2021-2030³ forpligtede Kommissionen sig på ny til det ambitiøse mål om at komme tæt på nul trafikdræbte og alvorligt kvæstede på vejene i Unionen inden 2050 ("nulvisionen") og til det mellemfristede mål om at reducere antallet af trafikdræbte og med 50 % inden 2030, et mål, der oprindeligt blev fastsat i 2017 af Unionens transportministre i Vallettaerklæringen om trafiksikkerhed. For at nå disse mål bebudede Kommissionen som led i meddelelsen "Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden"⁴, at den har til hensigt at revidere Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413⁵.
- (4) Direktivets anvendelsesområde bør udvides til at omfatte andre trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser for at sikre ligebehandling af førere. I betragtning af det retsgrundlag, hvorpå direktiv (EU) 2015/413 blev vedtaget, nemlig artikel 91, stk. 1, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, bør der ved yderligere overtrædelser være en stærk forbindelse til trafiksikkerheden ved at adressere farlig og uforsvarlig adfærd, der udgør en alvorlig risiko for trafikanterne. Udvidelsen af anvendelsesområdet bør også afspejle de tekniske fremskridt inden for automatisk registrering af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.
- (5) Trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser klassificeres enten som administrativ forseelse eller som en straffesag i henhold til medlemsstaternes nationale lovgivning, hvilket kan give anledning til retsforfølgning foranlediget af administrative eller retslige myndigheder ved domstole med kompetence på det administrative eller strafferetlige område, afhængigt af de gældende nationale procedurer. En specifik EU-retlig ramme regulerer det retlige samarbejde i straffesager, som er baseret på princippet om gensidig anerkendelse af domme og retsafgørelser. Det er derfor nødvendigt, at anvendelsen af dette direktiv ikke underminerer medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i henhold til anden gældende EU-lovgivning på det strafferetlige område, navnlig dem, der er fastsat i Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA⁶ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden" (COM(2020) 789 final).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9).

⁶ Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA af 24. februar 2005 om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestrafte (EUT L 76 af 22.3.2005, s. 16).

2014/41/EU⁷ for så vidt angår procedurerne for udveksling af bevismateriale og de procedurer for forkyndelse af dokumenter, der er fastsat i artikel 5 i konventionen udarbejdet af Rådet i overensstemmelse med artikel 34 i traktaten om Den Europæiske Union, om gensidig retshjælp i straffesager mellem Den Europæiske Unions medlemsstater⁸. Derudover bør straffesager, der kræver specifikke garantier for de berørte personer, og de specifikke retssikkerhedsgarantier for mistænkte og tiltalte, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/64/EU⁹, 2012/13/EU¹⁰, 2013/48/EU¹¹, (EU) 2016/343¹², (EU) 2016/800¹³ og (EU) 2016/1919¹⁴, heller ikke berøres af gennemførelsen af dette direktiv.

- (6) Der bør fastlægges ansvarsområder og kompetencer for nationale kontaktpunkter for at sikre, at de samarbejder problemfrit med andre myndigheder, der er involveret i efterforskningen af de trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der falder ind under dette direktivs anvendelsesområde. Nationale kontaktpunkter bør altid stå til rådighed for sådanne myndigheder og besvare deres anmodninger inden for en rimelig frist. Dette bør være tilfældet uanset lovovertrædelsens art eller myndighedens retlige status, og navnlig uanset om myndigheden har national, subnational eller lokal kompetence.
- (7) De grundlæggende elementer i det system for grænseoverskridende udveksling af oplysninger, der blev oprettet ved direktiv (EU) 2015/413, har vist sig at være effektive. Der er imidlertid behov for yderligere forbedringer og justeringer for at afhjælpe problemer, der skyldes manglende, fejlagtige eller unøjagtige data. Medlemsstaterne bør derfor pålægges yderligere forpligtelser med hensyn til behovet for at holde visse data i de relevante databaser tilgængelige og ajourførte med henblik på at øge effektiviteten af informationsudvekslingen.
- (8) Overtrædelsesmedlemsstaten bør også have mulighed for at foretage automatiserede søgninger i køretøjsregistre for at hente data om slutbrugere af køretøjer, hvis sådanne oplysninger allerede er tilgængelige. Derudover bør der fastsættes en datalagringsperiode med hensyn til identiteten af de tidligere ejere, indehavere og slutbrugere af køretøjerne med henblik på at give myndighederne de relevante oplysninger, de har brug for til efterforskningen.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/41/EU af 3. april 2014 om den europæiske efterforskningskendelse i straffesager (EUT L 130 af 1.5.2014, s. 1).

⁸ EFT C 197 af 12.7.2000, s. 3.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/64/EU af 20. oktober 2010 om retten til tolke- og oversætterbistand i straffesager (EUT L 280 af 26.10.2010, s. 1).

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/13/EU af 22. maj 2012 om ret til information under straffesager (EUT L 142 af 1.6.2012, s. 1).

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/48/EU af 22. oktober 2013 om ret til adgang til advokatbistand i straffesager og i sager angående europæiske arrestordrer og om ret til at få en tredjemand underrettet ved frihedsberøvelse og til at kommunikere med tredjemand og med konsulære myndigheder under frihedsberøvelsen (EUT L 294 af 6.11.2013, s. 1).

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/343 af 9. marts 2016 om styrkelse af visse aspekter af uskyldsformodningen og retten til at være til stede under retssagen i straffesager (EUT L 65 af 11.3.2016, s. 1).

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/800 af 11. maj 2016 om retssikkerhedsgarantier for børn, der er mistænkte eller tiltalte i straffesager (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 1).

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1919 af 26. oktober 2016 om retshjælp til mistænkte og tiltalte i straffesager og til eftersøgte i sager angående europæiske arrestordrer (EUT L 297 af 4.11.2016, s. 1).

- (9) Anmodning om at offentliggøre oplysninger fra køretøjsregistre og udveksling af dataelementer i grænseoverskridende sager bør ske via et fælles elektronisk system. Derfor bør elektronisk søgning i oplysninger fra køretøjsregistre i henhold til direktiv (EU) 2015/413, bl.a. på grundlag af den allerede eksisterende tekniske ramme, kun foretages gennem det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris) og ændrede versioner af denne software. En sådan anvendelse bør give mulighed for hurtig, omkostningseffektiv, sikker og pålidelig udveksling af specifikke oplysninger fra køretøjsregistre mellem medlemsstaterne og dermed øge effektiviteten af efterforskningen. Medlemsstaterne bør forhindre udveksling af oplysninger via andre kanaler, som ville være mindre omkostningseffektive og måske ikke sikrer beskyttelsen af de videregivne data.
- (10) For at sikre ensartede betingelser for de søgninger, som medlemsstaterne vil foretage, bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter procedurer for sådanne søgninger. Der bør dog indføres overgangsforanstaltninger for elektronisk udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre på grundlag af det eksisterende elektroniske system for at sikre gnidningsløs udveksling af oplysninger, indtil sådanne regler finder anvendelse.
- (11) I tilfælde, hvor den ansvarlige person ikke kan identificeres på grundlag af oplysningerne fra køretøjsregistret med den sikkerhed, der kræves i henhold til lovgivningen i overtrædelsesmedlemsstaten bør medlemsstaterne samarbejde om at fastslå den ansvarliges identitet. Med henblik herpå bør der indføres en procedure for gensidig bistand for at identificere den ansvarlige person, enten gennem en anmodning om bekræftelse på grundlag af oplysninger, som overtrædelsesmedlemsstaten allerede er i besiddelse af, eller gennem en anmodning om en målrettet efterforskning foretaget af de relevante myndigheder i registreringsmedlemsstaten eller den bopælsmedlemsstaten.
- (12) Registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten bør inden for en rimelig frist give de supplerende oplysninger, som overtrædelsesmedlemsstaten anmoder om, og som er nødvendige for at identificere den ansvarlige person. Hvis det ikke er muligt at indsamle eller levere oplysningerne, eller det ikke er muligt at gøre det uden unødigt forsinkelse, bør der gives en klar begrundelse herfor, og forsinkelsen bør begrænses mest muligt.
- (13) De grunde, som registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten kan angive som grundlag for at nægte at yde gensidig bistand til identifikation af den ansvarlige person, bør specifikt angives. Der bør navnlig indføres sikkerhedsforanstaltninger for at undgå, at identiteten af beskyttede personer såsom beskyttede vidner afsløres gennem disse procedurer.
- (14) Medlemsstaterne bør have mulighed for at bruge nationale procedurer, som de ville anvende, hvis den trafiksikkerhedsrelaterede overtrædelse var blevet begået af en person med bopæl i landet. Retssikkerheden bør styrkes med hensyn til anvendelsen af specifikke foranstaltninger, der træffes i henhold til sådanne procedurer, navnlig vedrørende dokumenter, der kræver, at den pågældende person bekræfter eller afviser at have begået lovovertrædelsen eller pålægger de berørte personer forpligtelser til at samarbejde om at identificere den ansvarlige person. Da disse foranstaltninger bør have samme retsvirkninger for de berørte personer som i nationale sager, bør disse

personer også nyde godt af de samme standarder for grundlæggende og proceduremæssige rettigheder.

- (15) Hvis EU-lovgivningen eller medlemsstaternes nationale lovgivning udtrykkeligt giver adgang til eller mulighed for at udveksle oplysninger fra andre nationale databaser eller EU-databaser med henblik på direktiv (EU) 2015/413, bør medlemsstaterne have mulighed for at udveksle oplysninger ved at inddrage sådanne databaser, samtidig med at de grundlæggende rettigheder for ikkehjemmehørende førere respekteres.
- (16) Definitionen af, hvad der udgør en informationsskrivelse om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og dens indhold, varierer i øjeblikket fra medlemsstat til medlemsstat i en sådan grad, at de grundlæggende og proceduremæssige rettigheder for de personer, der er involveret i de opfølgingsprocedurer, som overtrædelsesmedlemsstaten har indledt, kan blive påvirket negativt. Dette gælder især i tilfælde, hvor såkaldte "forudgående informationsskrivelser", der ikke opfylder de sprog- og informationsstandarder, der kræves i henhold til direktiv (EU) 2015/413, sendes ud. De personer, der berøres af denne praksis, er normalt ikke bekendt med retssystemet i overtrædelsesmedlemsstaten eller taler ikke dens officielle sprog, og deres proceduremæssige og grundlæggende rettigheder bør derfor beskyttes bedre. For at nå dette mål bør der fastsættes obligatoriske minimumskrav til indholdet af informationsskrivelsen, og den nuværende model for en informationsskrivelse, der kun indeholder grundlæggende oplysninger, jf. bilag II til direktiv (EU) 2015/413, bør ikke længere anvendes.
- (17) Informationsskrivelsen bør som minimum indeholde detaljerede oplysninger om lovovertrædelsens retlige klassificering og retlige konsekvenser, navnlig da sanktionerne for de strafbare handlinger, der er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv (EU) 2015/413, kan være af ikkeøkonomisk karakter såsom begrænsninger i gerningsmandens ret til at føre motorkøretøj. Retten til appel bør også understøttes gennem levering af detaljerede oplysninger om, hvor og hvordan retten til forsvar eller til appel kan udøves i overtrædelsesmedlemsstaten på et sprog, som den pågældende forstår. Der bør også gives en beskrivelse af procedurerne in absentia, når det er relevant, da den formodede ansvarlige person måske ikke planlægger at vende tilbage til overtrædelsesmedlemsstaten for at deltage i sagen. Betalingsmuligheder og metoder til at begrænse sanktionernes omfang bør også gøres let forståelige for at tilskynde til frivilligt samarbejde. Da informationsskrivelsen bør være det første dokument, som ejeren, indehaveren eller slutbrugeren af køretøjet eller enhver anden formodet ansvarlig person modtager, bør den indeholde de oplysninger, der er omhandlet i artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680¹⁵, som i henhold til artikel 13, stk. 2, litra d), bør indeholde oplysninger om kilden til personoplysningerne, og i artikel 13 og 14 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med kompetente myndigheders behandling af personoplysninger med henblik på at forebygge, efterforske, afsløre eller retsforfølge strafbare handlinger eller fuldbyrde strafferetlige sanktioner og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af Rådets rammeafgørelse 2008/977/RIA (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 89).

(EU) 2016/679¹⁶. Disse oplysninger skal enten angives direkte i informationsskrivelsen eller ved henvisning til det sted, hvor de stilles til rådighed.

- (18) Når ikkehjemmehørende personer kontrolleres på stedet i forbindelse med en vejkontrol, og en sådan handling fører til indledning af en opfølgningsprocedure i forbindelse med begåelsen af en trafiksikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse, bør informationsskrivelsen kun indeholde visse væsentlige elementer og gives direkte til den berørte person som led i vejkontrolprocedurerne.
- (19) For at sikre, at den formodede ansvarlige person er den, der rent faktisk modtager informationsskrivelsen og eventuelle opfølgningsdokumenter, og for at undgå, at ikkeberørte tredjeparter fejlagtigt inddrages, bør der fastsættes regler for forkyndelse af dokumenter.
- (20) I tilfælde, hvor det ikke er muligt at levere dokumenter via registreret levering eller elektroniske midler på tilsvarende niveau, bør overtrædelsesmedlemsstaten have mulighed for at forlade sig på, at registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten forkynrer dokumenter og meddelelser til den pågældende person i henhold til deres egen nationale lovgivning om forkyndelse af dokumenter.
- (21) Både informationsskrivelsen og eventuelle opfølgningsdokumenter bør sendes på det sprog, som køretøjets registreringsdokument er affattet på, eller, hvis sådanne oplysninger ikke foreligger, eller hvis det er nødvendigt for at beskytte de grundlæggende rettigheder, på det eller de relevante officielle sprog i registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten. Da nogle medlemsstater imidlertid har mere end ét officielt sprog, kan denne forpligtelse føre til, at informationsskrivelser og andre opfølgende meddelelser sendes ud på et sprog, som modtageren ikke forstår. For at det passende sprog til informationsskrivelsen kan fastlægges, bør medlemsstaterne om nødvendigt meddele Kommissionen deres foretrukne sprog, om nødvendigt opdelt efter territoriale underområder. Kommissionen bør offentliggøre de foretrukne sprog. Dette bør i henhold til artikel 1, stk. 3, i direktiv 2010/64/EU ikke berøre anvendelsen af dette direktiv.
- (22) Overtrædelsesmedlemsstaten bør gøre det muligt for den person, der formodes at være ansvarlig for en trafiksikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse, indtil appelfasen ved en domstol at kommunikere på et af de sprog, som registreringsmedlemsstaten, bopælsmedlemsstaten eller overtrædelsesmedlemsstaten har meddelt Kommissionen, bopælsmedlemsstaten eller overtrædelsesmedlemsstaten eller, hvis den berørte person ikke har tilstrækkeligt kendskab til disse sprog, på et sprog, som personen taler eller forstår, for at lette udøvelsen af vedkommendes proceduremæssige rettigheder.
- (23) Der bør sikres en effektiv domstolsprøvelse, hvis myndighederne i overtrædelsesmedlemsstaten ikke overholder sprogstandarden og reglerne om forkyndelse af dokumenter og deres respektive nationale lovgivning.
- (24) For at sikre en gennemsigtig og forholdsmæssig anvendelse af bødestraffe i forbindelse med trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, som er

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

underlagt offentlig ret, bør formodede ansvarlige personer ikke tvinges til at betale juridiske og administrative omkostninger i forbindelse med forvaltningen af bødestraffene, hvis en sådan forvaltning er udliciteret til private eller offentlige enheder. Ikke desto mindre bør medlemsstaternes myndigheder have lov til at opkræve forholdsmæssige administrative gebyrer.

- (25) Omfanget af de oplysninger, som medlemsstaterne indberetter til Kommissionen, bør udvides til at omfatte elementer, der er tæt knyttet til målet om at forbedre trafiksikkerheden, således at Kommissionen bedre kan analysere situationen i medlemsstaterne og foreslå initiativer på et solidt faktisk grundlag. For at kompensere for den yderligere administrative byrde for medlemsstaternes myndigheder og for at tilpasse rapporteringen til Kommissionens evalueringskalender bør rapporteringsperioden forlænges. Der bør indrømmes en overgangsperiode, således at den igangværende toårige rapporteringsperiode kan afsluttes problemfrit.
- (26) Da oplysninger vedrørende identifikation af en lovovertræder udgør personoplysninger som omhandlet i forordning (EU) 2016/679 og direktiv (EU) 2016/680, og Unionens retlige ramme for behandling af personoplysninger er blevet ændret betydeligt siden vedtagelsen af direktiv (EU) 2015/413, bør bestemmelserne om behandling af personoplysninger tilpasses den nye retlige ramme.
- (27) I henhold til artikel 62, stk. 6, i direktiv (EU) 2016/680 skal Kommissionen gennemgå andre EU-retsakter, som regulerer de kompetente myndigheders behandling af personoplysninger med henblik på artikel 1, stk. 1, i nævnte direktiv for at vurdere behovet for at tilpasse disse retsakter til direktivet og, hvis det er hensigtsmæssigt, at fremsætte de forslag til ændring af disse retsakter, der måtte være nødvendige for at sikre en konsekvent tilgang til beskyttelse af personoplysninger inden for nævnte direktivs anvendelsesområde. Denne gennemgang¹⁷ har ført til, at direktiv (EU) 2015/413 er udpeget som en af de retsakter, der skal ændres. Det bør derfor præciseres, at behandling af personoplysninger også bør være i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/680, hvis behandlingen falder inden for dets materielle og personelle anvendelsesområde.
- (28) Enhver behandling af personoplysninger i henhold til direktiv (EU) 2015/413 bør være i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679, direktiv (EU) 2016/680 og forordning (EU) 2018/1725¹⁸ inden for deres respektive anvendelsesområde.
- (29) Retsgrundlaget for de behandlingsaktiviteter, der er nødvendige for at fastslå den ansvarlige persons identitet og fremsende informationsskrivelsen og opfølgningsdokumenterne til de formodede ansvarlige personer, er fastsat i direktiv (EU) 2015/413 i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, litra e), og, hvor det er relevant, artikel 10 i forordning (EU) 2016/679 og artikel 8 i direktiv 2016/680. I overensstemmelse med de samme regler fastlægger dette direktiv retsgrundlaget for medlemsstaternes forpligtelse til at behandle personoplysninger med det formål at yde hinanden gensidig bistand med henblik på at identificere de personer, der er ansvarlige

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

for de trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der er anført i dette direktiv.

- (30) I nogle medlemsstater lagres personoplysninger om ikkehjemmehørende personer, der formodes at være ansvarlige for en trafikssikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse, i et netværk af servere ("cloud"). Uden at det berører reglerne om brud på persondatasikkerheden i forordning (EU) 2016/679 og direktiv (EU) 2016/680 og om brud på persondatasikkerheden og sikkerhedshændelser som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555¹⁹, bør medlemsstaterne sikre, at de underretter hinanden om cybersikkerhedshændelser vedrørende disse data.
- (31) Der bør oprettes en onlineportal ("CBE-portalen") med henblik på at give trafikanterne i Unionen omfattende oplysninger om trafikssikkerhedsrelaterede færdselsregler i medlemsstaterne og mulighed for at kommunikere med medlemsstaternes myndigheder på en effektiv og sikker måde. Portalen bør også lette kommunikationen mellem medlemsstaternes myndigheder angående forskellige spørgsmål vedrørende grænseoverskridende efterforskning af trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, f.eks. kontrol af ægtheden af informationsskrivelser og opfølgingsdokumenter med henblik på at fjerne risikoen for svig. De udvekslede personoplysninger bør begrænses til, hvad der er nødvendigt for grænseoverskridende efterforskning og håndhævelse af sanktioner, navnlig betaling af bødestrafte. CBE-portalen bør kunne koble sig til andre relevante portaler, netværk, websteder eller platforme for at lette udvekslingen af oplysninger om håndhævelse af trafikssikkerhedsrelaterede færdselsregler. Kommissionen bør være registeransvarlig for CBE-portalen i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1725.
- (32) Kommissionen bør yde forholdsmæssig finansiel støtte til initiativer, der forbedrer det grænseoverskridende samarbejde om håndhævelse af trafikssikkerhedsrelaterede færdselsregler i Unionen.
- (33) For at tage hensyn til relevante tekniske fremskridt eller ændringer af relevante EU-retsakter bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen med henblik på at ajourføre bilaget til dette direktiv. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning²⁰. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (34) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af direktiv (EU) 2015/413 bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at præcisere procedurerne og de tekniske specifikationer, herunder cybersikkerhedsforanstaltninger, for de

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktiv) (EUT L 333 af 27.12.2022).

²⁰ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

automatiserede søgninger, der vil blive foretaget i forbindelse med efterforskningen af de trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, indholdet af den elektroniske standardformular til anmodningen og metoderne til overførsel af oplysninger vedrørende anmodningen om gensidig bistand til identifikation af den ansvarlige person, indholdet af elektroniske formularer til anmodning om gensidig bistand til forkyndelse af informationsskrivelsen og opfølgningsdokumenterne og af den respektive attest samt anvendelsen og vedligeholdelsen af CBE-portalen. De tekniske løsninger bør tilpasses den europæiske interoperabilitetsramme og de relevante interoperabilitetsløsninger, der er omhandlet i forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om foranstaltninger, der skal sikre et højt niveau af interoperabilitet i den offentlige sektor i hele Unionen (retsakt om et interoperabelt Europa)²¹. Gennemførelsesbeføjelserne bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²².

- (35) Direktiv (EU) 2015/413 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (36) Eftersom målene for dette direktiv — nemlig at sikre et højt beskyttelsesniveau for alle trafikanter i Unionen og ligebehandling af førere ved at strømline procedurerne for gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og styrke beskyttelsen af ikkehjemmehørende personers grundlæggende rettigheder, når lovovertrædelserne er begået med et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor overtrædelserne blev begået — ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, men på grund af dette direktivs omfang og virkninger bedre kan nås på EU-plan, kan Unionen derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (37) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse blev hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725²³ og afgav udtalelse den [DD/MM/YYYY].
- (38) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter²⁴ har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget —

²¹ COM(2022) 720 final.

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

²³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

²⁴ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv (EU) 2015/413 foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:
 - a) I stk. 1 tilføjes følgende litraer:
 - "i) utilstrækkelig afstand til den forankørende bil
 - j) farlig overhaling
 - k) farlig parkering
 - l) krydsning af én eller flere fuldt optrukne linjer
 - m) kørsel imod køreretningen
 - n) undladelse af at overholde reglerne om oprettelse og brug af nødspor
 - p) brug af et overlæsset køretøj."
 - b) Følgende stykke tilføjes:

"Dette direktiv berører ikke de rettigheder og forpligtelser, der følger af følgende EU-retsakter og EU-retlige bestemmelser:

 - a) Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA
 - b) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/41/EU*
 - c) de procedurer for forkyndelse af dokumenter, der er fastsat i artikel 5 i konventionen udarbejdet af Rådet i henhold til artikel 34 i traktaten om Den Europæiske Union om gensidig retshjælp i straffesager mellem Den Europæiske Unions medlemsstater**
 - d) de bestemmelser vedrørende mistænkte og tiltalte rettigheder, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/64/EU***, 2012/13/EU****, 2013/48/EU*****, (EU) 2016/343*****, (EU) 2016/800***** og (EU) 2016/1919*****.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/41/EU af 3. april 2014 om den europæiske efterforskningskendelse i straffesager (EUT L 130 af 1.5.2014, s. 1).

** EFT C 197 af 12.7.2000, s. 3.

*** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/64/EU af 20. oktober 2010 om retten til tolke- og oversætterbistand i straffesager (EUT L 280 af 26.10.2010, s. 1).

- **** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/13/EU af 22. maj 2012 om ret til information under straffesager (EUT L 142 af 1.6.2012, s. 1).
- **** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/48/EU af 22. oktober 2013 om ret til adgang til advokatbistand i straffesager og i sager angående europæiske arrestordre og om ret til at få en tredjemand underrettet ved frihedsberøvelse og til at kommunikere med tredjemand og med konsulære myndigheder under frihedsberøvelsen (EUT L 294 af 6.11.2013, s. 1).
- ***** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/343 af 9. marts 2016 om styrkelse af visse aspekter af uskyldsformodningen og retten til at være til stede under retssagen i straffesager (EUT L 65 af 11.3.2016, s. 1).
- ***** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/800 af 11. maj 2016 om retssikkerhedsgarantier for børn, der er mistænkte eller tiltalte i straffesager (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 1).
- ***** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1919 af 26. oktober 2016 om retshjælp til mistænkte og tiltalte i straffesager og til eftersøgte i sager angående europæiske arrestordre (EUT L 297 af 4.11.2016, s. 1).

2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Litra j) affattes således:

"j) "ulovlig brug af kørebane": ulovlig brug af en del af en allerede eksisterende permanent eller midlertidig vejbane, f.eks. kørebane forbeholdt offentlig transport eller kørebane, der midlertidigt er spærret på grund af trafikoverbelastning eller vejarbejde, som defineret i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning"

b) Litra l) affattes således:

"l) "nationalt kontaktpunkt ": kompetent myndighed, der er udpeget med henblik på dette direktiv"

c) Følgende tilføjes som litra o)-z):

"o) "utilstrækkelig afstand til den forankørende bil": manglende overholdelse af den afstand, der er nødvendig for at undgå kollision med køretøjet foran det køretøj, som føreren fører, hvis det forankørende køretøj pludselig bremser eller standser, som defineret i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning

p) "farlig overhaling": overhaling af et andet køretøj eller en anden trafikant på en måde, der overtræder de gældende regler om farlig overhaling i overtrædelsesmedlemsstaten

q) "farlig parkering": parkering af et køretøj på en måde, der overtræder de gældende regler om farlig parkering i overtrædelsesmedlemsstaten. Manglende betaling af parkeringsafgifter og andre lignende overtrædelser betragtes ikke som farlig parkering

- r) "krydsning af én eller flere fuldt optrukne linjer": skift af kørebaner med køretøjet ved ulovligt at krydse mindst én fuldt optrukket linje som defineret i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning
- s) "kørsel imod køreretningen": kørsel med et køretøj imod den angivne trafikretning som defineret i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning
- t) "undladelse af at overholde reglerne om oprettelse og brug af nødspor": manglende overholdelse af reglerne om oprettelse og brug i nødstilfælde af en midlertidig kørebane mellem køretøjer, som førerne skal oprette for at gøre det muligt for udrykningskøretøjer, f.eks. politikøretøjer, redningskøretøjer eller brandbiler, at passere gennem og ankomme til det sted, hvor der er opstået en nødsituation, som defineret i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning
- u) "brug af et overlæsset køretøj": brug af et køretøj, der ikke opfylder de krav til største tilladte vægt, der er fastsat i de nationale love eller administrative bestemmelser til gennemførelse af Rådets direktiv 96/53/EF* eller i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning for køretøjer eller aktiviteter, for hvilke der ikke er fastsat sådanne krav i nævnte direktiv
- v) "informationsskrivelse": den første meddelelse, som modtages af de i artikel 5, stk. 1, andet afsnit, omhandlede personer, uanset om der er tale om en administrativ eller retslig afgørelse eller ethvert andet dokument, der sendes af overtrædelsesmedlemsstaten eller en enhed, der ved lovgivning er bemyndiget hertil, udstedt indtil appelfasen ved en kompetent domstol, og som mindst indeholder de i artikel 5, stk. 2, omhandlede oplysninger
- w) "opfølgingsdokumenter": administrative eller retslige afgørelser eller andre dokumenter, som overtrædelsesmedlemsstaten eller enhver enhed, der ved lovgivning er bemyndiget hertil, udsteder efter informationsskrivelsen i tilknytning til den pågældende skrivelse eller den trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse indtil appelfasen ved en kompetent domstol
- x) "ansvarlig person": den person, der er ansvarlig for en af de trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der er opført i artikel 2, stk. 1, i overensstemmelse med den nationale lovgivning i overtrædelsesmedlemsstaten
- y) "slutbruger": enhver fysisk person, der ikke er ejer eller indehaver af det køretøj, med hvilket en af de overtrædelser, der er opført i artikel 2, stk. 1, blev begået, men som lovligt anvendte køretøjet, navnlig inden for rammerne af en langsigtet leasing- eller lejekontrakt eller som en del af en køretøjsflåde, der er tilgængelig for ansatte
- z) "bopælsmedlemsstat": enhver medlemsstat, der med rimelig sikkerhed kan antages at være det sædvanlige opholdssted for de i artikel 5, stk. 1, andet afsnit, omhandlede personer.

* Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59)."

- 3) Følgende indsættes som artikel 3a:

"Artikel 3a

Nationale kontaktpunkter

1. Med henblik på den i dette direktiv omhandlede udveksling af oplysninger udpeger hver medlemsstat et nationalt kontaktpunkt. Den berørte medlemsstats gældende lovgivning finder anvendelse på de nationale kontaktpunkters beføjelser.

2. Medlemsstaterne sikrer, at deres respektive nationale kontaktpunkter samarbejder med de myndigheder, der deltager i efterforskningen af de i artikel 2, stk. 1, opførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, navnlig for at sikre, at alle nødvendige oplysninger udveksles rettidigt, og at fristerne i artikel 4a, stk. 5, og artikel 5a, stk. 2, overholdes."

- 4) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Procedurer for udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne

1. Med henblik på efterforskning af de i artikel 2, stk. 1, opførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser giver medlemsstaterne de andre medlemsstaters nationale kontaktpunkter adgang til følgende nationale oplysninger fra køretøjsregistre med ret til at foretage automatiseret søgning vedrørende:

- a) oplysninger vedrørende køretøjer
- b) oplysninger vedrørende ejere, indehavere eller slutbrugere af køretøjerne, hvis de foreligger.

De i første afsnit, litra a) og b), omhandlede dataelementer, som er nødvendige for at foretage en søgning, er de dataelementer, der er fastsat i bilaget.

Overtrædelsesmedlemsstatens nationale kontaktpunkt anvender et fuldstændigt registreringsnummer ved foretagelse af søgninger i form af udgående anmodninger.

2. Medlemsstaterne sikrer, at de dataelementer, der er opført i bilagets afsnit 2, del I, II og IV, er tilgængelige og ajourførte i deres nationale køretøjsregistre.

3. Medlemsstaterne lagrer de dataelementer, der er omhandlet i bilagets afsnit 2, del IV, og, hvis de foreligger, afsnit 2, del V, i de nationale køretøjsregistre i mindst seks måneder efter enhver ændring af ejerskabet eller brugen af det pågældende køretøj.

4. Medlemsstaterne svarer med meddelelsen "Ingen oplysninger" i stedet for de anmodede dataelementer i følgende tilfælde:

- a) køretøjet blev skrottet
- b) køretøjets fuldstændige registreringsnummer er ikke angivet i den søgning, der foretages i form af en udgående anmodning i henhold til stk. 1
- c) køretøjets fuldstændige registreringsnummer, der er angivet i den søgning, der foretages i form af en udgående anmodning i henhold til stk. 1, er udløbet eller forkert.

Medlemsstaterne svarer med meddelelsen "Stjålet køretøj eller nummerplade" i stedet for de anmodede dataelementer, hvis køretøjet eller køretøjets nummerplade er registreret som stjålet i de nationale køretøjsregistre.

5. Ved automatiseret søgning af oplysninger fra køretøjsregistre anvender medlemsstaterne den til formålet udformede softwareapplikation i det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris) og ændrede versioner af denne software.

Medlemsstaterne sikrer, at den automatiserede søgning af oplysninger fra køretøjsregistre er sikker, omkostningseffektiv, hurtig og pålidelig og foretages ved hjælp af interoperable midler inden for rammerne af en decentraliseret struktur.

Softwaren skal muliggøre både online realtidsudveksling og udveksling af serier af oplysninger, således at der ved hjælp af en enkelt meddelelse kan udveksles flere anmodninger eller svar. De oplysninger, der udveksles via Eucaris, overføres i krypteret form.

6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for at fastlægge procedurerne og de tekniske specifikationer, herunder cybersikkerhedsforanstaltninger med hensyn til de automatiserede søgninger, der foretages i henhold til denne artikel. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 2.

7. Indtil de i denne artikels stk. 6 omhandlede gennemførelsesretsakter finder anvendelse, foretages de i denne artikels stk. 1 omhandlede søgninger i overensstemmelse med de procedurer, der er beskrevet i kapitel 3, punkt 2 og 3, i bilaget til afgørelse 2008/616/RIA*, som anvendes sammen med bilaget til dette direktiv.

8. Hver medlemsstat afholder sine egne omkostninger i forbindelse med forvaltning, anvendelse og vedligeholdelse af den softwareapplikation og de ændrede versioner heraf, der er omhandlet i stk. 5.

* Rådets afgørelse 2008/616/RIA af 23. juni 2008 om gennemførelse af afgørelse 2008/615/RIA om intensivering af det grænseoverskridende samarbejde, navnlig om bekæmpelse af terrorisme og grænseoverskridende kriminalitet (EUT L 210 af 6.8.2008, s. 12).

5) Følgende indsættes som artikel 4a, 4b og 4c:

"Artikel 4a

Gensidig bistand ved identifikation af den ansvarlige person

1. Medlemsstaterne yder hinanden gensidig bistand, hvis overtrædelsesmedlemsstaten på grundlag af resultaterne af den automatiserede søgning, der er foretaget i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, ikke kan identificere den ansvarlige person med den fornødne grad af sikkerhed, der kræves i henhold til national lovgivning for at indlede eller gennemføre de i artikel 5, stk. 1, omhandlede opfølgningsprocedurer.
2. Overtrædelsesmedlemsstaten beslutter, om den vil anmode om gensidig bistand for at indhente yderligere oplysninger, jf. stk. 3, andet afsnit. Anmodningen kan kun fremsættes af en administrativ eller retslig myndighed eller af den politimyndighed, der er kompetent i den pågældende sag, i overensstemmelse med den nationale lovgivning i de pågældende medlemsstat.
3. Når overtrædelsesmedlemsstaten har besluttet at anmode om gensidig bistand i henhold til stk. 1, sender dens nationale kontaktpunkt en elektronisk udformet og underskrevet anmodning til det nationale kontaktpunkt i registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten.

Registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten kan anmodes om:

- a) på grundlag af oplysninger, som den allerede er i besiddelse af, at bekræfte, at det med rimelig sikkerhed kan antages, at den person, der er optaget visuelt med overvågningsudstyret i overtrædelsesmedlemsstaten, er ejer, indehaver eller slutbruger af køretøjet eller en person, der formodes at være ansvarlig for en af de i artikel 2, stk. 1, opførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser
 - b) at anmode køretøjets ejer, indehaver eller slutbruger eller enhver person, der formodes at være ansvarlig for en af de i artikel 2, stk. 1, opførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, om at fremlægge oplysninger om den ansvarlige persons identitet i overensstemmelse med national lovgivning.
4. Hvis registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten modtager en anmodning som omhandlet i stk. 3, indsamler den de oplysninger, der anmodes om, medmindre den beslutter at påberåbe sig en af de i stk. 7 opførte afvisningsgrunde, eller det ikke er muligt at indsamle de anmodede oplysninger. Registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten fremsender uden unødigt forsinkelse de oplysninger, der anmodes om, elektronisk via sit nationale kontaktpunkt til det nationale kontaktpunkt i overtrædelsesmedlemsstaten.

I det i stk. 3, andet afsnit, litra b), omhandlede tilfælde anmoder registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten om oplysningerne i overensstemmelse med de gældende nationale procedurer, som om den pågældende efterforskningsforanstaltning var blevet påbudt af de nationale myndigheder, medmindre den beslutter at påberåbe sig en af de i stk. 7 opførte afvisningsgrunde.

Registreringsmedlemsstaten og bopælsmedlemsstaten skal ved indsamling af de supplerende oplysninger overholde de formaliteter og procedurer, som overtrædelsesmedlemsstaten udtrykkeligt har anmodet om, i det omfang de ikke er uforenelige med deres nationale lovgivning.

5. Medlemsstaterne sikrer, at de fremsender de oplysninger, der anmodes om, uden unødigt forsinkelse efter modtagelsen af anmodningen.

Hvis det ikke er muligt at indsamle oplysningerne uden unødigt forsinkelse efter modtagelsen af anmodningen, videresender de nationale kontaktpunkter i registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten hurtigst muligt disse oplysninger til overtrædelsesmedlemsstaten med en fyldestgørende redegørelse for forsinkelsen.

Hvis det står klart, at registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten ikke vil være i stand til at indsamle alle eller en del af de oplysninger, der anmodes om, giver den straks overtrædelsesmedlemsstaten en nærmere redegørelse herfor.

6. De anmodede medlemsstater kan fastlægge en forudgående administrativ eller retslig valideringsprocedure for at sikre, at de oplysninger, der anmodes om, er nødvendige og står i rimeligt forhold til formålet med at identificere den ansvarlige person, navnlig under hensyntagen til de formodede ansvarlige personers rettigheder.

7. Medlemsstaterne kan afvise at fremsende de supplerende oplysninger, der anmodes om i henhold til stk. 3. De skal kun gøre dette i følgende tilfælde:

- a) der gælder immuniteter eller privilegier ifølge lovgivningen i registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten, hvilket gør det umuligt at fremsende oplysningerne
- b) fremsendelsen af de oplysninger, der anmodes om, vil være i modstrid med *ne bis in idem*-princippet
- c) fremsendelsen af de oplysninger, der anmodes om, vil skade vigtige nationale sikkerhedsinteresser, bringe informationskilden i fare eller medføre anvendelse af klassificerede oplysninger vedrørende specifikke efterretningsaktiviteter
- d) der er vægtige grunde til at antage, at fremsendelsen af de oplysninger, der anmodes om, vil være uforenelig med registreringsmedlemsstatens eller bopælsmedlemsstatens forpligtelser i henhold til artikel 6 i traktaten om Den Europæiske Union og Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder
- e) fremsendelsen af de oplysninger, der anmodes om, vil afsløre identiteten af en person, der er beskyttet i overensstemmelse med den nationale lovgivning i registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten
- f) hvis registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten fastlægger en forudgående administrativ eller retslig valideringsprocedure, jf. stk. 6, men anmodningen ikke blev valideret af overtrædelsesmedlemsstaten, før den blev fremsendt, og de oplysninger, der anmodes om, på grundlag af omstændighederne i den pågældende sag ikke anses for at være nødvendige og stå i rimeligt forhold til formålet med at identificere den ansvarlige person.

Medlemsstaterne beslutter hurtigst muligt, men senest 15 dage efter modtagelsen af anmodningen, om de påberåber sig en afvisningsgrund. De medlemsstater, der

beslutter at gøre en afvisningsgrund gældende, underretter uden unødigt forsinkelse overtrædelsesmedlemsstaten herom via det nationale kontaktpunkt.

8. Medlemsstaterne sikrer, at retsmidler svarende til dem, der er tilgængelige i lignende nationale sager, finder anvendelse på det tilfælde, der er omhandlet i stk. 3, andet afsnit, litra b).

9. De nationale kontaktpunkter i overtrædelsesmedlemsstaten, registreringsmedlemsstaten og bopælsmedlemsstaten kan på enhver hensigtsmæssig måde konsultere hinanden med det formål at fremme en effektiv anvendelse af denne artikel.

10. Den i stk. 2 omhandlede anmodning meddeles på det eller et af de sprog i registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten, som er meddelt Kommissionen i overensstemmelse med artikel 5a, stk. 8.

De oplysninger, der fremsendes som svar på anmodningen, meddeles på det eller de sprog i overtrædelsesmedlemsstaten, som er meddelt Kommissionen i overensstemmelse med artikel 5a, stk. 8.

11. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på yderligere at præcisere indholdet af den elektroniske standardformular til brug ved anmodningen, midlerne til overførsel af de i stk. 3 og 4 omhandlede oplysninger og funktionerne og de tekniske specifikationer for softwareapplikationen til dataudveksling, herunder cybersikkerhedsforanstaltninger. Softwarespecifikationerne skal omfatte både online asynkron udveksling og asynkron batchudveksling samt overførsel af dataelementerne i krypteret form.

Den elektroniske standardformular til brug ved anmodningen skal indeholde følgende oplysninger:

- a) den administrative eller retslige afgørelse om validering af de oplysninger, der anmodes om, jf. stk. 6, og nærmere oplysninger om den myndighed, der har truffet afgørelsen, hvis det er relevant
- b) dataelementer vedrørende ejere, indehavere eller slutbrugere af køretøjerne, der er indhentet som følge af den automatiserede søgning, der er foretaget i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1
- c) hvis det er muligt, den visuelle optagelse af den ansvarlige person foretaget ved hjælp af overvågningsudstyr, navnlig hastighedskameraer.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 2.

Artikel 4b

Nationale foranstaltninger til fremme af identifikationen af den ansvarlige person

1. Medlemsstaterne kan træffe enhver foranstaltning i forbindelse med de i artikel 2, stk. 1, opførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser i henhold til deres nationale lovgivning med henblik på at identificere den ansvarlige person, f.eks. foranstaltninger vedrørende forpligtelsen til at samarbejde om at identificere

den ansvarlige person, forudsat at de grundlæggende og proceduremæssige rettigheder i henhold til EU-retten og national ret overholdes.

2. I overensstemmelse med stk. 1 kan medlemsstaterne navnlig:

- a) forkynde dokumenter for personer, der formodes at være ansvarlige for at begå de i artikel 2, stk. 1, opførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, herunder dokumenter, hvori disse personer anmodes om at bekræfte deres ansvar
- b) i videst muligt omfang pålægge formodede ansvarlige personer forpligtelser, der er relevante for identifikationen af den ansvarlige person.

Artikel 4c

Anvendelse af andre databaser

"Medlemsstaterne kan udveksle eller tilgå data ved hjælp af andre databaser, f.eks. kørekortregistre eller folkeregistre, med det ene formål at identificere den ansvarlige person. De skal kun gøre dette, for så vidt en sådan udveksling eller adgang udtrykkeligt er baseret på EU-lovgivning."

- 6) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Informationsskrivelse om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser

1. Overtrædelsesmedlemsstaten beslutter, hvorvidt der skal indledes en opfølgning på de i artikel 2, stk. 1, opførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

Hvis overtrædelsesmedlemsstaten beslutter at indlede en sådan procedure, underretter denne medlemsstat straks den formodede ansvarlige person om den trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse og om beslutningen om at iværksætte en opfølgning ved en informationsskrivelse.

Informationsskrivelsen kan tjene andre formål end dem, der er fastsat i andet afsnit.

2. Informationsskrivelsen skal som minimum indeholde:

- a) angivelse af, at skrivelsen er udstedt i henhold til dette direktiv
- b) den kompetente myndigheds navn, postadresse, telefonnummer og e-mailadresse
- c) alle relevante oplysninger vedrørende den trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse, navnlig oplysninger om det køretøj, som overtrædelsen blev begået med, herunder køretøjets registreringsnummer, sted, dato og klokkeslæt for overtrædelsen, overtrædelsens art, nærmere henvisning til de lovbestemmelser, der er overtrådt, og om nødvendigt oplysninger om den anordning, der blev anvendt til at afsløre overtrædelsen
- d) detaljerede oplysninger om den retlige klassificering af den trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse, de gældende sanktioner

og andre retlige konsekvenser af den trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse, herunder oplysninger om frakendelse af førerretten (herunder strafpoint eller andre begrænsninger i førerretten), i overensstemmelse med den nationale lovgivning i overtrædelsesmedlemsstaten

- e) detaljerede oplysninger om, hvor og hvordan retten til forsvar eller til at appellere afgørelsen om håndhævelse af den trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse, herunder kravene til antageligheden af en sådan appel og fristen herfor, udøves, og om, hvorvidt og på hvilke betingelser procedurer in absentia finder anvendelse i overensstemmelse med den nationale lovgivning i overtrædelsesmedlemsstaten
- f) om nødvendigt oplysninger om procedurerne for, hvordan de i denne artikels stk. 1, andet afsnit, omhandlede personer kan underrette myndighederne i overtrædelsesmedlemsstaten om den ansvarlige persons identitet, jf. artikel 4b
- g) om nødvendigt detaljerede oplysninger om navn, adresse og internationalt bankkontonummer (IBAN) på den myndighed, hvor en pålagt bødestraf kan betales, om betalingsfristen og om alternative betalingsmetoder, navnlig specifikke softwareapplikationer, så længe disse metoder er tilgængelige for både hjemmehørende og ikkehjemmehørende personer
- h) oplysninger om de gældende databeskyttelsesregler, de registreredes rettigheder og tilgængeligheden af yderligere oplysninger eller henvisninger til det sted, hvor disse oplysninger let kan indhentes i henhold til artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/680, herunder oplysninger om kilden til personoplysningerne, eller artikel 13 og 14 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679
- i) om nødvendigt detaljerede oplysninger om, hvorvidt og hvordan sanktionerne med hensyn til de i artikel 2, stk. 1, opførte overtrædelser kan lempes, herunder ved forudbetaling af en bødestraf
- j) om nødvendigt en klar angivelse af, at den formidlende private eller offentlige enhed er bemyndiget af overtrædelsesmedlemsstaten i henhold til artikel 5b, og en klar afgrænsning mellem de krævede beløb baseret på de respektive retsgrundlag.

3. Uanset stk. 2 sikrer medlemsstaterne, at informationsskrivelsen i tilfælde, hvor den ansvarlige person er en ikkehjemmehørende fører, der blev kontrolleret på stedet i forbindelse med en vejkontrol, mindst indeholder de i stk. 2, litra c), d), e) og g), opførte oplysninger.

4. Efter anmodning fra de formodede ansvarlige personer sikrer overtrædelsesmedlemsstaten, at der gives adgang til alle væsentlige oplysninger, som de myndigheder med kompetence til at efterforske en trafiksikkerhedsrelateret overtrædelse, jf. artikel 2, stk. 1, er i besiddelse af.

5. Medlemsstaterne sikrer, at påbegyndelsen af fristerne for ikkehjemmehørende personer til at udøve deres appelret eller til at lempe sanktioner i overensstemmelse med stk. 2, litra e) og i), litra e) og i), svarer til datoen for modtagelsen af informationsskrivelsen."

- 7) Følgende indsættes som artikel 5a og 5b:

"Artikel 5a

Forkyndelse af informationsskrivelsen og opfølgningsdokumenterne

1. Medlemsstaterne sender informationsskrivelsen og opfølgningsdokumenterne til de formodede ansvarlige personer ved registreret levering eller elektroniske midler på tilsvarende niveau, jf. kapitel III, afdeling 7, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014*, eller giver informationsskrivelsen direkte til den formodede ansvarlige person i det tilfælde, der er omhandlet i nævnte forordnings artikel 5, stk. 3.

2. Medlemsstaterne sikrer, at informationsskrivelsen sendes senest én måned efter registreringen af en trafikikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse, jf. artikel 2, stk. 1, eller, hvis det er nødvendigt at sende flere informationsskrivelser som led i efterforskningen, 15 dage efter den hændelse, der gjorde det nødvendigt at fremsende yderligere informationsskrivelser.

Medlemsstaterne sikrer, at ethvert andet opfølgningsdokument fremsendes senest 15 dage efter den hændelse, der gjorde det nødvendigt at fremsende det.

3. Overtrædelsesmedlemsstaten kan sende informationsskrivelsen eller opfølgningsdokumenterne til de formodede ansvarlige personer via myndighederne i registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten i følgende tilfælde:

- a) hvis adressen på den person, som dokumentet er bestemt for, er ukendt, ufuldstændig eller usikker
- b) hvis der i henhold til de processuelle regler i overtrædelsesmedlemsstaten kræves dokumentation for forkyndelse af dokumentet, bortset fra dokumentation, der kan opnås ved registreret levering eller tilsvarende elektroniske midler
- c) hvis det ikke har været muligt at forkynde dokumentet ved registreret levering eller tilsvarende elektroniske midler
- d) hvis overtrædelsesmedlemsstaten har rimelige grunde til at antage, at forkyndelsen af dokumentet ved registreret levering eller tilsvarende elektroniske midler i det konkrete tilfælde vil være ineffektiv eller uhensigtsmæssig.

4. Anmodningen om at indlede den i stk. 3 omhandlede procedure for gensidig bistand kan kun fremsættes af en administrativ eller retslig myndighed eller af den politimyndighed, der er kompetent i den pågældende sag, i overensstemmelse med overtrædelsesmedlemsstatens nationale lovgivning.

Det nationale kontaktpunkt i overtrædelsesmedlemsstaten fremsender informationsskrivelsen eller de opfølgningsdokumenter, der skal forkyndes, til det nationale kontaktpunkt i registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten sammen med en elektronisk udformet anmodning.

5. Medlemsstaterne sikrer, at informationsskrivelsen og de opfølgingsdokumenter, der skal forkyndes i henhold til stk. 3, forkyndes enten i overensstemmelse med deres nationale lovgivning eller, i behørigt begrundede tilfælde, efter en særlig metode, som overtrædelsesmedlemsstaten har anmodet om, medmindre en sådan metode er uforenelig med deres nationale lovgivning.

6. Registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten sikrer, at dens nationale kontaktpunkt udarbejder en elektronisk udformet attest og sender den til det nationale kontaktpunkt i overtrædelsesmedlemsstaten i følgende tilfælde:

- a) når formaliteterne vedrørende forkyndelse af informationsskrivelsen eller opfølgingsdokumenterne er opfyldt, jf. stk. 3
- b) når leveringen ikke lykkes.

Attesten ledsages af en kopi af de forkyndte dokumenter, hvis overtrædelsesmedlemsstaten anmoder herom.

7. Den i stk. 4 omhandlede anmodning meddeles på det eller et af de sprog i registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten, som er meddelt Kommissionen i overensstemmelse med stk. 8. Den i stk. 6 omhandlede attest meddeles på det sprog i overtrædelsesmedlemsstaten, som er meddelt Kommissionen i overensstemmelse med stk. 8.

8. Hvis overtrædelsesmedlemsstaten beslutter at indlede en opfølgingsprocedure i forbindelse med de i artikel 2, stk. 1, opførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser sender den informationsskrivelsen og opfølgingsdokumenterne på det sprog, som køretøjets registreringsdokument er affattet på.

Hvis det sprog, som køretøjets registreringsdokument er affattet på, ikke er tilgængeligt, eller hvis der er rimelig begrundet tvivl om, hvorvidt fremsendelsen af informationsskrivelsen eller opfølgingsdokumenterne på det sprog, som køretøjets registreringsdokument er affattet på, vil være forenelig med beskyttelsen af den berørte persons grundlæggende rettigheder, sendes informationsskrivelsen og opfølgingsdokumenterne på det eller de officielle sprog i registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten for den formodede ansvarlige person.

I de tilfælde, der er omfattet af dette stykkes andet afsnit, og hvis der er flere officielle sprog i registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten, sendes informationsskrivelserne og opfølgingsdokumenterne på det eller de officielle sprog i regionen eller et andet geografisk underområde, hvor de formodede ansvarlige personer har adresse, eller på et andet sprog, som den pågældende medlemsstat har meddelt at ville acceptere.

Hver medlemsstat meddeler Kommissionen ethvert officielt EU-sprog, som informationsskrivelsen kan sendes på, om nødvendigt opdelt efter regioner eller andre geografiske underområder. Kommissionen stiller listen over accepterede sprog til rådighed på den i artikel 8 omhandlede onlineportal.

9. Medlemsstaterne sikrer, at de formodede ansvarlige personer indtil appelfasen ved en kompetent domstol har mulighed for at kommunikere med myndighederne i overtrædelsesmedlemsstaten på et af de sprog, som enten registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten eller overtrædelsesmedlemsstaten har meddelt Kommissionen i overensstemmelse med stk. 8, eller, hvis den pågældende person ikke har tilstrækkeligt kendskab til disse sprog, på et EU-sprog, som personen taler eller forstår.

10. Medlemsstaterne sikrer, at kvaliteten af oversættelsen af informationsskrivelsen og opfølgingsdokumenterne mindst svarer til den standard, der er fastsat i artikel 3, stk. 9, i direktiv 2010/64/EU.

11. Overtrædelsesmedlemsstaten sikrer, at informationsskrivelsen og opfølgingsdokumenterne, der er forkyndt til de formodede ansvarlige personer, effektivt og hurtigt kan prøves af en domstol, ret eller lignende institution med beføjelse til at træffe juridisk bindende afgørelser efter anmodning fra enhver person, der har en velbegrundet retlig interesse i resultatet af de procedurer, der er indledt i henhold til artikel 5, med henvisning til, at sådanne dokumenter ikke er i overensstemmelse med denne artikel.

12. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at præcisere indholdet af de elektroniske formularer for den i stk. 4 omhandlede anmodning og af den i stk. 6 omhandlede attest samt funktionerne og de tekniske specifikationer for softwareapplikationen til dataudveksling, herunder cybersikkerhedsforanstaltninger. Softwarespecifikationerne skal omfatte både online asynkron udveksling og asynkron batchudveksling. Dataene overføres ved hjælp af den nyeste krypteringsteknologi. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 2.

Artikel 5b

Finansielle krav fra juridiske enheder bemyndiget af medlemsstaterne

Medlemsstaterne sikrer, at de formodede ansvarlige personer i de tilfælde, hvor en privat eller offentlig enhed med særskilt status som juridisk person bemyndiges til at forvalte opfølgingsprocedurer eller dele heraf, der er indledt i henhold til artikel 5, stk. 1, herunder fuldbyrdelse af bødestraf, ikke pålægges den pågældende enheds gebyrer med hensyn til de juridiske og administrative udgifter, der påløber i forbindelse med forvaltningen af disse procedurer. Dette berører ikke medlemsstaternes myndigheders ret til at opkræve forholdsmæssige administrative gebyrer.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73).

8) Artikel 6, 7 og 8 affattes således:

"Artikel 6

Rapportering og overvågning

1. Senest den 6. maj 2024, den 6. maj 2026 (...) sender hver medlemsstat Kommissionen en sammenfattende rapport i overensstemmelse med dette stykkes andet og tredje afsnit.

Hver sammenfattende rapport skal indeholde oplysninger om antallet af automatiserede søgninger foretaget af overtrædelsesmedlemsstaten hos registreringsmedlemsstatens nationale kontaktpunkt som følge af overtrædelser begået på dens område samt arten af overtrædelser, hvorom der blev indgivet anmodninger, og antallet af resultatløse anmodninger.

Hver sammenfattende rapport skal endvidere indeholde en beskrivelse af situationen på nationalt plan med hensyn til den opfølgning, der sker på trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, på grundlag af den andel af sådanne lovovertrædelser, der er blevet fulgt op med informationsskrivelser.

2. Senest [*fire år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden*] og derefter hvert fjerde år sender hver medlemsstat Kommissionen en rapport om anvendelsen af dette direktiv.

3. Rapporten skal indeholde oplysninger om antallet af automatiserede søgninger foretaget af overtrædelsesmedlemsstaten i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, og rettes til registreringsmedlemsstatens nationale kontaktpunkt som følge af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, jf. artikel 2, stk. 1, begået på dens område samt arten af de overtrædelser, hvorom der blev indgivet anmodninger, og det strukturerede antal resultatløse anmodninger opdelt efter typen heraf. Disse oplysninger kan baseres på data fra Eucaris.

Rapporten skal også indeholde en beskrivelse af situationen på nationalt plan for så vidt angår opfølgningen på de trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Beskrivelsen skal mindst indeholde:

- a) det samlede antal registrerede trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, jf. artikel 2, stk. 1, som blev registreret automatisk eller uden identifikation af den ansvarlige person på stedet
- b) antallet af registrerede trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, jf. artikel 2, stk. 1, som blev begået med køretøjer indregistreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelseren fandt sted og blev afsløret automatisk eller uden identifikation af den ansvarlige person på stedet
- c) antallet af fast eller demonterbart automatisk overvågningsudstyr, herunder fartkameraer
- d) antallet af bødestrafte, som ikkehjemmehørende overtrædere frivilligt har betalt
- e) antallet af elektronisk fremsendte anmodninger om gensidig bistand i overensstemmelse med artikel 4a, stk. 3, og antallet af sådanne anmodninger, hvor oplysningerne ikke blev fremsendt

- f) antallet af elektronisk fremsendte anmodninger om gensidig bistand i overensstemmelse med artikel 5a, stk. 4, og antallet af sådanne anmodninger, hvor det ikke har været muligt at forkynde dokumenterne.

4. Kommissionen vurderer de af medlemsstaterne fremsendte rapporter og underretter det i artikel 10a omhandlede udvalg om deres indhold senest seks måneder efter modtagelsen af rapporterne fra alle medlemsstaterne.

Artikel 7

Yderligere forpligtelser

Uden at det berører forpligtelserne i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679, direktiv (EU) 2016/680 og direktiv (EU) 2022/2555*, underretter medlemsstaterne hinanden om cybersikkerhedshændelser, der anmeldes i henhold til artikel 10 i direktiv (EU) 2022/2555, hvis hændelserne vedrører data, der er lagret i virtuelle eller fysiske clouds eller cloud-hostingtjenester.

Artikel 8

Portal for grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser ("CBE-portal")

1. Kommissionen opretter og vedligeholder en online CBE-portal, der er tilgængelig på alle officielle EU-sprog, med henblik på:

- a) udveksling af oplysninger med trafikanterne om de gældende regler i medlemsstaterne på det område, der er omfattet af dette direktiv, navnlig trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler, appelprocedurer, anvendte sanktioner og ordninger og tilgængelige midler til betaling af bødestrafte
- b) udveksling af oplysninger og andre former for interaktion mellem nationale kontaktpunkter og andre relevante myndigheder i medlemsstaterne og med andre trafikanter, navnlig ved at give adgang til særlige applikationer i medlemsstaterne til fremme af håndhævelsen af sanktioner, herunder betaling af bødestrafte, hvor det er relevant. Dette kan omfatte udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre og oplysninger om personer, der formodes at være ansvarlige eller er ansvarlige for de i artikel 2, stk. 1, opførte trafiksikkerhedsrelaterede overtrædelser.

2. De nationale kontaktpunkter og andre relevante myndigheder med kompetence til at identificere de ansvarlige personer og til at håndhæve trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler i medlemsstaterne på tværs af grænserne skal have adgang til CBE-portalens.

3. Medlemsstaterne hjælper trafikanterne med at kontrollere ægtheden af informationsskrivelserne og opfølgingsdokumenterne. Med henblik herpå udveksler medlemsstaterne indbyrdes og med Kommissionen via CBE-portalens skabeloner til informationsskrivelser og opfølgingsdokumenter udstedt af deres myndigheder, som anvendes i grænseoverskridende sager. Medlemsstaterne underretter også

hinanden om, hvilke myndigheder og bemyndigede juridiske enheder der har ret til at udstede sådanne skrivelser og dokumenter. Kommissionen er registeransvarlig for CBE-portalen i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1725**.

4. CBE-portalen skal være kompatibel med den grænseflade, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724***, og med andre portaler eller platforme med et tilsvarende formål, f.eks. den europæiske e-justiceportal.

5. Medlemsstaterne giver hinanden og Kommissionen ajourførte oplysninger med henblik på denne artikel og interagerer regelmæssigt med trafikanter via CBE-portalen.

6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge de tekniske specifikationer, herunder cybersikkerhedsforanstaltninger, der er nødvendige for anvendelsen og vedligeholdelsen af CBE-portalen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den i artikel 10a, stk. 2 omhandlede undersøgelsesprocedure.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80).

** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

*** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 af 2. oktober 2018 om oprettelse af en fælles digital portal, der giver adgang til oplysninger, procedurer og bistands- og problemløsningstjenester, og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 1)."

9) Følgende indsættes som artikel 8a:

"Artikel 8a

Finansiell støtte til grænseoverskridende samarbejde i forbindelse med håndhævelsesaktiviteter

Kommissionen yder finansiell støtte til initiativer, der bidrager til grænseoverskridende samarbejde i forbindelse med håndhævelsen af trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler i Unionen, navnlig udveksling af bedste praksis, anvendelse af intelligente håndhævelsesmetoder og -teknikker i medlemsstaterne, øget kapacitetsopbygning hos de håndhævende myndigheder og oplysningskampagner vedrørende grænseoverskridende håndhævelsestiltag."

- 10) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Delegerede retsakter

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10 med henblik på ændring af bilaget for i lyset af tekniske fremskridt at opdatere det, eller hvis det er påkrævet på grund af EU-retsakter med direkte relevans for opdateringen af bilaget."

- 11) Følgende indsættes som artikel 10a:

"Artikel 10a

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011*.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- 12) Artikel 11 affattes således:

"Artikel 11

Rapporter fra Kommissionen

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om medlemsstaternes anvendelse af dette direktiv senest 18 måneder efter modtagelsen af de i artikel 6, stk. 2, omhandlede rapporter fra alle medlemsstater."

- 13) Bilag I affattes som angivet i bilaget til nærværende direktiv.
- 14) Bilag II udgår.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest [to år efter datoen for direktivets ikrafttræden]. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

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

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

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

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til direktiv om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Transport, trafikikkerhed

1.3. Forslaget/initiativet vedrører:

☐ en ny foranstaltning

☐ en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning⁷³

☒ en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

☐ en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Det generelle mål med dette initiativ er at forbedre trafikikkerheden gennem en mere effektiv grænseoverskridende håndhævelse af trafikikkerhedsrelaterede færdselsregler i EU.

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

Initiativets specifikke mål er:

— at øge ikkehjemmehørende føreres overholdelse med yderligere trafikikkerhedsrelaterede færdselsregler

— at strømline procedurene for gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser

— at styrke beskyttelsen af ikkehjemmehørende overtræderes grundlæggende rettigheder, herunder tilpasning til nye EU-regler om beskyttelse af personoplysninger.

⁷³

Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

1.4.3. *Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)*

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

Initiativet vil bidrage til det generelle mål om at øge trafikssikkerheden i EU gennem bedre håndhævelse af trafikssikkerhedsrelaterede færdselsregler i forbindelse med ikkehjemmehørende overtrædere, som ofte undgår sanktioner. Initiativet forventes at have en stor positiv indvirkning i form af reddede menneskeliv og færre alvorligt tilskadekomne (384 reddede menneskeliv og 21 405 færre alvorligt tilskadekomne).

Forslagets anvendelsesområde vil blive udvidet til at omfatte andre trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, f.eks. utilstrækkelig afstand til den forankørende bil, farlig overhaling, farlig parkering, krydsning af fuldt optrukne linjer, kørsel imod køreretningen eller i nødspor og kørsel med et overlæst køretøj. Ved at udvide anvendelsesområdet til at omfatte disse overtrædelser forventes antallet af registrerede overtrædelser at stige med 2 % i 2025 i forhold til referencescenariet og dermed i hele vurderingsperioden.

For tiden mislykkes ca. 20 % af alle efterforskninger af lovovertrædelser begået med køretøjer, der er indregistreret i udlandet, på grund af tekniske problemer som f.eks. adgang til nøjagtige oplysninger i de nationale køretøjsregistre og identifikation af ansvarlige personer. Forslaget forventes at øge antallet af vellykkede efterforskninger. Med forslaget indføres der politiske foranstaltninger til forbedring af køretøjsregistre og den eksisterende udveksling af oplysninger mellem håndhævende myndigheder. Ud over disse foranstaltninger omfatter forslaget skræddersyede opfølgingsundersøgelingsprocedurer baseret på elektronisk udveksling af specifikke oplysninger såsom visuel dokumentation for bedre at kunne identificere den ansvarlige person. Det giver også mulighed for at pålægge køretøjets ejer/indehaver at samarbejde med de håndhævende myndigheder om identifikationen af føreren/den faktiske overtræder i overensstemmelse med medlemsstaternes nationale lovgivning.

Forslaget bidrager til en bedre håndhævelse af sanktioner på tværs af grænserne, fordi foranstaltninger, der har til formål at forbedre efterforskningen og identifikationen af ansvarlige personer, også vil have en positiv indvirkning på antallet af vellykkede efterforskninger og dermed — som følge af en mere ensartet behandling af førerne — på omfanget af håndhævelser.

Med forslaget indføres der foranstaltninger til forbedring af beskyttelsen af ikkehjemmehørende føreres grundlæggende rettigheder for at sikre, at informationsskrivelsen eller opfølgingsdokumenterne, som de håndhævende myndigheder udsteder i forbindelse med overtrædelser, indeholder alle de fornødne oplysninger om administrative eller strafferetlige procedurer, er affattet på et sprog, som førerne forstår, og kan verificeres med hensyn til deres ægthed.

Endelig tager forslaget sigte på at forbedre den grænseoverskridende håndhævelse af trafikssikkerhedsrelaterede færdselsregler på grundlag af eksisterende indgreb. Det betyder, at referencescenariet allerede indeholder visse foranstaltninger til løsning af konstaterede problemer. De foranstaltninger, der indgår i forslaget, er hovedsagelig tekniske og supplerer de eksisterende regler, samtidig med at det accepteres, at harmonisering af de nationale retssystemer, herunder procedurer, der understøtter grænseoverskridende efterforskning af trafikssikkerhedsrelaterede

færdselslovsovertrædelser og grænseoverskridende håndhævelse af sanktioner i forbindelse med sådanne overtrædelser, hvilket kan øge andelen af vellykkede efterforskninger betydeligt, ikke udgør en mulig løsning.

På grund af den planlagte udvidelse af forslagets anvendelsesområde og den forenkede grænseoverskridende efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, som er skræddersyet til masseregistrering af overtrædelser, der ofte betegnes som administrative og digitaliseres ved at oprette en særlig IT-portal og særlige IT-platforme, vil det være muligt at efterforske flere overtrædelser med positivt resultat og dermed mindske straffriheden for ikkehjemmehørende overtrædere. Dette vil få ikkehjemmehørende førere til at tilpasse deres adfærd på vejene, hvilket forventes at føre til færre overtrædelser begået med køretøjer, der er indregistreret i udlandet, i forhold til referencescenariet.

1.4.4. Resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Kommissionen vil overvåge følgende resultatindikatorer vedrørende gennemførelsen og effektiviteten af anvendelsen af initiativet/indgrebet (artikel 6 i forslaget):

— det samlede antal registrerede trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der er omfattet af direktivet, og som afsløres automatisk eller uden identifikation af den ansvarlige person på stedet

— antallet af registrerede trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der er omfattet af direktivet, og som er begået med køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelserne fandt sted og blev afsløret automatisk eller uden identifikation af den ansvarlige person på stedet

— antallet af fast eller demonterbart automatisk overvågningsudstyr såsom fartkameraer

— antallet af bødestrafte, som ikkehjemmehørende overtrædere frivilligt har betalt

— antallet af elektronisk fremsendte anmodninger som led i proceduren for gensidig bistand (opfølgende undersøgelse) og antallet af sådanne anmodninger, hvor oplysningerne ikke blev fremsendt

— antallet af elektronisk fremsendte anmodninger om forkyndelse af dokumenter og antallet af sådanne anmodninger, hvor det ikke har været muligt at forkynde dokumenterne.

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

Der er ikke fastsat specifikke krav, der skal opfyldes på kort eller lang sigt. Ikke desto mindre forventes initiativet på kort sigt at mindske straffriheden for ikkehjemmehørende overtrædere betydeligt, samtidig med at det bygger på det nuværende direktiv, som i væsentlig grad har bidraget til at fjerne deres anonymitet.

På lang sigt forventes en mere synlig reduktion af antallet af ulykker med trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne, som ikkehjemmehørende førere er involveret i.

- 1.5.2. *Merværdien ved et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien ved et EU-tiltag" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis*

Initiativets merværdi svarer til EU-merværdien af det nuværende direktiv. De eksisterende bilaterale og multilaterale aftaler (såsom CBE-aftalen fra Salzburg-forummet) vil ikke være egnede til at opnå samme effektivitet som direktivet, både hvad angår ophør af straffrihed for ikkehjemmehørende overtrædere og sikring af ligebehandling af alle trafikanter. Evalueringen af direktivet har vist, at hvis medlemsstaterne ønsker at opnå samme resultater ved at indgå bilaterale aftaler, vil hundredvis af disse aftaler skulle undertegnes, hvilket vil medføre enorm kompleksitet og eventuelle uoverensstemmelser og i sidste ende betydelige omkostninger for de nationale myndigheder. Merværdien af EU-tiltag kan derfor også ses ud fra et effektivitetssynspunkt i betragtning af, at en fælles ramme giver større effektivitet.

Manglerne i det nuværende direktiv — navnlig dets manglende effektivitet — kan kun afhjælpes gennem foranstaltninger på EU-plan. Kun et EU-instrument kan sikre en konsekvent og effektiv grænseoverskridende håndhævelse af trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler i hele EU.

- 1.5.3. *Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art*

Evalueringen af det nuværende direktiv viste, at det havde en positiv indvirkning på fjernelsen af anonymiteten af lovovertrædere, der begik en trafiksikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse i udlandet, da et stigende antal trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser begået af ikkehjemmehørende personer er blevet efterforsket over tid. Foranstaltningerne i det nuværende direktiv var imidlertid ikke tilstrækkelige til at gøre op med deres straffrihed. I 2015 blev ca. 50 % af de afslørede trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der blev begået af ikkehjemmehørende personer, ikke efterforsket, og ca. 50 % af bødestraffene for de overtrædelser, der var blevet efterforsket, blev ikke håndhævet. Næsten alle lovovertrædelser, hvor overtræderne nægtede at betale bødestraf, blev ikke håndhævet, dvs. hovedparten af de håndhævede bøder blev betalt frivilligt.

Vanskelighederne i samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og håndhævelse af sanktioner efter udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre, navnlig når der anvendes forskellige retlige ansvarsordninger, er hovedforklaringen herpå. Ikke desto mindre forekom et sådant samarbejde vellykket mellem medlemsstater, der havde indgået bilaterale eller multilaterale aftaler, der supplerer EU-retten.

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

Den foreslåede revision af CBE-direktivet er i overensstemmelse med anden EU-lovgivning om trafikssikkerhed. Heri henvises der til Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer for så vidt angår klassificering af dataelementer fra køretøjsregistre, udvider CBE-direktivets anvendelsesområde til også at omfatte kørsel med overlæssede køretøjer og har derfor en tæt forbindelse til anvendelsen af Rådets direktiv 96/53/EF om største tilladte vægt og dimensioner for køretøjer og supplerer kørekortdirektivet ved at tillade anvendelse af personoplysninger fra kørekortregistre til grænseoverskridende efterforskning af trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, informere lovovertrædere om anvendte sanktioner, der påvirker deres ret til at føre motorkøretøj, og identificere den person, der er ansvarlig for trafikssikkerhedsrelaterede lovovertrædelser. Forslaget er også i overensstemmelse med en bredere vifte af eksisterende retlige instrumenter og igangværende initiativer på EU-plan inden for politisamarbejde og retligt samarbejde, som der skal tages hensyn til i forbindelse med dette initiativ, såsom eksisterende grænseoverskridende efterforskningsprocedurer i henhold til konventionen om gensidig retshjælp i straffesager mellem Den Europæiske Unions medlemsstater, den europæiske efterforskningskendelse og Prüm-afgørelserne, som i øjeblikket er ved at blive revideret.

For at sikre en konsekvent tilgang til grænseoverskridende håndhævelse af trafikssikkerhedsrelaterede færdselsregler oprettes der en forhandlingspakke, som består af tre initiativer — ud over dette forslag til direktiv om ændring af CBE-direktivet indeholder den også et forslag til et nyt direktiv om kørekort (der erstatter direktiv 2006/126/EF om kørekort) og et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om virkningerne på EU-plan af visse afgørelser om frakendelse af førerretten.

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

Engangsomkostningerne i 2025 og Kommissionens løbende tilpasningsomkostninger frem til 2050 vedrører hovedsagelig oprettelsen af IT-systemet til støtte for samarbejdet mellem statslige myndigheder/organisationer, fysiske og juridiske personer i grænseoverskridende administrative sager og straffesager. Informationsfunktionen i den særlige IT-portal vil bygge på den eksisterende portal, der forvaltes af Kommissionen (En tur til udlandet), og opgraderingen af dette system vil være den bedste udnyttelse af den nuværende organisation og investerede ressourcer indtil nu. Oprettelsen af IT-systemet kræver ikke yderligere menneskelige ressourcer.

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

☐ Begrænset varighed

- ☐ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger

☒ Ubegrænset varighed

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2025 til 2027,
- derefter gennemførelse i fuldt omfang

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)⁷⁴

☒ Direkte forvaltning ved Kommissionen

- ☐ i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer

☐ Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

☐ Indirekte forvaltning ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

- ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
- ☐ internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
- ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- ☐ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71
- ☐ offentligretlige organer
- ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- ☐ privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- ☐ organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt.
- Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".

⁷⁴

Nærmere oplysninger om budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

Bemærkninger

Gennemførelsen af forslaget kræver, at der oprettes og vedligeholdes et nyt IT-system. Dette system skal sammenkoble eksisterende netværk af nationale IT-systemer og interoperable adgangspunkter, som drives under den enkelte medlemsstats ansvar og forvaltning, med henblik på at sikre en sikker og pålidelig grænseoverskridende udveksling af oplysninger vedrørende trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Kommissionen vil fastlægge passende IT-løsninger i gennemførelsesretsakter, herunder design/arkitektur og tekniske specifikationer for en særlig digital portal og elektroniske systemer (grænsefladeplatform(e)) til sammenkobling af nationale systemer til udveksling af oplysninger, som medlemsstaterne kan vælge at anvende. Kommissionens tilpasningsomkostninger forventes at bestå af tre hovedomkostningselementer (beregnet i nettonutidsværdi) som følger:

— de ikketilbagevendende tilpasningsomkostninger (engangsomkostninger) i 2025 som følge af udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne vedrørende kontrollen af informationsskrivelsen og opfølgingsdokumenterne via den særlige IT-portal anslås til 405 000 EUR

— der forventes ikketilbagevendende tilpasningsomkostninger (engangsomkostninger) på 70 000 EUR i 2025 som følge af oprettelsen af den særlige IT-portal

— løbende tilpasningsomkostninger (udvikling, vedligeholdelse og support af den særlige IT-portal), der anslås til ca. 50 000 EUR om året til mere interaktiv udveksling af oplysninger mellem medlemsstaternes håndhævende myndigheder og borger-/trafikanthemyndigheder, ikke kun vedrørende gældende trafikikkerhedsrelaterede færdselsregler (Kommissionens eksisterende websted "En tur til udlandet"), men også vedrørende gældende sanktionsordninger og appelprocedurer.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

De opgaver, der udføres direkte af GD MOVE, vil følge den årlige planlægnings- og overvågningscyklus, som gennemføres i Kommissionen og forvaltningsorganerne, herunder rapportering af resultaterne via den årlige aktivitetsrapport, der udarbejdes af GD MOVE.

Kommissionen vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af anvendelsen af initiativet/indgrebet gennem rapportering af specifikke indikatorer (artikel 6 i forslaget), der f.eks. omfatter antallet af automatiserede udgående/indgående anmodninger fra den medlemsstat, hvor overtrædelsen blev begået, og som er rettet til den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret, eller antallet af registrerede trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der afsløres automatisk eller uden identifikation af den ansvarlige person på stedet og er begået med køretøjer, der er indregistreret i udlandet, eller antallet af automatisk kontroludstyr (f.eks. fartkameraer) eller bødestrafte, som ikkehjemmehørende overtrædere har betalt frivilligt.

Den nye rapporteringsperiode for medlemsstaterne forlænges fra de nuværende to år til fire år for at tilpasse den til Kommissionens evalueringskalender og mindske den administrative byrde for de nationale myndigheder. IT-plattformen(e) har til formål at lette automatisk indsamling af oplysninger ved hjælp af specifikke rapporteringsfunktioner.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Kontoret i GD MOVE med ansvar for politikområdet vil forvalte gennemførelsen af direktivet i samarbejde med andre relevante kontorer og generaldirektorater.

Udgifterne vil blive afholdt ved direkte forvaltning under fuld anvendelse af finansforordningens bestemmelser. Kontrolstrategien for indkøb og tilskud i GD MOVE omfatter specifik forudgående retlig, operationel og finansiell kontrol af procedurerne (herunder — for udbudsprocedurer — en gennemgang foretaget af Det Rådgivende Udvalg for Indkøb og Kontrakter) samt af underskrivelsen af kontrakter og aftaler. Desuden er udgifter til varer og tjenesteydelser genstand for forudgående kontrol og om nødvendigt efterfølgende og finansiell kontrol.

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Meget lav risiko. Den særlige IT-portal vil bygge på det eksisterende "En tur til udlandet"-websted (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_da.htm) og vil blive

opgraderet til at blive mere interaktiv med yderligere funktioner. De konstaterede risici er forbundet med anvendelsen af udbudsprocedurer: forsinkelser, datatilgængelighed, rettidige oplysninger til markedet osv. Disse risici er omfattet af finansforordningen og afbødes af det sæt interne kontroller, som GD MOVE anvender i forbindelse med udbud af denne værdi.

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

Den anmodede budgetforhøjelse finder anvendelse på oprettelsen og vedligeholdelsen af det nye IT-system. Hvad angår kontrolaktiviteterne i forbindelse med de IT-systemer, der udvikles eller forvaltes af det for forslaget ansvarlige direktorat, overvåger IT-styringsudvalget regelmæssigt direktoratets databaser og de fremskridt, der gøres, under hensyntagen til forenklingen og omkostningseffektiviteten af Kommissionens IT-ressourcer.

GD MOVE redegør i sin årlige aktivitetsrapport for omkostningerne ved kontrol af sine aktiviteter. Risikoprofilen og omkostningerne ved kontrol i forbindelse med indkøbsaktiviteter er i overensstemmelse med kravene.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Kommissionens regelmæssige forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger vil finde anvendelse, navnlig:

— udbetalinger til tjenester forhåndskontrolleres af Kommissionens tjenestegrene under hensyntagen til eventuelle kontraktlige forpligtelser, økonomiske principper og god finansiell og forvaltningsmæssig praksis. Alle aftaler og kontrakter mellem Kommissionen og modtagere af udbetalinger vil indeholde bestemmelser om forholdsregler mod svig (tilsyn, rapporteringskrav m.v.)

— for at bekæmpe svig, korruption og andre retsstridige handlinger finder bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF), ubegrænset anvendelse.

GD MOVE vedtog også en revideret strategi for bekæmpelse af svig i 2020. Strategien bygger på Kommissionens strategi for bekæmpelse af svig og en specifik risikovurdering, der foretages internt for at fastslå, hvilke områder der er mest sårbare over for svig, kortlægge de allerede indførte kontrolforanstaltninger og fastslå, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at forbedre kapaciteten i GD MOVE med hensyn til at forebygge, afsløre og rette op på svig.

De kontraktbestemmelser, der gælder for offentlige udbud, sikrer, at audit og kontrol på stedet kan foretages af Kommissionen, herunder OLAF, under anvendelse af de standardbestemmelser, som OLAF anbefaler.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgifts-område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ⁷⁵	fra EFTA-lande ⁷⁶	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ⁷⁷	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
01	02 20 04 01	OB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nye budgetposter, som der anmodes om

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgifts-område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB	fra EFTA-lande	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

⁷⁵ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁷⁶ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

⁷⁷ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder. Det vil ikke være nødvendigt med ekstra bevillinger. De beløb, der er nødvendige for at finansiere projektet, vil blive omfordelt fra de bevillinger, der allerede er indgået i den officielle finansielle programmering under de specifikke budgetposter.

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgifts-område i den flerårige finansielle ramme	01	Det indre marked, innovation og det digitale område
---	----	---

GD: MOVE			År 2025 ⁷⁸	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029+	I ALT 2025-2050
• Aktionsbevillinger								
Budgetpost ⁷⁹ 02 20 04 01	Forpligtelser	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalinger	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)						
	Betalinger	(2b)						
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer ⁸⁰								

⁷⁸ År 2025 er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet begynder.

⁷⁹ Ifølge den officielle budgetkontoplan.

Budgetpost		(3)						
Bevillinger I ALT til GD MOVE	Forpligtelser	=1a+1b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalinger	=2a+2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalinger	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)						0,051
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalinger	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Hvis flere aktionsrelaterede udgiftsområder berøres af forslaget/initiativet, indsættes der et tilsvarende afsnit for hvert udgiftsområde

Aktionsbevillinger I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)	Forpligtelser	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalinger	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)		(6)						
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-6 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalinger	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

⁸⁰ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

DA

DA

Udgifts-område i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrationsudgifter"
---	----------	---------------------------

Dette afsnit skal udfyldes ved hjælp af arket vedrørende administrative budgetoplysninger, der først skal indføres i [bilaget til finansieringsoversigten](#) (bilag 5 til Kommissionens afgørelse om de interne regler for gennemførelse af Den Europæiske Unions almindelige budget (afsnittet om Kommissionen), som uploades til DECIDE med henblik på høring af andre tjenestegrene.

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029+	I ALT 2025-2050
GD: <.....>							
• Menneskelige ressourcer							
• Andre administrative udgifter							
I ALT GD <.....>	Bevillinger						

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029+	I ALT 2025-2050
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalinger	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			År n		År n+1		År n+2		År n+3		Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)						I ALT	
	RESULTATER																	
	Type 81	Gnsntl om-ko st-nin ger	Antal	Om-k ost-nin ger	Antal	Om-k ost-nin ger	Antal	Om-k ost-nin ger	Antal	Om-k ost-nin ger	Antal	Om-k ost-ni nger	Antal	Om-k ost-nin ger	Antal	Om-k ost-nin ger	Antal resulta ter i alt	Omkostr inger i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ⁸² ...																		
- Resultat																		
- Resultat																		
- Resultat																		
Subtotal for specifikt mål nr. 1																		
SPECIFIKT MÅL NR. 2 ...																		
- Resultat																		
Subtotal for specifikt mål nr. 2																		
I ALT																		

⁸¹ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

⁸² Som beskrevet i punkt 1.4.2 "Specifikt/specifikke mål".

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- ☒ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- ☐ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ⁸³	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	I ALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	-------

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer								
Andre administrative udgifter								
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme								

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7⁸⁴ i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer								
Andre administrationsudgifter								
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme								

I ALT								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

⁸³ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. Erstat "n" med det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Dette gælder også for de efterfølgende år.

⁸⁴ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- ☒ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- ☐ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
•Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)							
20 01 02 03 (i delegationerne)							
01 01 01 01 (indirekte forskning)							
01 01 01 11 (direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
• Eksternt personale (i årsværk) ⁸⁵							
20 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)							
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	- i hovedsædet						
	- i delegationer						
01 01 01 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)							
01 01 01 12 (KA, UNE, V – direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
I ALT							

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

⁸⁵ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JMD: juniormedarbejdere i delegationerne.

⁸⁶ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

- ☒ kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR)

De beløb, der er nødvendige for at finansiere projektet, vil blive omfordelt fra budgetpost 02.200401.

- ☐ kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter, de beløb, der er tale om, og de instrumenter, der foreslås anvendt.

- ☐ kræver en revision af FFR

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og de beløb, der er tale om.

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

- ☒ indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- ☐ indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ⁸⁷	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv det organ, der deltager samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

⁸⁷

År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. Erstat "n" med det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Dette gælder også for de efterfølgende år.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- ☒ Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- ☐ Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - ☐ for egne indtægter
 - ☐ for andre indtægter
 - Angiv, om indtægterne er formålsbestemte ☐

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet:	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁸⁸						
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
Artikel								

For indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

Andre bemærkninger (f.eks. om hvilken metode, der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

⁸⁸ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.