



Bryssel den 12 maj 2023
(OR. en)

8929/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0052(COD)**

**TRANS 171
JAI 535
DAPIX 4
ENFOPOL 211
CODEC 765**

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Föreg. dok. nr:	7444/1/23 REV 1
Komm. dok. nr:	6792/23
Ärende:	Förberedelser inför rådets möte (<u>transport</u> , telekommunikation och energi) den 1 juni 2023 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott – Lägesrapport

I. INLEDNING

Kommissionen förelade Europaparlamentet och rådet det ovannämnda förslaget den 1 mars 2023 som en del av trafiksäkerhetspaketet.

Kommissionen lade fram sitt förslag för att a) få utrikes bosatta förare att i högre grad efterleva en utökad uppsättning trafiksäkerhetsregler, b) rationalisera förfarandena för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna vid gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott och c) stärka skyddet av utrikes bosatta gärningsmäns grundläggande rättigheter. Genom förslaget ändras direktivet om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (direktiv (EU) 2015/413 –*CBE-direktivet*).

II. ARBETET I ÖVRIGA INSTITUTIONER

Europaparlamentet utsåg utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott för förslaget och Kosma ZLOTOWSKI (ECR, PL) till föredragande.

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget vid den 578:e plenarsessionen den 27 april 2023.

III. ARBETET I RÅDET OCH DESS FÖRBEREDANDE ORGAN

Arbetsgruppen för landtransporter inledde sitt arbete den 2 mars 2023 med en allmän presentation av förslaget. Den 8 mars 2023 analyserades konsekvensbedömningen. Den 15 mars, den 5 och 19 april och den 3 maj 2023 fortsatte arbetsgruppen med en detaljerad granskning av förslaget.

IV. ARBETET MED ETT KOMPROMISSFÖRSLAG

Den 5 april 2023 lade ordförandeskapet fram ett första icke-officiellt dokument (dok. WK 4408/23) för att styra diskussionen om förslaget i arbetsgruppen. Den 14 april utarbetade ordförandeskapet ett första kompromissförslag (dok. ST 7444/23), vilket behandlades i arbetsgruppen den 19 april. På grundval av synpunkterna på det första kompromissförslaget utarbetade ordförandeskapet ett andra kompromissförslag (dok. ST 7444/1/23 REV 1) som diskuterades den 3 maj.

V. SLUTSATSER

På grundval av det arbete som hittills har utförts drar ordförandeskapet följande slutsatser:

1. En majoritet av medlemsstaterna anser att direktivets tillämpningsområde skulle kunna utvidgas till att även omfatta andra trafikbrott. Det kommer dock att krävas mer arbete för att avgränsa utvidgningen av tillämpningsområdet, särskilt när det gäller att inbegripa zoner med reglerat tillträde för fordon. Det kommer också att vara viktigt att säkra de behöriga myndigheternas tillgång till uppgifter i fordonsregister för att säkerställa uppgiftsskydd och särskilt för att ge extra garantier i de fall där privata företag kan vara involverade i användningen och behandlingen av de personuppgifter som de behöriga myndigheterna inhämtar. De flesta medlemsstater är tveksamma till att inbegripa andra trafikbrott, som inte är relaterade till trafiksäkerhet, eller zoner med reglerat tillträde för fordon.

2. Följande teman förtjänar särskild uppmärksamhet:

- När det gäller förfarandet för ömsesidigt bistånd för identifiering av den ansvariga personen bör det noteras att detta är av särskild betydelse för medlemsstater som har ett system med objektivet ansvar, vilket innebär att de endast kan hålla föraren ansvarig för trafikbrott som begåtts med ett fordon som är registrerat i unionen. Det måste undersökas närmare hur den administrativa arbetsbördan skulle kunna begränsas, eftersom vissa medlemsstater har uttryckt reservationer när det gäller den potentiella arbetsbördan i samband med att bistå andra medlemsstater med att identifiera föraren.
- När det gäller den information som måste lämnas till en förare som har kontrollerats på plats vid en vägkontroll kommer det att vara viktigt att skilja mellan innehållet i den information som ska lämnas och det sätt på vilket informationen lämnas beroende på den specifika situationen. Informationen skulle behöva skilja sig åt beroende på ansvarssystem och beroende på om brottet upptäcks automatiskt eller inte och om böter kan betalas på plats eller inte.
- När informationen om brottet har skickats till den förmodade ansvariga personen kan denne behöva kontakta den behöriga myndigheten, vilket kan innebära en utväxling av uppföljningshandlingar. Enligt kommissionens förslag bör detta ske på det språk som används i fordonets registreringsdokument tillhörande den förmodade ansvariga personen eller på något annat officiellt unionsspråk som den förmodade ansvariga personen väljer. Medlemsstaterna är medvetna om att det kan vara till hjälp att kommunicera på det språk som den förmodade ansvariga personen har valt för att garantera en hög skyddsnivå för de grundläggande rättigheterna, men de ifrågasätter ändå omfattningen av det administrativa arbete och de kostnader som detta kan medföra.

3. Det kommer att krävas ytterligare tekniskt och begreppsmässigt arbete med ordförandeskapets kompromissförslag för att utforma en ståndpunkt som kan få stöd av en majoritet av medlemsstaterna.

Mot bakgrund av det ovanstående uppmanas Coreper och rådet att notera denna lägesrapport om arbetet med den föreslagna översynen av CBE-direktivet.