



Bruxelles, den 1.3.2023  
SWD(2023) 127 final/2

**ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE**

**RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN**

*Ledsagedokument til*

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv**

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

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

## Resumé

Konsekvensanalyse af forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser

### A. Behov for handling

#### Hvad er problemet, og hvorfor er det et problem på EU-plan?

Konsekvensanalysen viste, at direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser ("CBE-direktivet") havde en positiv indvirkning på fjernelsen af anonymiteten af lovovertrædere, der har begået en trafiksikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse i udlandet, ved at øge antallet af efterforskede grænseoverskridende sager betydeligt. Direktivet har imidlertid også bevist sine begrænsninger, da dets afskrækkende virkning ikke var tilstrækkelig til at fjerne lovovertrædernes straffrihed på grund af dets begrænsede anvendelsesområde, manglende grænseoverskridende efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og grænseoverskridende håndhævelse af sanktioner for disse overtrædelser, hvilket resulterede i, at ikkehjemmehørende lovovertrædere kun i ringe grad betalte bøder (mere end 6 mio. bøder årligt i grænseoverskridende sager håndhæves ikke) og utilstrækkelig beskyttelse af ikkehjemmehørendes grundlæggende rettigheder.

#### Hvilke resultater skal der opnås?

Det overordnede mål med initiativet er at forbedre trafikikkerheden. Dette bør ske ved at udløse en ændring i adfærden hos ikkehjemmehørende bilister ved at mindske den mulighed for at undgå straf, som ikkehjemmehørende bilister i øjeblikket stadig nyder godt af. Muligheden for at undgå straf vil blive mindsket gennem bedre grænseoverskridende efterforskning af trafikikkerhedsrelaterede overtrædelser (dvs. ved at øge sandsynligheden for, at ikkehjemmehørende lovovertrædere identificeres, og bødestrafpen håndhæves). Samtidig vil ikkehjemmehørende personer modtage breve/bødeforlæg på et sprog, de forstår, inden for en rimelig frist og i en form, der muliggør problemfri verificering af autenticiteten.

#### Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?

Hvis der ikke gribes ind på EU-plan, vil den grænseoverskridende håndhævelse af trafikikkerhedsrelaterede færdselsregler skulle baseres på de eksisterende bilaterale og multilaterale aftaler. Dette kludetæppe af aftaler mellem medlemsstaterne kan ikke sikre ligebehandling af EU-borgere, og i betragtning af manglerne i dækningen ville det være mindre effektivt med hensyn til at mindske muligheden for at undgå straf for ikkehjemmehørende lovovertrædere. En indsats på EU-plan vil derfor være mere effektiv end en ukoordineret indsats på medlemsstatsniveau.

### B. Løsninger

#### Hvilke løsninger er der overvejet for at nå målene? Foretrakkes en bestemt løsning frem for andre? I benægtende fald hvorfor?

De bibeholdt politiktiltag er grupperet i tre politiske løsningsmodeller, PO1, PO2 og PO3, hvoraf to (PO2 og PO3) har varianter (henholdsvis PO2A og PO3A). PO1 er grundlaget for alle andre politiske løsningsmodeller. Den omfatter 11 af de 16 politiske foranstaltninger, der dækker de fleste af de tekniske spørgsmål og beskyttelsen af grundlæggende rettigheder. PO2 omfatter alle foranstaltninger i PO1 og desuden indførelse af specifikke opfølgingsprocedurer i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, som gør det muligt at udveksle flere oplysninger mellem nationale myndigheder end blot oplysninger fra køretøjsregistre. PO2A, som er den foretrukne løsning, bygger på PO2 og omfatter en pligt for indehavere/ejere af køretøjer til at

samarbejde med de håndhævende myndigheder om at identificere den person, der er ansvarlig for de trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. PO3 bygger på PO2A og indfører desuden en skræddersyet opfølgingsmekanisme — *en lex specialis* — til gensidig anerkendelse af bødestraffe i forbindelse med de trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der er omfattet af CBE-direktivet. Endelig er PO3A en mere avanceret udgave af PO3, som reducerer grundlaget for at afslå anerkendelse og fuldbyrdelse af bødestraffe, der er udstedt af andre medlemsstater.

#### **Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?**

Der er bred opbakning blandt interessenterne til at udvide CBE-direktivets anvendelsesområde til at omfatte andre trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. De offentlige myndigheder har forskellige holdninger til, hvordan direktivet kan gøres mere effektivt. De går alle ind for foranstaltninger, der har til formål at forbedre den grænseoverskridende efterforskning af lovovertrædelserne. Ikke desto mindre er nogle af dem kritiske over for specifikke (dvs. mindre besværlige) regler for grænseoverskridende fuldbyrdelse af bødestraffe, mens andre foretrækker sådanne specifikke regler, særligt vedrørende gensidig anerkendelse af bødestraffe for trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser begået i udlandet. Trafikantorganisationer er meget positive med hensyn til alle foranstaltninger, der kan bidrage til at forbedre beskyttelsen af ikkehjemmehørende personers grundlæggende rettigheder.

#### **C. C. Den foretrukne løsnings virkninger**

##### **Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?**

Den foretrukne løsningsmodel 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 medlemsstaternes regler og procedurer og overordnet set er mest fordelagtig med hensyn til politisk og juridisk gennemførlighed. I vurderingsperioden 2025-2050 anslås det, at 384 menneskeliv kan reddes og 21 789 kvæstelser undgås i forhold til referencescenariet, hvilket i pengeværdi beløber sig til ca. 2,8 mia. EUR, udtrykt som reduktionen i de eksterne omkostninger ved ulykker.

##### **Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?**

Yderligere håndhævelsesomkostninger for medlemsstaternes myndigheder anslås at udgøre 136,8 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi over vurderingsperioden 2025-2050. Dette omfatter engangstilpasningsomkostninger på 4,6 mio. EUR for medlemsstaternes forvaltninger (f.eks. til tilpasning af IT-systemer).

##### **Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?**

Virkningerne for SMV'er forventes at være positive, men indirekte og begrænsede. Forslaget bør føre til en mindre besvær for trafikanterne som følge af en bedre beskyttelse af de grundlæggende rettigheder. Derudover forventes en mindskelse af de administrative omkostninger for billeasing- og udlejningsfirmaer på ca. 7 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi over vurderingsperioden 2025-2050.

##### **Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?**

Den foretrukne løsningsmodel vurderes at medføre yderligere håndhævelsesomkostninger som følge af en mere effektiv efterforskning af trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Disse omkostninger anslås at udgøre 132,2 mio. EUR i forhold til referencescenariet, udtrykt som nutidsværdi over vurderingsperioden 2025-2050.

##### **Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?**

Der forventes ingen andre væsentlige virkninger.

### **Proportionalitetsprincippet**

Den foretrukne løsningsmodel går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målene og løse de konstaterede problemer.

### **D. Opfølgning**

#### **Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?**

Medlemsstaterne sender deres første rapport til Kommissionen om anvendelsen af CBE-direktivet senest fire år efter datoen for direktivets ikrafttræden. Kommissionen vil vurdere anvendelsen af direktivet senest 18 måneder efter modtagelsen af de første rapporter fra alle medlemsstaterne.