

alvorlige overtrædelser, som fastlægges og kræves retsforfulgt i forslaget, med det formål at bekæmpe disse klart definerede overtrædelser af fællesskabsretten.

2.7 Selv om det ikke drejer sig om at harmonisere gældende strafferet, men kun om at tilskynde medlemsstaterne til at beskrive og straffe overtrædelser, der er identificeret af EU's lovgiver, giver Domstolens retspraksis mulighed for at pålægge medlemsstaterne strafferetlige forpligtelser, hvilket er et mere

effektivt middel til at styrke EU's lovgivning og sikre overholdelsen heraf, når der er tale om vigtige spørgsmål.

2.8 EØSU bifalder og støtter derfor forslaget om ændring af direktivet fra 2005. EØSU finder, at den gradvise indførelse af nye metoder til identifikation og overvågning af skibe vil sikre, at direktivet overholdes fuldt ud, eftersom der effektivt og systematisk vil blive slået ned på ulovlig praksis.

Bruxelles, den 17. september 2008

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafikikkerhedsområdet«

KOM(2008) 151 endelig — 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 13. maj 2008 under henvisning til EF-traktatens artikel 71, stk. 1, litra c), at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafikikkerhedsområdet.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsamfundet, som udpegede Jan Simons til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 16. juli 2008.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 447. plenarforsamling af 17.-18. september 2008, mødet den 17. september, enstemmigt følgende udtalelse:

1. Konklusion

1.1 I dette direktivforslag fremsætter Kommissionen forslag til en mere effektiv håndhævelse af færdselsreglerne samt mere effektive sanktioner for færdselsforseelser, som begås i en anden medlemsstat.

1.2 Formålet med direktivforslaget er at opfylde Kommissionens målsætning fra 2001 om at halvere antallet af trafikdræbte i perioden 2001-2010.

1.3 Uden supplerende tiltag vil denne målsætning ikke kunne opfyldes. Direktivforslaget udgør en del af en sådan supplerende indsats. Det vedrører færdselsforseelser begået i en anden medlemsstat.

1.4 Efter udvalgets mening er direktivforslaget en udmærket måde at tackle problemet med færdselsforseelser begået i en

anden medlemsstat. Dette tiltag må dog kombineres med effektiv kontrol og straf. Udvalget opfordrer Rådet og medlemsstaterne til snarest muligt at indføre forbedringer på dette punkt.

1.5 Udvalget gør opmærksom på, at listen over færdselsforseelser i direktivforslaget med henblik på at øge direktivets effektivitet bør udvides med enhver forseelse, der kan forbedre færdselssikkerheden.

1.6 Med tanke på effektiviteten mener udvalget, at man bør anvende et eksisterende elektronisk net til udveksling af oplysninger, f.eks. Eucaris-systemet, fordi man derved kan sænke omkostningerne. Udvalget råder Kommissionen til som et minimum enten selv at udføre eller at bestille en feasibilityundersøgelse vedrørende mulighederne for at udvide de eksisterende systemer til også at omfatte den tilsigtede informationsudveksling.

1.7 Hvad sanktioner angår, mener udvalget også, at man skal overveje f.eks. »klippekørekort«, beslaglæggelse af køretøjet eller midlertidig inddragelse af kørekortet evt. kombineret med en bøde.

1.8 Udpegelsen af en central myndighed i hver medlemsstat til at gennemføre de foranstaltninger, som foreslås i direktivforslaget, er ifølge udvalget et udmærket tiltag for at forbedre effektiviteten.

1.9 Udvalget kan ikke få øje på merværdien af den af Kommissionen foreslåede »blanket til bødetilkendegivelse«. Det handler ifølge udvalget mere om indhold end om form. Derfor mener udvalget, at Kommissionen bør begrænse sig til en udførlig beskrivelse af de oplysninger, som er nødvendige for direktivets formål.

1.10 Udvalget er enig i den udvalgsprocedure, som foreslås af Kommissionen, med henblik på gennemførelsen af de foreslåede foranstaltninger.

2. Indledning

2.1.1 Hvidbogen om den europæiske transportpolitik fra 2001 sætter som mål, at EU skal halvere antallet af trafikdræbte på vejene inden 2010. I konkrete tal betyder dette, at antallet af trafikdræbte skal nedbringes fra 54 000 om året i EU's 27 medlemsstater i 2001 til 27 000 om året i 2010.

2.1.2 I perioden 2001-2007 faldt antallet af dræbte med 20 %. For at nå frem til en halvering i 2010 skulle faldet have været på 37 %. Derfor må indsatsen forstærkes.

2.2 Kommissionens forslag

2.2.1 I forbindelse med udarbejdelsen af dette direktivforslag har Kommissionen afholdt et offentligt informationsmøde, samt et møde med repræsentanter for de interesserede parter. Møderne har bidraget til indholdet i det foreliggende forslag til direktiv.

2.2.2 Kommissionen ser direktivforslaget som et effektivt middel til at indfri målsætningen og til at sikre, at alle EU-borgere behandles ens.

2.2.3 Direktivforslaget sigter mod at forbedre muligheder for at straffe færdselsforseelser, som er begået i en anden medlemsstat end den, hvor køretøjet er registreret.

2.2.4 I øjeblikket straffes en færdselsforseelse begået med et køretøj, som er registreret i en anden medlemsstat, ofte slet ikke. F.eks. ligger andelen af ikke-bosiddende trafikanter involveret i fartforseelser på mellem 2,5 % og 30 %.

2.2.5 Eftersom fartforseelser lader til at være årsag til 30 % af alle dødsulykker på vejene, vil en effektiv indsats på dette område kraftigt kunne nedbringe antallet af trafikdræbte.

2.2.6 Også de andre forseelser, som nævnes i direktivforslaget, har stor indflydelse, dvs. spirituskørsel (25 %), kørsel uden sikkerhedssele (17 %) og at køre over for rødt lys (4 %).

2.2.7 Kommissionen stiler ikke efter en harmonisering af færdselsregler eller bøder for færdselsforseelser. Disse vil fortsat høre ind under de enkelte medlemsstaters kompetence. Forslaget indeholder udelukkende bestemmelser af administrativ art, som sigter mod en effektiv grænseoverskridende håndhævelsespolitik for de vigtigste færdselsforseelser med en halvering af antallet af trafikdræbte i 2010 som målsætning.

3. Generelle bemærkninger

3.1 I sin udtalelse af 11. december 2003 om Kommissionens meddelelse »Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden — Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave« rejste udvalget spørgsmålet, om ikke Kommissionens målsætning er for ambitiøs. Og nu ser det faktisk ud til, at der er brug for supplerende foranstaltninger for at indfri målsætningen.

3.2 Udvalget ser en klar merværdi i en EU-indsats for grænseoverskridende håndhævelse inden for vejtrafik. Det er enig med Kommissionen i, at alt må sættes ind på at opfylde målsætningen fra 2001 om at halvere antallet af trafikdræbte inden år 2010, og ser det foreliggende direktivforslag som en mulighed for at gøre store fremskridt i den retning. Men indsatsen må kombineres med effektiv kontrol og straf. Udvalget opfordrer Rådet og medlemsstaterne — alt efter deres kompetencer og den aktuelle situation — til snarest muligt at indføre forbedringer på dette område.

3.3 Kommissionens tilgang synes enkel. Et net til udveksling af informationer (detaljerne i dette net skal fastsættes senere) skal sætte medlemsstaterne i stand til at optage rapport om biler fra andre medlemsstater, som har begået forseelser på deres territorium. Det er uklart, hvilket net Kommissionen har i tankerne, og hvordan det skal virke.

3.4 I artikel 4 i direktivforslaget fastsætter Kommissionen, at informationsudvekslingen skal indføres hurtigt via et EU-dækkende elektronisk net, der oprettes i løbet af 12 måneder. Et andet sted i dokumentet kan man læse, at et allerede eksisterende informationssystem skal anvendes til udveksling af information for at holde omkostningerne på et lavt niveau. Kommissionen skriver ikke noget om, hvilket system der skal anvendes til informationsudvekslingen. Udvalget er enig med Kommissionen i, at det er bedst at anvende et allerede eksisterende EU-informationssystem for at spare tid og penge.

3.5 Konkret tænker udvalget på en tilgang svarende til den, som anvendes i forbindelse med rådsbeslutningen om intensivring af det grænseoverskridende samarbejde om bekæmpelse af terrorisme og grænseoverskridende kriminalitet og som bygger på Eucaris-teknologien. Systemet bliver allerede brugt af 18 medlemsstater og vil blive brugt af alle 27 medlemsstater, når rådsbeslutningen træder i kraft. Omkostningerne ved dette system er meget lave i forhold til andre netværkssystemer.

3.6 Udvalget slår til lyd for, at Kommissionen som et minimum foretager en feasibility-undersøgelse af alle eksisterende systemer, herunder Eucaris-teknologien, med henblik på at udstrække disse systemer til også at omfatte den påtænkte informationsudveksling.

3.7 I udvalgets øjne gør Kommissionen ret i at begrænse sit forslag til at fastsætte et retsgrundlag i form af regler for udveksling af oplysninger vedrørende køretøjsregistrering. Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med nærhedsprincippet selv være ansvarlige for retsforfølgelsen.

3.8 Udvalget gør opmærksom på, at håndhævelsen bliver endnu mere effektiv, hvis man i EU indgår aftaler, som implementeres og kontrolleres på en ensartet måde i alle medlemsstater, f.eks. vedrørende hastighedsbegrænsninger, tilladt alkoholpromille, sanktionspolitik osv. Rådet bør omsider skabe resultater på dette område.

4. Særlige bemærkninger

4.1 Da målsætningen — en halvering af antallet af trafikdræbte inden år 2010 i forhold til 2001 (med en midtvejsevaluering i 2007) — ikke kan opfyldes uden supplerende tiltag, finder udvalget, at det af Kommissionen foreslåede grænseoverskridende samarbejde på følgende 4 områder:

- hastighedsovertrædelser
- spirituskørsel
- manglende brug af sikkerhedssele og

— at køre over for rødt

er et skridt i den rigtige retning, eftersom man herigennem ifølge Kommissionens data årligt kan forhindre mellem 200 og 250 trafikdræbte.

4.2 Men udvalget finder samtidig, at Kommissionen bør tilføje flere grænseoverskridende forseelser i artikel 1 i direktivforslaget, f.eks. at tale i håndholdt mobiltelefon under kørslen, aggressiv kørsel, manglende overholdelse af overhalingsforbud, kørsel imod køreretningen eller kørsel under påvirkning af stoffer. Som udvalget skrev i sin udtalelse om Kommissionens meddelelse »Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden — Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave«, bør alle forhåndenværende midler tages i anvendelse for at opfylde målsætningen.

4.3 Hvad sanktionerne angår, mener udvalget også, at man skal overveje f.eks. »klippekorrekort«, beslaglæggelse af køretøjet eller midlertidig inddragelse af kørekortet evt. kombineret med en bøde.

4.4 Udvalget kan godt acceptere Kommissionens forslag i direktivforslagets artikel 6, om at hver medlemsstat skal udpege en centralmyndighed, som skal bistå ved anvendelsen af dette direktiv.

4.5 Udvalget finder det i lyset af nærhedsprincippet uhenigtsmæssigt, at Kommissionen i direktivforslagets artikel 5 foreskriver en »blanket til bødetilkendegivelse«. Når alt kommer til alt, er indholdet jo vigtigere end formen. Efter udvalgets opfattelse bør Kommissionen begrænse sig til en udførlig beskrivelse af de oplysninger, som er nødvendige.

4.6 I artikel 8 i direktivforslaget foreslås det, at Kommissionen bistås af et udvalg for retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet under gennemførelsen af direktivet. Udvalget støtter den foreslåede udvalgsprocedure.

Bruxelles, den 17. september 2008

Dimitris DIMITRIADIS
Formand for
Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg