

strafflagstiftning samt att, i händelse av brott mot bestämmelserna, tillämpa dessa sanktioner i syfte att bekämpa de överträdelser som tydligt anges i gemenskapsrätten.

2.7 Det rör sig inte om en harmonisering av tillämpliga straffrättsliga bestämmelser, utan bara om att uppmana medlemsstaterna att betrakta som brott och straffrättsligt sanktionera beteenden som gemenskapslagstiftaren finner det lämpligt att identifiera. EG-domstolens rättspraxis gör det emellertid möjligt att införa tvingande åtgärder för medlemsstaterna på det

straffrättsliga området, vilket är ett effektivare medel för att stärka de europeiska normerna och respekten för dessa när de avser viktigare frågor.

2.8 Mot denna bakgrund välkomnar och ställer sig kommittén bakom förslaget att ändra direktivet från 2005, och vi menar att de nya medel för att kartlägga och övervaka fartyg som successivt kommer att införas, kommer att göra det möjligt att säkerställa att direktivet respekteras fullt ut tack vare effektiva och systematiska sanktioner av olagligheter.

Bryssel, den 17 september 2008.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Dimitris DIMITRIADIS

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om att underlätta gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser"

KOM(2008) 151 slutlig – 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

Den 13 maj 2008 beslutade rådet att i enlighet med artikel 71.1 c i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om att underlätta gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser".

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 16 juli 2008. Föredragande var **Jan Simons**.

Vid sin 447:e plenarsession den 17–18 september 2008 (sammanträdet den 17 september 2008) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén enhälligt följande yttrande.

1. Slutsatser

1.1 Kommissionen presenterar i utkastet till direktiv förslag på hur man ska kunna skapa en effektiv uppföljning av trafikregler och påföljder när de gäller trafikförseelser som begåtts i ett annat medlemsland.

1.2 Syftet med förslaget är att kunna uppnå den målsättning som kommissionen fastställde år 2001, dvs. att halvera antalet dödsfall i trafiken under perioden 2001–2010.

1.3 Denna målsättning kan inte nås om inte kompletterande åtgärder vidtas. Förslaget är ett led i denna process och fokuserar på hanteringen av trafiköverträdelser som begås i ett annat medlemsland.

1.4 Kommittén anser att förslaget till direktiv utgör ett bra redskap för att på ett adekvat sätt kunna hantera förseelser som

har begåtts i en annan medlemsstat. Detta redskap måste dock kombineras med effektiva kontroller och påföljder. Kommittén uppmanar rådet och medlemsstaterna att omgående införa förbättringar på denna punkt.

1.5 Kommittén påpekar att man för att göra direktivet mer verksamt bör utvidga den förteckning över överträdelser som kommissionen presenterar i sitt förslag till alla överträdelser som har koppling till förbättrad trafiksäkerhet.

1.6 Av effektivitetsskäl anser kommittén att man för utbyte av information bör använda sig av ett existerande elektroniskt nätverk som till exempel Eucaris-systemet eftersom det har låga omkostnader. Kommittén uppmanar kommissionen att åtminstone genomföra – eller låta genomföra – en hållbarhetsstudie beträffande en utvidgning av det existerande systemet till att omfatta det avsedda informationsutbytet.

1.7 Som straffpåföljd för överträdelserna anser kommittén även att man bör överväga t.ex. "körkort med straffpoäng", beslag av fordonet och tillfällig indragning av körkortet, som eventuellt kan utdömas i kombination med böter.

1.8 Kommittén anser att utnämmandet av en central myndighet per medlemsland för verkställande av de åtgärder som anges i förslaget till direktiv vore bra ur effektivitetssynpunkt.

1.9 Kommittén ser inte mervärdet av det "Formulär för meddelande om trafikförseelse" som kommissionen föreslår. Det är enligt kommitténs mening innehållet och inte formen som är viktig. Därför anser vi att kommissionen bör begränsa sig till att ge en noggrann beskrivning av den information som är nödvändig utifrån direktivets målsättning.

1.10 Kommittén stöder det kommittéförfarande som kommissionen föreslår för verkställandet av de föreslagna åtgärderna.

2. Inledning

2.1.1 Målsättningen att EU fram till år 2010 ska halvera antalet dödsoffer i trafiken fastställs i Vitboken om den gemensamma transportpolitiken från 2001. I konkreta siffror innebär detta att antalet dödsoffer i trafiken måste minska från 54 000 i EU-27 år 2001 till 27 000 år 2010.

2.1.2 Mellan 2001 och 2007 minskade antalet dödsoffer med 20 %. För att en halvering ska uppnås till år 2010 hade minskningen behövt ligga på 37 %. Utökade åtgärder är således nödvändiga.

2.2 Kommissionens förslag

2.2.1 I samband med utarbetandet av utkastet till direktiv anordnade kommissionen ett offentligt informationsmöte samt ett sammanträde med representanter för de berörda parterna. Dessa möten har bidragit till innehållet i det föreliggande förslaget till direktiv.

2.2.2 Kommissionen ser förslaget till direktiv som ett effektivt medel för att trots allt uppfylla målsättningen och säkerställa att EU:s medborgare erhåller lika behandling.

2.2.3 Förslaget till direktiv syftar till att förbättra möjligheterna att bestraffa trafikförseelser som begåtts i ett annat medlemsland än det där fordonet är registrerat.

2.2.4 I dagsläget bestraffas ofta inte trafikförseelser som begåtts med ett fordon som är registrerat i ett annat medlemsland. Man vet till exempel att utländska förarens andel av det totala antalet fortkörningar ligger på mellan 2,5 % och 30 %.

2.2.5 Eftersom det har visat sig att fortkörningsförseelser ligger till grund för 30 % av antalet dödsoffer i trafiken, skulle en effektiv hantering av fenomenet kunna leda till en kraftig minskning av antalet dödsoffer.

2.2.6 Även de överträdelser som i övrigt behandlas i förslaget har stora konsekvenser, dvs. rattonykterhet (25 %), underlåtenhet att använda bilbälten (17 %) och körning mot rött ljus (4 %).

2.2.7 Kommissionen avser inte att genomföra en harmonisering i fråga om trafikbestämmelser eller böter för trafikförseelser. Dessa frågor kommer även fortsättningsvis att tillhöra medlemsstaternas befogenheter. Förslaget innehåller endast administrativa bestämmelser för att skapa ett effektivt gränsöverskridande system för uppföljning av de viktigaste trafikförseelserna och på så sätt uppnå målet om en halvering av antalet dödsoffer i trafiken till 2010.

3. Allmänna kommentarer

3.1 I sitt yttrande om kommissionens meddelande "Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet – Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt ansvar", som antogs den 11 december 2003, ifrågasatte kommittén det den uppfattade som en alltför ambitiös målsättning från kommissionens sida. Det visar sig nu också mycket riktigt att kompletterande åtgärder krävs för att uppnå denna målsättning.

3.2 Kommittén anser således att det finns ett tydligt mervärde i att behandla gränsöverskridande trafikförseelser på EU-nivå. Vi stöder kommissionens uppfattning att man måste göra allt för att ändå uppnå den målsättning om att halvera antalet dödsoffer i trafiken till år 2010 som fastställdes 2001, och ser det föreliggande förslaget till direktiv som ett stort steg i den riktningen. Detta redskap måste dock även kombineras med effektiva kontroller och påföljder. Kommittén uppmanar även rådet och medlemsstaterna att utifrån sina befogenheter och den rådande situationen snarast införa förbättringar på detta område.

3.3 Den metod som kommissionen föreslår förefaller enkel. Genom ett nätverk för informationsutbyte, som återstår att upprätta, ska medlemsländerna ges möjlighet att bötfälla bilister från andra medlemsländer som begår trafikförseelser på landets territorium. Det är fortfarande ovisst vilket nätverk och vilken typ av system kommissionen tänker sig.

3.4 I artikel 4 i förslaget till direktiv anger kommissionen att man snabbt bör inleda informationsutbytet med hjälp av ett elektroniskt nätverk inom EU, som ska upprättas inom en 12-månadersperiod. I dokumentet står även att läsa att man kommer att använda ett redan existerande informationssystem för utbyte av information. Därigenom kan även kostnaderna hållas nere. Kommissionen anger dock inte vilket system som kommer att användas för informationsutbytet. Kommittén anser liksom kommissionen att man, för att spara tid och pengar, gör bäst i att ansluta sig till ett redan existerande informationssystem inom EU.

3.5 Rent konkret tänker sig kommittén därmed ett tillvägagångssätt som liknar det som används inom ramen för rådets beslut om att trappa upp det gränsöverskridande samarbetet i kampen mot terrorismen och den gränsöverskridande brottsligheten, där systemet Eucaris används. Systemet används för närvarande av 18 medlemsstater och kommer att användas av alla 27 medlemsstater när rådsbeslutet har trätt i kraft. I jämförelse med andra nätverkssystem är kostnaderna mycket låga.

3.6 Kommittén förespråkar att kommissionen åtminstone ska låta genomföra en hållbarhetsstudie av samtliga befintliga system, inklusive Eucaris-systemet, beträffande möjligheten att utvidga dem till att omfatta det avsedda informationsutbytet.

3.7 Kommittén anser att kommissionen gör rätt i att begränsa sitt förslag till att tillhandahålla en rättslig grund för utbyte av fordonregistreringsavgifter. Medlemsstaterna bör själva, i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen, ansvara för lagföringen. Detta är också i linje med subsidiaritetsprincipen.

3.8 Kommittén framhåller dock att uppföljningen skulle bli mer effektiv om avtal kunde träffas som gällde hela unionen och genomfördes och kontrollerades på ett enhetligt sätt i medlemsstaterna, t.ex. i fråga om harmonisering av hastighetsbegränsningar, promillegränser och straffpåföljder. Rådet måste i slutändan även nå resultat på denna punkt.

4. Särskilda kommentarer

4.1 Mot bakgrund av målsättningen, dvs. en halvering av antalet dödsoffer i trafiken år 2010 jämfört med år 2001, samt halvtidsöversynen i slutet av 2007 som visade att man inte kommer att uppnå målsättningen om inte kompletterande åtgärder vidtas, anser kommittén att det gränsöverskridande samarbete som kommissionen föreslår på de fyra områdena

- fortkörning,
- rattonykerhet,
- bilkörning utan bälte, och

Bryssel, den 17 september 2008.

— körning mot rött ljus

utgör ett steg i rätt riktning eftersom det, enligt kommissionens uppgifter, kan spara omkring 200–250 liv i trafiken per år.

4.2 Kommittén menar att det är nödvändigt att kommissionen i artikel 1 i förslaget till direktiv lägger till andra gränsöverskridande trafikförseelser, t.ex. användning av mobiltelefon under körning utan handsfree-anordning, aggressiv körning, överträdelse av omkörningsförbud, körning i förbjuden färdriktning samt drograttfylleri. I likhet med vad kommittén redan tidigare angivit i sitt yttrande om kommissionens meddelande om ett "Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet – Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt ansvar" bör man med alla tillgängliga medel försöka uppnå målsättningen.

4.3 Som straffpåföljd för överträdelserna anser kommittén även att man bör överväga t.ex. "körkort med straffpoäng", beslag av fordonet och tillfällig indragning av körkortet, som eventuellt kan utdömas i kombination med böter.

4.4 Kommittén kan acceptera kommissionens förslag i artikel 6 i förslaget till direktiv om att varje medlemsstat bör utse en centralmyndighet som ska samordna tillämpningen av direktivet.

4.5 Mot bakgrund av subsidiariteten anser EESK inte det vara önskvärt att kommissionen, i artikel 5 i förslaget till direktiv, föreskriver användningen av ett "Formulär för meddelande om trafikförseelse". Det viktiga är framför allt innehållet och inte formen. Enligt kommitténs mening bör kommissionen begränsa sig till att ge en noggrann beskrivning av den information som är nödvändig.

4.6 I artikel 8 i förslaget till direktiv föreslås att kommissionen ska bistås av en kommitté för kontroller på området vägtrafiksäkerhet. EESK stöder det föreslagna kommittéförfarandet.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS