

Kopia till

li.transport@regeringskansliet.seli.remissvar@regeringskansliet.se

Revidering av CBE-direktivet om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen, men anser att det finns vissa otydligheter särskilt vad gäller avgränsningen av de angivna brotten. Detta gäller särskilt begreppen

- Dangerous overtaking
- Dangerous parking, och
- Not respecting the rules on the creation and use of emergency corridors.

Vidare riskerar bestämmelserna att missa flertalet överlastbrott då många sådana sker på släp, men nuvarande definition av Vehicle täcker endast in motordrivna fordon.

Transportstyrelsen anser att utbytet av information bör vara avgränsat till samma typ av information om körkort som redan idag sker med stöd av det tredje körkortsdirektivet och systemet RESPER.

Transportstyrelsen anser att det är lite oklart hur utbytet av information genom CBE-portalen är tänkt att fungera.

Transportstyrelsens synpunkter

Artikel 2.1 och artikel 3

Transportstyrelsen anser att det finns vissa otydligheter i artikel 2.1 och artikel 3, särskilt vad gäller avgränsningen av de angivna brotten.

- **Artikel 2.1 (j) och artikel 3 (p):** Vad avses med ”dangerous overtaking”? Definitionen anger att det är en farlig omkörning av ett annat fordon eller en annan väganvändare på ett sätt som överträder de tillämpliga reglerna i medlemsstaten. Dock kvarstår frågan om var gränsen går för vad en annan medlemsstat kan begära in uppgifter om.

I det fall någon dömts enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott relaterat till en omkörning torde det vara givet att det ska rapporteras. Däremot går det att ifrågasätta om alla brott mot 3 kap. 30-42 §§ trafikförordningen (1998:1276) ska betraktas som farliga, eller om det enbart gäller vissa av dem. Transportstyrelsen kan tänka sig en avgränsning till vissa av dem, exempelvis omkörning vid övergångsställe eller omkörning trots möte.

I artikel 11 i konventionen om vägtrafik finns ett antal regler som anger när omkörning inte får ske. Om man i direktivet vill tydliggöra vilka typer av brott mot omkörningsregler man anser är särskilt viktiga att dela mellan medlemsstaterna kan det vara rimligt att hänvisa till dessa regler. Exakt vilka som i så fall bör omfattas behöver utredas vidare.

- **Artikel 2.1 (k) och artikel 3 (q):** En delvis liknande otydlighet som föregående punkt gäller även för definitionen ”dangerous parking”. Det är oklart om alla brott mot 3 kap. 47-57 §§ trafikförordningen ska betraktas som farliga eller bara vissa av dem.

Transportstyrelsens bedömning är att följande tre bestämmelser, vilka är straffbelagda i 14 kap. trafikförordningen, kan komma att omfattas:¹

- 50 § om att man ska se till att ett parkerat eller stannat fordon inte kommer i rörelse av sig självt,
 - 51 § om när ett fordon blivit stillastående vid en olycka eller liknande, samt
 - 57 § om skyldighet att sätta ut varningstriangel.
- **Artikel 2.1 (n) och artikel 3 (t):** Definitionen ”not respecting the rules on the creation and use of emergency corridors” är avgränsad till situationer där en tillfällig nödkorridor skapas mellan fordon för att utryckningsfordon ska kunna ta sig fram. Den täcker dock inte in situationer där fordon exempelvis kan behöva köra ut i vägren, ta in på tvärgator eller annat. Transportstyrelsen ställer sig frågande till om avgränsningen ska vara så detaljerad eller om den behöver breddas för att även täcka in andra situationer där trafikanter inte lämnar utrymme till utryckningsfordon.
- **Artikel 2 (p), artikel 3 (a) och artikel 3 (u):** Enligt artikel 2 (p) ska överlast ingå i de förseelser som direktivet omfattar. I artikel 2 (p) används begreppet ”vehicle”, vilket i sin tur definieras som ett motordrivet fordon som normalt används för transport av person eller

¹ Övriga bestämmelser är inte straffbelagda, under förutsättning att det inte rör sig om brott enligt Brottsbalken (1962:700), som exempelvis framkallande av fara för annan.

gods på väg i artikel 3 (a). Definitionen omfattar således inte släp, vilket gör att bestämmelsen riskerar att missa många överlastbrott då de inte sällan sker på släp. Vidare kan det enligt definitionen i artikel 3 (u) framstå som att brottet endast omfattar om fordonet överskrider den högsta tillåtna totalvikten ("maximum authorized weights"). Enligt lagen (1972:435) om överlast (ÖVL) omfattas även andra vikter, såsom släpvagnsvikt och axeltryck. Enligt Transportstyrelsens uppfattning är det oklart om definitionen enbart avser totalvikt eller alla vikter.

Slutligen vad gäller direktivets koppling till förskott och beslut om överlastavgift så omfattar ÖVL sådana vikter som avses i direktivet men ansvaret enligt 7 § ÖVL gäller ägaren av motordrivet fordon. För släpvagn faller ansvaret på ägaren av det fordon som drar släpet. Är ägaren från ett land utanför Norden beslutar Polisen om förskott (8 a § ÖVL). Eftersom förskottet får förenas med klampning (7 § lagen [2014:1437] om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd) saknas troligtvis behovet av att fråga andra medlemsstater om vem som äger fordonen.

Artikel 4 c

Enligt artikeln får medlemsstaterna utbyta eller få åtkomst till uppgifter genom att använda andra databaser såsom t ex körkortsregister eller befolkningsregister enbart i syfte att identifiera den ansvariga personen. De ska göra detta endast i den mån som utbytet eller åtkomsten uttryckligen grundar sig på unionslagstiftningen. Transportstyrelsen har inget att invända mot det förslaget, men vill framföra följande:

Transportstyrelsens bedömning är att informationsutbytet av körkortsuppgifter genom CBE-direktivet bygger på viss nivå av valfrihet. Det framgår inte vilka körkortsuppgifter som får utbytas. Transportstyrelsen anser att utbytet av information bör vara avgränsat till samma typ av information om körkort som redan idag sker med stöd av det tredje körkortsdirektivet och systemet RESPER.

Artikel 5

Enligt artikeln ska medlemsstaten där brottet har begåtts besluta om uppföljningsförfaranden ska inledas eller inte i samband med trafiksäkerhetsrelaterade trafik-förseelser som anges i artikel 2.1 och att det ska ske utan dröjsmål. Transportstyrelsen anser att det är otydligt vad som förväntas av varje medlemsstat avseende den praktiska hanteringen och vilken omfattning det kan bli fråga om.

Artikel 8

Transportstyrelsen kommer eventuellt att behöva bistå med information till CBE-portalen. Genom portalen kommer myndigheter ges tillgång till

information om medlemsländers regler, procedurer, sanktioner och ordningsbotsförelägganden med anknytning till brott som omfattas av direktivet.

Artikel 8 b)

Transportstyrelsen anser att det är oklart hur utbytet av information genom CBE-portalen är tänkt att fungera. Transportstyrelsen kan inte utläsa om det är så att medlemsländerna kommer att behöva utveckla någon form av teknisk lösning som kommunicerar med CBE-portalen eller om det endast är en informationssida. Transportstyrelsen anser också att det är oklart vad som avses med den senaste krypteringstekniken som ska användas vid överföring av uppgifter. Det framgår inte heller tydligt i artikeln om det är innehållet eller meddelandet i sig som ska krypteras.

Övrigt

Transportstyrelsen kan utifrån de förslag som lämnas inte ta ställning till den ekonomiska påverkan som förslagen kan få, särskilt vad gäller informations-brev om trafiksäkerhetsrelaterade trafikförseelser.

Transportstyrelsen kan också se att det är viktigt att implementationstiden inte blir för snäv då kommer att innebära mer eller mindre omfattande IT-utvecklingsinsatser.

Beslut i detta ärende har fattats av stf generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog tillförordnad avdelningsdirektör Anna Berggrund, verksamhetsutvecklare Otto Tuvevesson, utredare Michael Stridsberg, kvalificerad utredare Ted Snöjlilja och utredare Louise Hagström, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils

Stf generaldirektör