

Ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott

– *Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU*



REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet

Ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott

– *Genomförande av Europaparlamentets och rådets
direktiv 2011/82/EU*



REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss – hur och varför: Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/>

Tryckt av Elanders Sverige AB
Stockholm 2012

ISBN 978-91-38-23824-0
ISSN 0284-6012

Till Näringsdepartementet

Näringsdepartementet gav den 9 mars 2012 rådmannen och enhetschefen Thomas Ericsson i uppdrag att överväga hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU av den 25 oktober 2011 om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott bör genomföras i svensk rätt. Uppdragets omfattning framgår av *bilaga 1*. Som sekreterare anställdes fr.o.m. den 12 mars 2012 hovrättsassessorn Hedvig Burman.

Med denna promemoria är uppdraget slutfört.

Stockholm i oktober 2012

Thomas Ericsson

/Hedvig Burman

Innehåll

1	Promemorians huvudsakliga innehåll.....	7
2	Författningsförslag	9
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete	9
2.2	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1989:773) med instruktion för Rikspolisstyrelsen.....	13
2.3	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	17
2.4	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete.....	22
3	Innehållet i direktivet	27
3.1	Bakgrund	27
3.2	Direktivets EU-rättsliga grund	29
3.3	Ingress och huvudsakligt innehåll.....	30
3.4	Syfte och tillämpningsområde.....	32
3.5	Definitioner.....	32
3.6	Förfarande för informationsutbyte.....	34

3.7	Informationsbrev om trafiksäkerhetsrelaterade brott	34
3.8	Medlemsstaternas rapportering till kommissionen.....	35
3.9	Dataskydd.....	36
3.10	Information till unionens trafikanter.....	37
3.11	Delegering och översyn av direktivet.....	37
3.12	Genomförande och ikraftträdande.....	37
4	Gällande rätt.....	39
4.1	EU-rättsakter	39
4.1.1	Prümrådsbeslutet	39
4.1.2	Dataskyddsrambeslutet	40
4.1.3	Direktiv om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden.....	41
4.2	Svenska författningar	42
4.2.1	Lagen och förordningen om vägtrafikregister	42
4.2.2	Lagen och förordningen om internationellt polisiärt samarbete	43
4.2.3	Polisdatalagen.....	44
4.2.4	Offentlighets- och sekretesslagen	45
4.2.5	Personuppgiftslagen	49
4.2.6	Genomförande av dataskyddsrambeslutet	49
4.3	Överväganden vid genomförandet av Prümrådsbeslutet	50

4.4	Trafikbrott i svensk rätt.....	52
4.4.1	Straffbestämmelser	52
4.4.2	Utredning och lagföring av trafikbrott	53
4.4.3	Utländska förare och fordon	55
4.4.4	Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK)	59
4.4.5	Utländska fordon och ATK.....	61
4.5	Verkställighet av böter inom EU	62
5	Genomförande av direktivet.....	65
5.1	Författningsregleringen.....	65
5.2	Syfte, tillämpningsområde och definitioner (artikel 1, 2 och 3)	66
5.3	Förfarandet för informationsutbyte mellan medlemsstaterna (artikel 4).....	68
5.4	Informationsbrev om trafiksäkerhetsrelaterade brott (artikel 5)	74
5.5	Rapportering till kommissionen (artikel 6)	78
5.6	Dataskydd (artikel 7).....	79
5.7	Information till trafikanter i unionen (artikel 8)	86
5.8	Delegering och översyn av direktivet (artiklarna 9, 10 och 11)	87
5.9	Införlivande, ikraftträdande och adressater (artikel 12, 13 och 14)	87
5.10	CBE-direktivet i ATK-verksamheten.....	87
6	Ekonomiska konsekvenser	93

7	Författningskommentar	97
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete	97
Bilaga 1	Uppdraget.....	101
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU	105

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

Denna promemoria innehåller förslag på författningsändringar som behövs för att genomföra rådets och Europaparlamentets direktiv 2011/82/EU av den 25 oktober 2011 om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott, CBE-direktivet. Med trafiksäkerhetsrelaterade brott avses bl.a. rattfylleri och hastighetsöverträdelse. Det övergripande syftet med direktivet är att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter inom unionen genom att göra det lättare för medlemsstaternas myndigheter att följa upp brott som har begåtts med fordon som är registrerade i en annan medlemsstat. För att uppnå detta syfte ska medlemsstaterna ge varandra direktåtkomst till sina nationella fordonsregister så att den medlemsstat där ett brott har begåtts ska kunna söka information om ägaren eller innehavaren av fordonet.

Det finns redan i dag en möjlighet för EU:s medlemsstater att genom direktåtkomst söka uppgifter i varandras fordonsregister. En sådan möjlighet följer således av rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (det s.k. Prümrådsbeslutet). Förfarandet för sökning och bestämmelser om dataskydd enligt CBE-direktivet överensstämmer i allt väsentligt med Prümrådsbeslutets motsvarande bestämmelser. Promemorians författningsförslag är därför utformade i huvudsaklig överens-

stämmelse med de författningsändringar som infördes för att genomföra det beslutet.

Prümrådsbeslutet och CBE-direktivet har ett tillämpningsområde som till viss del överlappar varandra, eftersom de trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde också omfattas av Prümrådsbeslutet som gäller generellt för alla typer av brott. I promemorian analyseras hur de båda rättsakterna förhåller sig till varandra och om en sökning avseende ett trafiksäkerhetsrelaterat brott alltid måste ske enligt CBE-direktivet. I promemorian görs bedömningen att så inte är fallet.

CBE-direktivet innehåller till skillnad från Prümrådsbeslutet en särskild bestämmelse om information till den som misstänks för ett brott. Enligt direktivet ska sådan information ges, skriftligen, om de brottsutredande myndigheterna beslutar att brottet ska följas upp, vilket torde motsvaras av att en förundersökning inleds. I promemorian föreslås att direktivets bestämmelser om information genomförs genom ändringar i förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete.

CBE-direktivet synes i praktiken ta sikte på framförallt sådana trafiksäkerhetsrelaterade brott som upptäcks genom automatisk övervakning, för svenskt vidkommande automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK). I promemorian analyseras hur man inom ramen för sådan hastighetskontroll kan lagföra förare som kommer från ett annat EU-land och hur bl.a. direktivets bestämmelser om informationsbrev bör kunna tillämpas.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete

dels att nuvarande 22 och 23 §§ ska betecknas 24 och 25 §§,

dels att 2 § och den nya 25 § ska ha följande lydelse,

dels att rubrikerna närmast före 22 och 23 §§ ska sättas närmast före de nya 24 och 25 §§,

dels att det i lagen ska införas nya bestämmelser, 22 och 23 §§, samt närmast före 22 § en ny rubrik, av följande lydelse,

dels att det ska införas en ny rubrik närmast efter 23 § som ska lyda ”Gemensamma bestämmelser för Prümrådsbeslutet och CBE-direktivet”.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

I denna lag avses med

– *utländska tjänstemän*: utländska polismän och andra utländska tjänstemän som har anmälts vara behöriga att utföra sådant gränsöverskridande arbete som avses i artikel 40 och 41 i konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 (Schengenkonventionen),

¹ Senaste lydelse 2011:904.

– *förföljande tjänstemän*: utländska tjänstemän som förföljer en person på svenskt territorium enligt denna lag,

– *svenska tjänstemän*: svenska polismän, tulltjänstemän eller kustbevakningstjänstemän när de enligt lag eller annan författning har polisiära befogenheter,

– *Öresundsförbindelsen*: den fasta förbindelsen över Öresund som den definieras i artikel 2 i avtalet av den 6 oktober 1999 mellan Konungariket Sveriges regering och Konungariket Danmarks regering om polisiärt samarbete i Öresundsregionen,

– *Prümrådsbeslutet*: rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet, och

– *referensuppgifter*: registeruppgifter som inte röjer identiteten på en person, antingen i form av en sifferbeteckning och ett fingeravtryck eller en sifferbeteckning och en DNA-profil från den icke-kodifierande delen av personens DNA.

– *Prümrådsbeslutet*: rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet,

– *referensuppgifter*: registeruppgifter som inte röjer identiteten på en person, antingen i form av en sifferbeteckning och ett fingeravtryck eller en sifferbeteckning och en DNA-profil från den icke-kodifierande delen av personens DNA, och

– *CBE-direktivet*: *Europa-parlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU av den 25 oktober 2011 om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.*²

² EUT L 288, 5.11.2011, s.1 (Celex 32011L0082).

*Informationsutbyte enligt
CBE-direktivet*

22 §

I lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst till uppgifter i vägtrafikregistret.

23 §

Om det behövs som ett led i att identifiera en person som är misstänkt för att ha begått ett sådant brott som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde får det svenska kontaktstället i enskilda fall genom direktåtkomst söka uppgifter i en annan stats fordonsregister. Vid sökning får endast ett fordons fullständiga registreringsnummer användas som sökbegrepp. Uppgifter får behandlas endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och om behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret.

25 §³

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter om samarbete enligt Prömrådsbeslutet när det gäller behandling av personuppgifter samt bistånd vid större evenemang, katastrofer och allvarliga olyckor.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter om

1. samarbete enligt Prömrådsbeslutet när det gäller behandling av personuppgifter samt bistånd vid större evenemang, katastrofer och allvarliga olyckor, *och*

2. *informationsutbyte enligt CBE-direktivet.*

Denna lag träder i kraft den 7 november 2013.

³ Senaste lydelse av tidigare 23 § 2011:904.

2.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1989:773) med instruktion för Rikspolisstyrelsen

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (1989:773) med instruktion för Rikspolisstyrelsen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Utöver vad som följer av polislagen (1984:387), polisförordningen (1998:1558), polisutbildningsförordningen (1999:740) eller av andra föreskrifter ska Rikspolisstyrelsen särskilt

1. verka för ett förtroendefullt förhållande mellan Polisen och allmänheten,
2. utveckla och precisera de mål och riktlinjer som riksdagen och regeringen lägger fast för polisverksamheten samt förmedla detta till polisorganisationen,
3. utarbeta planer för Polisens beredskapsplanläggning,
4. föra centrala polisregister, och
5. organisera en nationell insatsstyrka med huvuduppgift att bekämpa terroraktioner i landet.

Rikspolisstyrelsen ska även

1. upprätthålla funktionen att vara
 - a) nationell enhet för den internationella kriminalpolisorganisationen (Interpol) och för den europeiska polisbyrån (Europol),
 - b) nationell kontaktpunkt för Schengens informationssystem (SIS) genom Sirenekontoret och ansvarig för den nationella delen av SIS,
 - c) sådan centralbyrå när det gäller penningförfalskning som föreskrivs i den internationella konventionen för bekämpande av penningförfalskning av den 20 april 1929 (SÖ 2001:6),

¹ Senaste lydelse 2011:910.

d) kontaktpunkt i brådskande fall för framställningar enligt rådets rambeslut 2006/960/RIF av den 18 december 2006 om förenklat informations- och underrättelseutbyte mellan de brottsbekämpande myndigheterna i Europeiska unionens medlemsstater,

e) nationellt kontor för återvinning av tillgångar enligt rådets beslut 2007/845/RIF av den 6 december 2007 om samarbete mellan medlemsstaternas kontor för återvinning av tillgångar när det gäller att spåra och identifiera vinning eller annan egendom som härrör från brott,

f) nationell kontaktpunkt för den europeiska byrån för förvaltningen av det operativa samarbetet vid Europeiska unionens yttre gränser (Frontex),

g) nationellt kontaktställe för förmedling av uppgifter enligt rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet² (Prüm-rådsbeslutet), utom när det gäller att automatiskt besvara förfrågningar till vägtrafikregistret från utländska kontaktställen, och

g) nationellt kontaktställe för förmedling av uppgifter enligt rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (Prüm-rådsbeslutet) och för förmedling av uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU av den 25 oktober 2011 om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott³ (CBE-direktivet), utom när det gäller att automatiskt besvara

² EUT L 210, 6.8.2008, s.1 (Celex 32008D0615).

³ EUT L 288, 5.11.2011, s.1 (Celex 32011L0082).

förfrågningar till vägtrafikregistret från utländska kontaktställen, och

h) nationell kontaktpunkt enligt Förenta nationernas resolution 55/255, antagen den 31 maj 2001 av generalförsamlingen, tilläggsprotokoll mot olaglig tillverkning av och handel med skjutvapen, deras delar och komponenter och ammunition till Förenta nationernas konvention mot gränsöverskridande organiserad brottslighet,

2. organisera en styrka inom Polisen för tjänstgöring utomlands i fredsfrämjande verksamhet (Polisens utlandsstyrka) i samarbete med Försvarsmakten och andra berörda myndigheter,

3. upprätthålla de förbindelser som behövs med utländska brottsbekämpande myndigheter, utländska gränskontrollmyndigheter och internationella organ,

4. i samråd med den nationella OPC-koordinatören delta i arbetet i den operativa kommittén (OPC), som är en del av Aktionsgruppen mot organiserad brottslighet i Östersjöområdet,

5. biträda Regeringskansliet i det internationella arbetet på polisområdet,

6. svara för organisation och samordning av verksamhet för eftersök av trafikskadat vilt, och

7. ta emot och vidarebefordra framställningar från enskilda om rätt till information m.m. om Europols personuppgiftsbehandling enligt artikel 30 i rådets beslut av den 6 april 2009 om inrättande av Europeiska polisbyrån (Europol).

Rikspolisstyrelsen får ingå överenskommelse om samarbete med en utländsk brottsbekämpande myndighet eller utländsk gränskontrollmyndighet i länder som är medlemmar i Europeiska unionen eller som har slutit avtal enligt konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 om samarbete med konventionsländerna. Detta gäller dock inte om överenskommelsen kräver riksdagens eller Utrikesnämndens medverkan. Innan en sådan överenskommelse ingås ska Regeringskansliet (Justitiedepartementet) underrättas.

Denna förordning träder i kraft den 7 november 2013.

2.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

dels att 1 kap. 2 och 4 §§, 2 kap. 1 §, 3 kap. 1 §, 4 kap. 5 a, 5 d och 5 f §§ och 20 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 4 kap. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §¹

Transportstyrelsen är registreringsmyndighet för vägtrafikregistret och svarar för det system- och programmeringsarbete som behövs.

Transportstyrelsen ska biträda polisen vid samarbete enligt Prömrådsbeslutet genom att som nationellt kontaktställe enligt artikel 12.2 i rådsbeslutet automatiskt besvara förfrågningar till vägtrafikregistret från utländska kontaktställen.

Transportstyrelsen ska biträda polisen vid samarbete enligt Prömrådsbeslutet *och enligt CBE-direktivet* genom att som nationellt kontaktställe enligt artikel 12.2 i rådsbeslutet *respektive artikel 4.3 i CBE-direktivet* automatiskt besvara förfrågningar till vägtrafikregistret från utländska kontaktställen.

4 §²

De begrepp som används i denna förordning har den betydelse som anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

¹ Senaste lydelse 2012:243.

² Senaste lydelse 2011:909.

I denna förordning avses med Prümrådsbeslutet rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet.

I denna förordning avses med Prümrådsbeslutet rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet *och med CBE-direktivet Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU av den 25 oktober 2011 om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott*³.

2 kap.

1 §⁴

I vägtrafikregistret ska de uppgifter föras in som framgår av

1. bilaga 1 i fråga om fordonsregistrering,
2. bilaga 2 i fråga om körkortsregistrering,
3. bilaga 3 i fråga om yrkestrafik- och taxitrafikregistrering,
4. bilaga 4 i fråga om registrering av felparkeringsavgifter,
5. bilaga 5 i fråga om registrering av trängselskatt,
6. bilaga 6 i fråga om registrering av yrkeskompetensbevis,

och

7. bilaga 7 i fråga om registrering av kontroller av kör- och vilotider.

I 4 kap. 5 a § finns särskilda bestämmelser om registrering av uppgifter enligt Prümrådsbeslutet.

I 4 kap. 5 a § finns särskilda bestämmelser om registrering av uppgifter enligt Prümrådsbeslutet *och enligt CBE-direktivet*.

³ EUT L 288, 5.11.2011, s.1 (Celex 32011L0082).

⁴ Senaste lydelse 2011:909.

3 kap.1 §⁵

Uppgifter i vägtrafikregistret gallras i enlighet med vad som föreskrivs i detta kapitel om inte Riksarkivet har meddelat föreskrifter om att uppgifter ska gallras vid en annan tidpunkt eller bevaras.

I 4 kap. 5 b § finns särskilda bestämmelser om gallring av uppgifter som registrerats enligt Prömrådsbeslutet.

I 4 kap. 5 b § finns särskilda bestämmelser om gallring av uppgifter som registrerats enligt Prömrådsbeslutet *eller enligt CBE-direktivet*.

4 kap.

Direktåtkomst enligt Prömrådsbeslutet⁶

Direktåtkomst enligt Prömrådsbeslutet *och CBE-direktivet*

5 a §⁷

När ett utländskt kontaktställe genom direktåtkomst söker uppgifter i vägtrafikregistret enligt Prömrådsbeslutet ska Transportstyrelsen registrera

När ett utländskt kontaktställe genom direktåtkomst söker uppgifter i vägtrafikregistret enligt Prömrådsbeslutet *eller enligt CBE-direktivet* ska Transportstyrelsen registrera

1. om sökningen har lett till en träff eller inte,
2. vilka uppgifter som har översänts,
3. datum och tidpunkt, angiven med timme, minut och sekund, för översändandet,
4. namn eller beteckning på det sökande organet, och
5. att uppgifterna hämtats från Transportstyrelsen som för vägtrafikregistret.

⁵ Senaste lydelse 2011:909.

⁶ Senaste lydelse 2011:909.

⁷ Senaste lydelse 2011:909.

De registrerade uppgifterna får behandlas endast för att övervaka och tillgodose skyddet av de personuppgifter som utbyts.

5 d §⁸

Om det finns skäl att anta att personuppgifter som har översänts enligt Prümrådsbeslutet är felaktiga eller inte borde ha översänts, ska Transportstyrelsen snarast underrätta kontaktstället i den andra staten om detta.

Om det finns skäl att anta att personuppgifter som har översänts enligt Prümrådsbeslutet *eller enligt CBE-direktivet* är felaktiga eller inte borde ha översänts, ska Transportstyrelsen snarast underrätta kontaktstället i den andra staten om detta.

5 f §⁹

I 3 kap. 13 och 14 §§ förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete finns bestämmelser om tillsyn över den behandling av personuppgifter som sker enligt Prümrådsbeslutet.

I 3 kap. 13 och 14 §§ förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete finns bestämmelser om tillsyn över den behandling av personuppgifter som sker enligt Prümrådsbeslutet *och enligt CBE-direktivet*.

20 kap.1 §¹⁰

Transportstyrelsen får meddela

1. föreskrifter om storleken av de avgifter som avses i 6 kap. 17 §, 7 kap. 8 a §, 8 kap. 17 § och 14 kap. 9 §,

⁸ Senaste lydelse 2011:909.

⁹ Senaste lydelse 2011:909.

¹⁰ Senaste lydelse 2012:243.

2. föreskrifter om avgifter för ersättningsskyltar, provisoriska registreringsskyltar och särskilda fordonsskyltar samt för ärendehandläggning enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

3. föreskrifter för verkställigheten av lagen om vägtrafikregister och denna förordning,

4. ytterligare föreskrifter om förfarandet i de avseenden som regleras i denna förordning.

Föreskrifterna meddelas efter hörande av

1. Rikspolisstyrelsen i frågor som avser polismyndigheters verksamhet eller Prömrådsbeslutet, i 1. Rikspolisstyrelsen i frågor som avser polismyndigheters verksamhet, *Prömrådsbeslutet eller CBE-direktivet*,

2. Tullverket i frågor som avser verkets verksamhet,

3. Försvarsmakten i frågor som avser registrering av fordon som förs över från det militära fordonregistret till vägtrafikregistret, och

4. Utrikesdepartementet i frågor som avser avgifter för skyltar för beskickningsfordon.

Denna förordning träder i kraft den 7 november 2013.

2.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete

Härigenom föreskrivs att det i förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete ska införas ett nytt kapitel, 4 kap., av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap. Informationsutbyte enligt CBE-direktivet

Informationsbrev

1 §

När en sökning i ett utländskt fordonsregister har gjorts med stöd av CBE-direktivet ska, om förundersökning inleds, den myndighet som beslutat att sådan undersökning ska inledas skriftligen informera ägaren, innehavaren eller den som annars kan misstänkas för det brott som omfattas av direktivets tillämpningsområde.

Av informationen ska det framgå

- 1. vilket brott som misstanken avser,*
- 2. ort, datum och tidpunkt för brottet,*
- 3. vilken nationell lagstiftning som överträtts,*

4. tillämplig straffskala för brottet och i förekommande fall förslag till påföljd, samt

5. i förekommande fall vilken utrustning som har använts för att upptäcka brottet.

Informationsbrevet ska vara skrivet på det språk som fordonets registreringsbevis är avfattat på, om detta är känt, eller på ett av de officiella språken i den stat där fordonet är registrerat.

Utbyte av uppgifter ur fordonsregistret

2 §

Det svenska kontaktstället ska bistå polismyndigheter med att söka uppgifter i utländska fordonsregister enligt de förutsättningar som anges i 23 § lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete.

3 §

Det svenska kontaktstället ska föra en förteckning över de tjänstemän vid myndigheten som är behöriga att göra sökningar enligt 23 § lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete.

Gallring, spärrning och särskild upplysning

4 §

Bestämmelserna om gallring, rättelse och spärrning i 3 kap. 5 och 6 §§ äger motsvarande tillämpning på personuppgifter som har översänts enligt CBE-direktivet. Bestämmelsen i 3 kap. 7 § om särskild upplysning äger motsvarande tillämpning om en person bestrider att en personuppgift som rör honom eller henne är korrekt och personuppgifter har översänts från en annan stat enligt CBE-direktivet.

Registreringskyldighet

5 §

Utbyte av personuppgifter enligt CBE-direktivet ska registreras i enlighet med bestämmelsen i 3 kap. 9 a §. Registrerade uppgifter ska gallras i enlighet med bestämmelsen i 3 kap. 10 §.

Underrättelse- och informationsskyldighet

6 §

Det svenska kontaktstället för informationsutbyte enligt

CBE-direktivet har motsvarande underrättelse- och informationskyldighet som framgår av bestämmelserna i 3 kap. 11 och 12 §§ samt 3 kap. 14 § tredje stycket.

Tillsyn

7 §

Bestämmelserna om Datainspektionens tillsyn i 3 kap. 13 och 14 §§ äger motsvarande tillämpning på personuppgifter som utbyts enligt CBE-direktivet.

Överklagande

8 §

Bestämmelsen om överklagande i 3 kap. 15 § äger motsvarande tillämpning på beslut som fattats med anledning av informationsutbyte enligt CBE-direktivet.

Ytterligare föreskrifter

9 §

Rikspolisstyrelsen får, efter samråd med Transportstyrelsen, meddela de föreskrifter som behövs för verkställighet av bestämmelserna om informationsutbyte enligt CBE-

direktivet.

Denna förordning träder i kraft den 7 november 2013.

3 Innehållet i direktivet

3.1 Bakgrund

Inom EU finns ett etablerat och väl fungerande polisiärt samarbete. Genom Lissabonfördraget om ändring av fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen, som trädde i kraft den 1 december 2009, ändrades stora delar av primärrätten. Det straffrättsliga samarbetet och polissamarbetet är nu föremål för gemensamt beslutsfattande, vilket bl.a. innebär att beslutanderätten i dessa delar förts över till unionen.

Av grundläggande betydelse för det polisiära samarbetet är det s.k. Haagprogrammet för stärkt frihet, säkerhet och rättvisa i Europeiska unionen, som antogs av Europeiska rådet år 2004. I Haagprogrammet slogs det fast att informationsutbytet efter den 1 januari 2008 bör styras av en s.k. tillgänglighetsprincip. Tillgänglighetsprincipen är en av hörnstenarna i rådets rambeslut 2006/960/RIF av den 18 december 2006 om förenklat informations- och underrättelseutbyte mellan de brottsbekämpande myndigheterna i Europeiska unionens medlemsstater. Rambeslutet kom till efter ett svenskt initiativ och innebär att brottsbekämpande myndigheter i medlemsstaterna redan på underrättelsestadiet, och över myndighetsgränserna, snabbt ska kunna utbyta befintlig information och befintliga underrättelser.

Rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (Prümrådsbeslutet) är ett resultat av EU-medlemsstaternas avsikt att

fördjupa och effektivisera det gränsöverskridande polis-samarbetet och det straffrättsliga samarbetet, särskilt i fråga om utbyte av information mellan myndigheter. Beslutet bygger på tillgänglighetsprincipen och effektiviserar informationsutbytet ytterligare genom att medlemsstaterna ger varandra direkt, automatisk tillgång till nationella register med uppgifter om DNA, fingeravtryck och fordon. Till Prömrådsbeslutet finns rådets beslut 2008/616/RIF av den 23 juni 2008 om genomförande av beslut 2008/615/RIF (genomförandebeslutet). De svenska författningsregleringar som behövdes för att genomföra Prömrådsbeslutet har antagits i två steg (prop. 2009/10:177, bet. 2009/10:JuU30, rskr. 2009/10:265, SFS 2010:378 och prop. 2010/11:129, bet. 2010/11:JuU15, rskr. 2010/11:302, SFS 2011:902, 2011:904 och 2011:907–909).

När det gäller utbyte av fordonsuppgifter enligt Prömrådsbeslutet bygger de tekniska lösningarna för direktåtkomsten på EUCARIS-nätverket. EUCARIS är en teknisk plattform som möjliggör direktåtkomst till anslutna länders fordonsregister. EUCARIS bygger på ett avtal som ingicks av femton EU-medlemsstater i juni 2000. Sverige har ännu inte skrivit under avtalet, men deltar i informationsutbytet och utbyter genom detta vissa fordonsuppgifter för att göra s.k. ursprungskontroller av fordon, se härom 20 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret. I princip har endast de länder som utbyter fordonsuppgifter enligt Prömrådsbeslutet tillgång till uppgifter om ett fordonets ägare eller innehavare.

Den 25 oktober 2011 antog rådet ett direktiv om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (2011/82/EU)(CBE-direktivet, förkortningen följer av direktivets namn i den engelska språkversionen, directive facilitating the cross-border exchange of information on road safety related traffic offences). Direktivets syfte är att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott och därmed säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen. Direktivet inne-

håller bestämmelser om att medlemsstaterna genom nationella kontaktställen ska få söka information direkt i varandras fordonsregister vid misstanke om trafikbrott där ett fordon registrerat i en annan medlemsstat är inblandat. Förfarandet för informationsutbyte när det gäller fordonsuppgifter är i princip detsamma som enligt Prümrådsbeslutet. Direktivet möjliggör dock sökning i registren oavsett hur trafikbrotten klassificeras i den nationella lagstiftningen, d.v.s. oberoende av om gärningen är straffrättsligt sanktionerad eller om den är sanktionerad på annat sätt.

3.2 Direktivets EU-rättsliga grund

Direktivet har antagits med beaktande av den rättsliga grund som följer av artikel 87.2 Fördraget om europeiska unionens funktionssätt (EUF). Kommissionens ursprungliga förslag till direktiv baserades i stället på 91.1 c EUF. Kommissionen har med anledning av detta gjort ett särskilt uttalande om den rättsliga grunden som fogats till direktivet.

Enligt artikel 87.2 får Europaparlamentet och rådet i enlighet med ordinarie lagstiftningsförfarande föreskriva regler om bl.a. utbyte av information för att utveckla polissamarbetet i unionen mellan polisen, tullen och andra brottsbekämpande organ som är specialiserade på att förebygga, upptäcka och utreda brott. Artikel 91.1c avser i stället lagstiftningsåtgärder för att uppnå den gemensamma transportpolitiken genom åtgärder för att förbättra transportsäkerheten.

Av kommissionens uttalande framgår att kommissionen i och för sig delar rådets och Europaparlamentets åsikt om vikten av att uppnå syftet med förslaget till direktiv, nämligen att förbättra trafiksäkerheten, men att kommissionen anser att den valda rättsliga grunden inte är lämplig ur ett rättsligt och institutionellt perspektiv och förbehåller sig rätten att använda alla rättsliga medel som står till dess förfogande. Kommissionen har sedan också väckt talan vid domstolen enligt artikel 263 EUF som

innehåller bestämmelser för domstolens granskning av lagstiftningsakters lagenlighet (mål C-43/12). Om talan är välgrundad ska domstolen förklara den berörda rättsakten ogiltig enligt artikel 264 EUF.

Frågan om vilken rättslig grund som är tillämplig har betydelse för Storbritanniens, Irlands och Danmarks möjligheter enligt protokoll 21 och 22 till EUF att inte bli bundna av direktivet. I protokollen stadgas bl.a. att dessa stater inte är bundna av rättsakter som beslutas inom området frihet, säkerhet och rättvisa, kapitel 5, EUF. Som framgår av direktivets ingress (skäl 22 och 23) är direktivet inte heller bindande eller tillämpligt i förhållande till Storbritannien, Irland och Danmark.

Sverige har beslutat att intervensera mot kommissionen i målet.

3.3 Ingress och huvudsakligt innehåll

I ingressen till direktivet anges att trafiksäkerhet är ett av huvudmålen för unionens transportpolitik och att en del av att förbättra trafiksäkerheten är att konsekvent följa upp och utdöma påföljder för trafikbrott (skäl 1). Om uppföljningen av trafikbrott underlättas genom ett effektivare informationsutbyte kan enligt direktivet en preventiv effekt uppnås genom att trafikanter iakttar en större försiktighet (skäl 6 och 7). Unionsmedborgarna bör enligt direktivet också göras mer medvetna om vilka regler som gäller i andra medlemsländer och vad konsekvenserna blir av att inte följa trafiksäkerhetsreglerna (skäl 5). Det anges också att det, trots Prümrådsbeslutet, är så att påföljder på bötesnivå sällan utdöms för trafikbrott där den brottsliga gärningen har begåtts med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat än den där brottet begicks (skäl 2).

I ingressen slås också fast att direktivet ska tillämpas oavsett vilken rättslig klassificering ett trafikbrott har i nationell

lagstiftning, alltså oberoende av om gärningen är straffbelagd eller sanktionerad på annat sätt (skäl 6 och 8).

Ingressen tar också upp kommissionens arbete i olika delar, bl.a. att kommissionen bör undersöka om det finns behov av gemensamma standarder och metoder när det gäller trafiksäkerhetskontroller m.m. (skäl 3–4 och 15–17.) I skäl 24 anförs att kommissionen bör få befogenhet att anta delegerade akter.

I skäl 9–12 tas de tekniska förutsättningarna för informationsutbytet upp, med en hänvisning till Prümrådsbesluten och den befintliga programvara som kan ligga till grund för informationsutbytet även enligt CBE-direktivet.

Skäl 13 och 14 behandlar den information som en berörd person bör få då ett trafikbrott misstänks och vikten av att personen får information på ett språk som han eller hon kan förväntas förstå. Skäl 14 hänvisar till Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU av den 20 oktober 2010 om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden. Berörda personers rätt till respekt för integritet och skydd av personuppgifter, och vad detta skydd innebär, berörs i skäl 18 och 19.

Enligt ingressen har tredje land möjlighet att sluta avtal med unionen om medverkan i informationsutbytet, förutsatt att avtalet innehåller regler om dataskydd (skäl 20). I skäl 22 och 23 anges att direktivet inte är bindande eller tillämpligt på Storbritannien, Irland eller Danmark mot bakgrund av den rättsliga grund som direktivet har antagits med stöd av.

Medlemsstaterna uppmanas i skäl 25 att, i överensstämmelse med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning (EUT C 321, 31.12.2003 s. 1), upprätta tabeller som visar överensstämmelsen mellan direktivet och de bestämmelser som antagits för att genomföra detta.

I skäl 21 och 26 slås fast att direktivet står i överensstämmelse med unionens stadga om de grundläggande rättigheterna och med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen. Skäl 27 tar upp att Europeiska datatillsynsmannen har hörts och antagit ett yttrande.

Direktivet innehåller därefter 14 artiklar som behandlar syfte, tillämpningsområde, definitioner, förfarande för informationsutbyte mellan medlemsstaterna, informationsbrev om trafik-säkerhetsrelaterade brott, medlemsstaternas rapportering till kommissionen, dataskydd, information till trafikanter i unionen, delegerade akter, delegeringens utövande, översyn av direktivet, genomförande, ikraftträdande och adressater.

3.4 Syfte och tillämpningsområde

I artikel 1 anges att direktivets syfte är att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen genom att underlätta informationsutbyte och därmed också verkställandet av påföljder. Tillämpningsområdet är åtta specifika trafikbrott som räknas upp i artikel 2. Vid en jämförelse med ingressen, skäl 6 och 8, framgår att direktivets benämning ”trafiksäkerhetsrelaterade brott” inte enbart avser gärningar som är straffbelagda utan också omfattar överträdelser av regler som är sanktionerade på annat sätt.

3.5 Definitioner

I artikel 3 definieras olika begrepp i direktivet, först begreppen fordon, medlemsstat där brottet begicks och registreringsmedlemsstat. Begreppet fordon omfattar varje motordrivet fordon, även motorcyklar.

Sedan följer definitioner av de i artikel 2 uppräknade trafik-säkerhetsrelaterade brotten som utgör direktivets tillämpningsområde, nämligen ”fortkörning”, ”ej använt bilbälte”, ”rödljuskörning”, ”rattfylleri”, ”drograttfylleri”, ”ej burit hjälm”, ”användning av förbjuden körbana” och ”olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning”.

Avseende ”rattfylleri”, ”ej burit hjälm” och ”olaglig användning av mobiltelefon” (punkterna g, i och k) hänvisas i princip bara till den definition av respektive begrepp som finns i medlemsstatens nationella lagstiftning. När det gäller ”fortkörning” (punkten d) kan noteras att brottet enligt definitionen avser både ett överskridande av de hastighetsbegränsningar som gäller för vägen och för det fordon det är fråga om. ”Ej använt bilbälte” (punkten e) omfattar både underlåtenhet att använda bilbälte och underlåtenhet att använda fasthållningsanordningar för barn enligt relevanta EU-regler och den nationella lagstiftningen. ”Rödljuskörning” (punkten f) innefattar inte bara körning mot rött trafikljus utan också andra relevanta stoppsignaler. ”Drograttfylleri” (punkten h) avser körning under påverkan av droger eller andra substanser med liknande effekt. ”Användning av förbjuden körbana” (punkten j) innebär en olaglig användning av en del av vägen, t.ex. ett körfält avsett för kollektivtrafik, i enlighet med den nationella lagstiftningen.

Nationellt kontaktställe definieras som den behöriga myndighet som utsetts för utbyte av uppgifter om fordonsregister. Automatisk sökning definieras som ett förfarande för tillgång online för att söka i deltagande länders databaser.

Den sista definitionen avser begreppet ”fordonsinnehavare”. I den svenska språkversionen av direktivet anges att detta begrepp avser den som är registrerad ägare till fordonet. I den engelska språkversionen anges i stället ”the person in whose name the vehicle is registered”. Att ”fordonsinnehavare” måste avse något annat än ”fordonsägare” står klart, t.ex. anges i artikel 4 att en automatisk sökning ska svara på vem som är fordonsägare *eller* fordonsinnehavare. Att fordonsinnehavare definieras som fordonsägare i den svenska versionen av direktivet torde alltså bero på en felaktig översättning.

3.6 Förfarande för informationsutbyte

Artikel 4 beskriver vilka uppgifter ur de nationella fordonsregistren som ska göras tillgängliga vid automatiska sökningar och hur informationsutbytet ska gå till. Sökningar som görs från ett medlemsland, utgående förfrågningar, ska ske med angivande av ett fullständigt registreringsnummer. De uppgifter ur registren som då blir tillgängliga är uppgifter om fordonet samt uppgifter om fordonsägaren eller fordonsinnehavaren. I bilaga 1 till direktivet finns en utförlig förteckning över vilka uppgifter som ska göras tillgängliga, under förutsättning att uppgifterna finns i det nationella registret.

Direktivet anger att utbytet av uppgifter ur fordonsregistren ska ske genom det nationella kontaktställe som varje medlemsstat utser och vars befogenheter fastställs i enlighet med den berörda medlemsstatens tillämpliga nationella lagstiftning (artikel 4.3).

Enligt artikel 4.4 ska medlemsstaterna se till att informationsutbytet sker på ett kostnadseffektivt och säkert sätt. I så stor utsträckning som möjligt ska befintlig programvara, utarbetad för sökningar enligt Prümrådsbeslutet, användas. Programvaran ska möjliggöra informationsutbyte både online i realtid och via batchöverföring. Sökningarna ska vidare ske i enlighet med punkterna 2 och 3 i kapitel 3 i bilagan till genomförandebeslutet. Dessa punkter i genomförandebeslutet avser datasäkerhet och tekniska villkor för informationsutbytet.

Artikel 4 anger vidare att de uppgifter som erhålls genom en sökning ska användas för att fastställa vem som är personligen ansvarig för de brott som direktivet är tillämpligt på (artikel 4.2).

3.7 Informationsbrev om trafiksäkerhetsrelaterade brott

Artikel 5 innehåller regler om information till den som misstänks för ett trafikbrott.

I artikel 5.1 slås till att börja med fast att medlemsstaterna ska besluta om ett ”uppföljningsförfarande” ska inledas avseende trafikbrotten. Om så sker ska ägaren, innehavaren av fordonet eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för brottet få information om detta. Informationen ska ges i enlighet med medlemsstatens nationella lagstiftning och omfatta de rättsliga följderna av brottet i den medlemsstat där det begicks.

Det närmare innehållet i informationen enligt artikel 5.1 regleras i artikel 5.2. Framför allt ska informationsbrevet innehålla uppgifter om vilket trafikbrott som avses, plats och tidpunkt för brottet, vilken nationell lagstiftning som överträtts med angivande av vilken påföljd som kan följa, samt i tillämpliga fall uppgifter om den utrustning som har använts för att upptäcka brottet. Till direktivet finns som en bilaga II en mall för ett informationsbrev som medlemsstaterna kan använda.

I artikel 5.3 finns en bestämmelse om att informationsbrevet ska vara skrivet på det språk som registreringsbeviset är avfattet på, om detta är känt, eller på ett av de officiella språken i registreringsmedlemsstaten.

I artikel 5.1 används begreppet ”uppföljningsförfarande” och i artikel 5.3 begreppet ”ytterligare förfarande”. Trots de olika uttryckssätten är innebörden densamma, vilket framgår vid en jämförelse med direktivets engelska version där termen ”follow-up proceedings” används i både artikel 5.1 och artikel 5.3.

3.8 Medlemsstaternas rapportering till kommissionen

Artikel 6 innehåller bestämmelser om medlemsstaternas rapportering till kommissionen. Medlemsstaterna ska avge först en preliminär och sedan en fullständig rapport den 7 november 2014 respektive den 6 maj 2016. Därefter ska fullständiga rapporter lämnas vartannat år. Den fullständiga rapporten ska innehålla uppgifter om de automatiska sökningar som en medlemsstat har gjort och en beskrivning av situationen på

nationell nivå vad gäller uppföljningen av trafiksäkerhetsrelaterade brott. Hur stor andel av dessa brott som följts upp med ett informationsbrev ska också redovisas.

3.9 Dataskydd

Artikel 7 innehåller hänvisningar såväl till rådets rambeslut 2008/977/RIF av den 27 november 2008 om skydd av personuppgifter som behandlas inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete (dataskyddsrambeslutet) som till Prüm-rådsbeslutet och genomförandebeslutet. Alla bestämmelser om dataskydd i dataskyddsrambeslutet ska tillämpas på personuppgifter som behandlas enligt direktivet. Därtill ska alla relevanta bestämmelser om dataskydd i Prüm-rådsbeslutet och genomförandebeslutet tillämpas. Detta innebär att Prüm-rådsbeslutets artiklar om dataskydd, som rör det automatiserade utbytet av fordonsuppgifter, också är tillämpliga på informationsutbytet enligt CBE-direktivet.

Enligt artikel 7.2 andra stycket åläggs medlemsstaterna att framför allt säkerställa att artiklarna 4, 5 och 9 i dataskyddsrambeslutet, som avser korrigerings-, raderande eller blockering samt tidsfrister för lagring av personuppgifter, tillämpas på personuppgifter som behandlas enligt direktivet. Vidare ska medlemsstaterna säkerställa att den nationella lagstiftning som antas för att genomföra relevanta bestämmelser i dataskyddsrambeslutet gällande rätten att ta del av uppgifter, rättelser, radering eller blockering av uppgifter samt möjligheter att begära ersättning och att överklaga beslut, också är tillämpliga på berörda personer enligt direktivet.

Enligt artikel 7.2 andra stycket åläggs också medlemsstaterna att säkerställa att alla personuppgifter som behandlas enligt direktivet endast behandlas för de syften som anges i artikel 1 (att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen genom att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte och därmed verkställandet av påföljder).

Artikel 7.3 innebär att berörda personer ska ha rätt att få information om vilka personuppgifter som har översänts från registreringslandet till den medlemsstat där brottet begicks. Informationen ska innefatta datum för begäran om översändande och den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks.

3.10 Information till unionens trafikanter

Artikel 8 innehåller bestämmelser om information om direktivet till unionens trafikanter. Första punkten gäller den information som kommissionen ska offentliggöra på sin hemsida. Informationen ska omfatta de bestämmelser som gäller i medlemsstaterna och som omfattas av tillämpningsområdet för direktivet. Det åligger medlemsstaterna att informera kommissionen om de bestämmelser som gäller. Enligt andra punkten ska medlemsstaterna tillhandahålla trafikanter nödvändig information om de regler som gäller på deras territorium och de åtgärder som vidtagits för att genomföra direktivet. Informationen ska tillhandahållas i samarbete med trafiksäkerhetsorganisationer, icke-statliga organisationer som är verksamma på trafiksäkerhetsområdet och bilklubbar.

3.11 Delegering och översyn av direktivet

Artiklarna 9–11 innehåller kommissionens befogenhet att anta delegerade akter, kommissionens översyn av direktivet och därmed sammanhängande frågor.

3.12 Genomförande och ikraftträdande

Enligt artikel 13 träder direktivet i kraft dagen efter det att det offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning, vilket

skedde den 5 november 2011. Medlemsstaterna ska, enligt artikel 12, ha genomfört direktivet senast den 7 november 2013.

4 Gällande rätt

4.1 EU-rättsakter

4.1.1 Prümrådsbeslutet

Prümrådsbeslutet innehåller bestämmelser som reglerar informationsutbyte och samarbete inom flera områden. Gemensamt för allt informationsutbyte gäller att behandling av de uppgifter som kan fås fram ska ske för att förebygga eller utreda brott, för undersökning av sådana överträdelser som i den ansökande staten lyder under domstols- och åklagarväsendets behörighet eller för att upprätthålla allmän säkerhet.

Artikel 12 i Prümrådsbeslutet innehåller bestämmelser för utbytet av fordonsuppgifter. Medlemsstaterna ska genom sina nationella kontaktställen kunna göra automatiska sökningar i varandras register över fordonsuppgifter. Kontaktställena ska ha direkt tillgång till vissa uppgifter, som specificeras i en bilaga till beslutet. De uppgifter som ska utbytas är uppgifter om vem som är ägare och innehavare av fordon samt uppgifter om fordonet. Enligt vad som uttalats i regeringens proposition om genomförande av Prümrådsbeslutet (prop. 2010/11:129 s. 81) får rådsbeslutet i denna del uppfattas så att angivna registeruppgifter omfattas i den utsträckning de förekommer i de nationella registren. Endast fordonets fullständiga chassinummer eller fullständiga registreringsnummer får användas för sökning i andra medlemsstaters register.

För informationsutbytet gäller också regler om dataskydd som behandlas i kapitel 6, artiklarna 24–31. Reglerna avser

behöriga myndigheter, personuppgifternas korrekthet och aktualitet, tekniska och organisatoriska åtgärder för säkerställande av dataskydd och datasäkerhet, dokumentation och tillsyn över informationsutbytet och berörda personers rättigheter till information om personuppgiftsbehandlingen och tillgång till rättsmedel.

Genomförandet av Prövrådsbeslutet i svensk rätt behandlas i avsnitt 4.2.1, 4.2.2 och 4.3.

4.1.2 Dataskyddsrambeslutet

Dataskyddsrambeslutet ska skydda personuppgifter som behandlas inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete. Förhållandet mellan dataskyddsrambeslutet och andra EU-rättsakter som berör behandling av personuppgifter inom samma område, t.ex. Prövrådsbeslutet, behandlas bl.a. i ingressen till dataskyddsrambeslutet (skäl 39). Där anges att tidigare rättsakter som innehåller särskilda bestämmelser om skyddet av personuppgifter i några fall innehåller en komplett och enhetlig uppsättning regler som omfattar alla relevanta aspekter av dataskydd och att reglerna i sådana rättsakter inte bör påverkas av reglerna i dataskyddsrambeslutet. Prövrådsbeslutet ingår i en exemplifiering av sådana rättsakter vars tillämpning inte ska påverkas av dataskyddsrambeslutets bestämmelser (se vidare artikel 28).

Dataskyddsrambeslutet förpliktar medlemsstaterna att behandla personuppgifter på ett sådant sätt att skyddet för den personliga integriteten värnas. Det innehåller bl.a. bestämmelser om allmänna utgångspunkter för behandlingen av personuppgifter och känsliga personuppgifter, rättelse, radering och gallring av personuppgifter, information till den registrerade samt skadestånd och sanktioner. Till stora delar motsvarar innehållet Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av

sådana uppgifter (dataskyddsdirektivet), som i svensk rätt genomförts genom personuppgiftslagen (1998:204).

Dataskyddsrambeslutet är ännu inte genomfört i svensk rätt, se vidare avsnitt 4.2.6.

4.1.3 Direktiv om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden

Enligt ordförandeskapets slutsatser från Europeiska rådets möte i Tammerfors den 15–16 oktober 1999 bör principen om ömsesidigt erkännande av domar och andra beslut av rättsliga myndigheter bli en hörnsten i det rättsliga samarbetet både på det civilrättsliga och det straffrättsliga området inom unionen. Denna princip utgör ett av skälen till Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU av den 20 oktober 2010 om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden. I direktivet anges i ingressen att genomförande av principen om ömsesidigt erkännande av domar och beslut i straffrättsliga förfaranden förutsätter att medlemsstaterna har förtroende för varandras straffrättsliga system (skäl 3).

Direktivet fastställer bestämmelser om misstänkta och tilltalades rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden och vid förfaranden för verkställighet av en europeisk arresteringsorder (se artikel 1).

Direktivet är ännu inte genomfört i svensk rätt. Utredningen om tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden har analyserat hur svensk rätt förhåller sig till direktivet och lämnat förslag till författningsändringar och andra åtgärder för genomförande av direktivet (se SOU 2012:49).

4.2 Svenska författningar

4.2.1 Lagen och förordningen om vägtrafikregister

Vägtrafikregistret är ett automatiserat register som bl.a. innehåller uppgifter om alla motordrivna fordon som är registrerade i Sverige och om ägarna till dessa. Registret innehåller också uppgifter om innehavaren av ett fordon om det innehas på grund av kreditköp eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år. Registret förs av Transportstyrelsen och regleras i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. De ändamål som reglerar åtkomsten till uppgifterna i registret finns i lagens 5 §. Direktåtkomst medges enligt 8 § endast för vissa av dessa ändamål. Polisen är en av de svenska myndigheter som har direktåtkomst till vägtrafikregistret. En utländsk myndighet kan få direktåtkomst med stöd av 5 § 7 p och 8 §. Av bestämmelserna framgår att direktåtkomst kan förekomma för ändamålet att tillhandahålla uppgifter för en utländsk myndighets verksamhet, om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt. Lagregleringen tillkom som ett led i genomförandet av Prömrådsbeslutet.

Lagen och förordningen om vägtrafikregister gäller för den personuppgiftsbehandling som sker i samband med registreringen av fordon m.m. Personuppgiftslagen tillämpas på personuppgifter i vägtrafikregister i den mån det inte finns några avvikande bestämmelser i lagen eller förordningen (2 § lagen om vägtrafikregister). I lagen finns också en ytterligare, förtydligande, hänvisning till personuppgiftslagens regler om rättelse och skadestånd (11 §).

I förordningen om vägtrafikregister anges att Transportstyrelsen är svenskt kontaktställe för samarbetet enligt Prömrådsbeslutet avseende fordonsuppgifter och att Transportstyrelsen automatiskt besvarar förfrågningar till det svenska vägtrafikregistret från utländska kontaktställen (1 kap. 2 §). I

förordningen finns också de dataskyddsbestämmelser som ansågs nödvändiga för Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i samband med informationsutbytet, bl.a. regler om registrering och tillsyn (4 kap. 5 a–f §§).

Vägtrafikregisterutredningen har i betänkandet Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet (SOU 2010:76) presenterat ett förslag till ny reglering som ska ersätta lagen och förordningen om vägtrafikregister. Utredningen föreslår att lagen om vägtrafikregister ska ersättas av två lagar; en som reglerar behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet och en som innehåller de grundläggande bestämmelserna om fordons registrering. Den huvudsakliga behandlingen av personuppgifter föreslås ske i fyra databaser: fordons-, behörighets-, tillstånds- och tillsynsdatabasen. För behandlingen i respektive databas föreslås särskilda och uttömmande ändamål som i stort sett motsvarar dagens reglering. I samtliga databaser föreslås personuppgifter få behandlas för att tillhandahålla information som behövs för en utländsk myndighets verksamhet under samma förutsättningar som nu gäller enligt lagen om vägtrafikregister.

4.2.2 Lagen och förordningen om internationellt polisiärt samarbete

I lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete regleras samarbetet mellan svenska brottsbekämpande myndigheter och motsvarande myndigheter i andra medlemsstater i Europeiska unionen samt Norge, Island och Schweiz. Det polisiära samarbetet inom ramen för Schengen och visst övrigt konventionsbundet polissamarbete regleras också i lagen.

I lagen finns bl.a. en bestämmelse som reglerar hur uppgifter som har mottagits från andra stater får användas, s.k. användningsbegränsningar (3 §). Om en svensk myndighet har fått upplysningar eller bevismaterial från en annan stat och det på

grund av överenskommelse med den andra staten gäller villkor som begränsar möjligheten att använda materialet, ska svenska myndigheter följa villkoren oavsett vad som är föreskrivet i lag eller annan författning.

Samarbete enligt Prümrådsbeslutet

Prümrådsbeslutets bestämmelser har, såvitt gäller svenska polisens möjlighet att söka i andra medlemsstaters fordonsregister, genomförts i 21 § lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete. Där anges att det svenska kontaktstället får göra sökningar i enskilda fall genom direktåtkomst i en annan stats fordonsregister i syfte att förebygga brottslig verksamhet, utreda brott eller för att upprätthålla allmän säkerhet. Uppgifterna får behandlas endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och om behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret. Vid sökning får endast ett fordons fullständiga chassinummer eller fullständiga registreringsnummer användas som sökbegrepp. Att Rikspolisstyrelsen är svenskt kontaktställe för förfrågningar i andra staters fordonsregister framgår av 2 § förordning (1989:773) med instruktion för Rikspolisstyrelsen.

I förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete infördes ytterligare bestämmelser för att genomföra Prümrådsbeslutet (3 kap. 4–16 §§). Reglerna gäller vilka myndigheter som får begära sökningar av det svenska kontaktstället och dataskydd.

4.2.3 Polisdatalagen

Sedan den 1 mars 2012 gäller polisdatalagen (2010:361) för polisens behandling av personuppgifter. Polisdatalagen gäller i stället för personuppgiftslagen utom i de fall som uttryckligen anges i lagen (2 kap. 1–2 §§). Om det finns avvikande

bestämmelser om behandling av personuppgifter i lagen om internationellt polisiärt samarbete eller i föreskrifter som regeringen har meddelat i anslutning till den lagen, gäller de i stället för bestämmelserna i polisdatalagen (1 kap. 2 a §).

4.2.4 Offentlighets- och sekretesslagen

CBE-direktivet innebär att svenska myndigheter ges möjlighet att få tillgång till utländska fordonsregister och att uppgifter ur dessa kan komma att användas i utredningar av trafikbrott. CBE-direktivet innebär också att utländska myndigheters förfrågningar om tillgång till uppgifter här kommer att registreras. Nedan behandlas de bestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), OSL, som kan vara tillämpliga på de uppgifter som svenska myndigheter kommer att få tillgång till som en följd av informationsutbytet enligt CBE-direktivet.

Det finns ingen sekretessbestämmelse som hindrar att uppgifter ur vägtrafikregistret lämnas ut. För belastningsuppgift som har tillförts vägtrafikregistret gäller dock sekretess enligt 35 kap. 4 § OSL.

Användningsbegränsningar

I 9 kap. 2 § OSL erinras om att det finns bestämmelser i andra lagar, bl.a. lagen om internationellt polisiärt samarbete, som begränsar möjligheten att använda vissa uppgifter som en svensk myndighet fått från en annan stat. Den omständigheten att det finns en användningsbegränsning innebär inte i sig att uppgiften är sekretessbelagd (se Lenberg m.fl. Offentlighets- och sekretesslagen, 1 januari 2012, Zeteo, kommentaren till 9 kap. 2 § med hänvisningar till bl.a. prop. 1990/91:131 s. 24).

Sekretess i brottsutredningar

Sekretess gäller för uppgift som hänför sig till förundersökning i brottmål om det kan antas att syftet med beslutade eller förutsedda åtgärder motverkas om uppgiften röjs (18 kap. 1 § OSL). Sekretessen gäller inte bara uppgifter som hänför sig till en viss förundersökning utan också, vilket framgår av 18 kap. 1 § andra stycket, till uppgift i annan brottsförebyggande eller brottsutredande verksamhet som bedrivs av bl.a. polismyndigheter. Förundersökningssekretessen följer med uppgiften och gäller även om uppgiften lämnas ut till en annan myndighet som i och för sig inte bedriver brottsförebyggande eller brottsbeivrande verksamhet (se Lenberg m.fl. Offentlighets- och sekretesslagen, 1 januari 2012, Zeteo, kommentaren till 18 kap. 1 §). Sekretess kan också gälla för uppgifter om enskildas ekonomiska och personliga förhållanden som förekommer i förundersökningar om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider skada eller men (35 kap. 1 § OSL).

Sekretess till skydd för utländska förundersökningar finns i 18 kap. 17 § OSL. Enligt bestämmelsen gäller sekretess för uppgift i verksamhet som avser rättsligt samarbete på begäran av en annan stat eller en mellanfolklig domstol om uppgiften hänför sig till antingen en utredning enligt bestämmelserna om förundersökning i brottmål eller en angelägenhet som angår tvångsmedel. Sekretess gäller för uppgiften om det kan antas att det varit en förutsättning för den andra statens eller den mellanfolkliga domstolens begäran att uppgiften inte skulle röjas. Bestämmelsen omfattar bl.a. det fallet att en annan stat begär rättslig hjälp enligt lagen (2000:562) om internationell rättslig hjälp i brottmål. Sekretessen kan också omfatta uppgifterna i själva ansökan (se Lenberg m.fl. Offentlighets- och sekretesslagen, 1 januari 2012, Zeteo, kommentaren till 18 kap. 17 § och prop. 1999/2000:61 s. 165). Bestämmelsen är inte begränsad till att gälla endast åtgärder som en svensk myndighet

vidtar utan ska kunna tillämpas även då svenska myndigheter samarbetar med utländska (jfr a. prop. s. 164).

Utrikessekretess

Enligt 15 kap. 1 § OSL gäller sekretess för uppgift som rör bl.a. Sveriges förbindelser med en annan stat eller i övrigt rör en annan stat eller myndighet i annan stat, om det kan antas att ett röjande av uppgiften skulle störa Sveriges mellanfolkliga förbindelser eller på annat sätt skada landet. Bestämmelsen gäller för alla myndigheter och i alla sorters verksamheter. Möjligheten att använda denna för att sekretessbelägga uppgifter är dock begränsad med hänsyn till skaderekvisitet. Att t.ex. mindre störningar eller irritationer inom ett annat lands ledning inte kan uteslutas om uppgifter lämnas ut ska således i regel inte föranleda sekretess (a.a., kommentaren till 15 kap. 1 §).

Sekretess om ett utlämnande strider mot bestämmelserna i personuppgiftslagen

En sekretessbestämmelse som är generellt tillämplig på alla myndigheter i alla sorters verksamheter finns i 21 kap. 7 § OSL. Enligt bestämmelsen gäller sekretess för en personuppgift om ett utlämnande skulle medföra att uppgiften behandlas i strid med personuppgiftslagen. En tillämpning av bestämmelsen aktualiseras främst om någon begär att få del av ett stort antal personuppgifter, ett s.k. massuttag, eller selekterade uppgifter (se SOU 2010:4 s 149 och 153 samt, för en utförlig redogörelse för regelns tillämpning, avsnitt 3.8 i sin helhet.)

Potentiella handlingar

Med potentiella handlingar avses uppgifter som en myndighet inte har inhämtat men har möjlighet att söka efter genom direktåtkomst. Varje sammanställning av personuppgifter som en myndighet kan göra med hjälp av tillgänglig teknik och rutinbetonade åtgärder är i princip att anse som en allmän handling hos myndigheten, oavsett om sammanställningen behövs för myndighetens egen verksamhet eller inte och oavsett om myndigheten inte får behandla uppgiften utom för vissa speciella ändamål (2 kap. 3 § tryckfrihetsförordningen, se även prop. 2009/10:85 s. 154 f. och prop. 2007/08:160 s. 69 f.). En svensk myndighet är alltså skyldig att på begäran söka efter (med de eventuella begränsningar som kan gälla när det gäller tillåtna sökbegrepp) uppgifter från en annan stats databas som den getts direktåtkomst till i enlighet med exempelvis en EU-rättsakt, även om det skulle strida mot en användningsbegränsning i rättsakten. Sedan uppgifterna har sökts fram har myndigheten att göra en sekretessprövning.

Regeringen har lämnat en proposition med ett förslag till en ny bestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen (prop. 2011/12:157) som innebär att sekretess ska gälla för uppgift i en upptagning för automatiserad behandling hos en annan stat eller mellanfolklig organisation som en myndighet har elektronisk tillgång till, om myndigheten enligt en bindande EU-rättsakt eller ett av Sverige eller EU ingånget avtal med en annan stat eller en mellanfolklig organisation, inte får behandla uppgiften. Regeringen har också tillsatt en utredning som bl.a. ska överväga om definitionen av begreppet allmän handling i tryckfrihetsförordningen är lämpligt utformad när det gäller uppgifter som en myndighet har tillgång till genom direktåtkomst hos en annan myndighet (dir. 2011:86).

4.2.5 Personuppgiftslagen

Personuppgiftslagen (1998:204), genom vilken dataskyddsdirektivet genomförts i svensk rätt, har gjorts generellt tillämplig och omfattar alltså även sådan verksamhet som faller utanför direktivets tillämpningsområde. Lagen anger den grundläggande ramen för behandling av personuppgifter. Särreglering i lag eller förordning gäller emellertid framför bestämmelserna i personuppgiftslagen.

Personuppgiftslagen innehåller bestämmelser för all behandling av personuppgifter. Begreppet behandling av personuppgifter omfattar i stort sett allt man kan göra med sådana uppgifter, exempelvis att samla in, söka, bevara och sprida uppgifter. Lagen omfattar behandling av personuppgifter som är helt eller delvis automatiserad. Även manuell behandling kan dock omfattas, om uppgifterna ingår i eller är avsedda att ingå i en strukturerad samling av personuppgifter vilka är tillgängliga för sökning eller sammanställning enligt särskilda kriterier.

Den 1 januari 2007 trädde vissa ändringar av personuppgiftslagen i kraft, som innebär att lagen i viss utsträckning utformas enligt en s.k. missbruksmodell (prop. 2005/06:173). Regleringen tar därmed inte sikte på själva hanteringen av personuppgifterna utan på att uppgifterna inte får missbrukas till skada för någons personliga integritet. Behandling av personuppgifter i ostrukturerat material, t.ex. löpande text och enstaka bild- och ljudupptagningar, undantas från de flesta av lagens hanteringsregler. Sådan behandling tillåts utan andra restriktioner än att den registrerades personliga integritet inte får kränkas.

4.2.6 Genomförande av dataskyddsrambeslutet

Regeringens överväganden inför godkännandet av dataskyddsrambeslutet innebar i stort att flertalet av artiklarna i beslutet inte krävde några svenska författningsändringar eftersom likvärdiga bestämmelser redan fanns i personuppgiftslagen.

Utredningen om informationsutbyte vid brottsbekämpning m.m. har i sitt delbetänkande Datskydd vid europeiskt och polisiärt och straffrättsligt samarbete (SOU 2011:20) gjort bedömningen att dataskyddsrambeslutet inte föranleder några författningsändringar utom vad gäller reglerna för användningsbegränsningar, vilka föreslås tas in i en ny lag, lagen om användningsbegränsningar vid behandling av personuppgifter vid polis-samarbete och straffrättsligt samarbete inom Europeiska unionen. Ett utkast till lagrådsremiss har nyligen remitterats (dnr Ju2012/6465/L4).

4.3 Överväganden vid genomförandet av Prümrådsbeslutet

När Prümrådsbeslutet genomfördes gjorde regeringen bedömningen att två typer av bestämmelser krävdes, dels bestämmelser som reglerar hur själva utbytet av uppgifter enligt rådsbeslutet ska gå till, dels dataskyddsbestämmelser (prop. 2010/11:129 s. 47).

Förfarandet för informationsutbyte

Direktåtkomsten till svenska register respektive Sveriges direktåtkomst till utländska register ansåg regeringen behöva stöd i lag med hänsyn till regeringsformens bestämmelser om skydd för den personliga integriteten och den möjlighet till en ökad kartläggning av enskilda som direktåtkomst till register innebär (prop. 2010/11:129 s. 50 f.). Frågan om fordonsuppgifter kunde anses lika integritetskänsliga som uppgifter ur DNA- eller fingeravtrycksregister lämnades öppen, men lagstöd även för denna direktåtkomst föreslogs av systematiska skäl.

En annan fråga som övervägdes var om de bestämmelser som behövdes för att genomföra Prümrådsbeslutet skulle regleras i en särskild lag eller om reglerna skulle inordnas i någon av de

gällande författningar som berör informationsutbyte och polisiärt samarbete. Den senare lösningen valdes med hänvisning till att nya former av internationellt samarbete och informationsutbyte kan komma att behöva författningsregleras och att en särskild lag för varje sådant samarbete skulle innebära nackdelar för tillämparen och inte leda till önskvärd överskådlighet, samt antagligen skulle innebära dubbelregleringar av vissa frågor. Lagregleringen om samarbetet begränsades inte heller till att gälla i förhållande till vissa stater utan gjordes generellt tillämplig för samarbete enligt Prümrådsbeslutet (prop. 2010/11:129 s. 46 och 52).

Den nya ändamålsbestämmelse som infördes i 5 § 7 p lagen om vägtrafikregister, för att fordonsuppgifter ska kunna lämnas ut från det svenska vägtrafikregistret i enlighet med Prümrådsbeslutet, utformades för att möta även andra krav på informationsutbyte som kan komma att uppstå i framtiden som en följd av internationella överenskommelser eller EU-rättsakter. Regeringen hänvisade till Vägtrafikregisterutredningens motivering att det får förutsättas att det görs en avvägning av intresset att lämna ut uppgifter och skyddet av den personliga integriteten innan en EU-rättsakt tas fram (prop. 2010/11:129 s. 81 f. och SOU 2010:76 s. 510 f.).

Bestämmelser om dataskydd

Vid genomförandet av Prümrådsbeslutet gjordes bedömningen att flertalet artiklar i rådsbeslutet inte krävde författningsändringar eftersom det redan fanns likvärdiga bestämmelser i bl.a. personuppgiftslagen (se prop. 2010/11:129 s. 86–95). De dataskyddsbestämmelser i Prümrådsbeslutet som inte hade någon motsvarighet vare sig i personuppgiftslagen eller de författningar som reglerar respektive myndighets personuppgiftsbehandling, infördes i förordningen om internationellt polisiärt samarbete och förordningen om vägtrafikregister. I 22 § lagen om internationellt polisiärt samarbete infördes en hänvis-

ning till personuppgiftslagens bestämmelser om rättelse och skadestånd (se prop. 2010/11:129 s. 91). I polisdatalagen och lagen om internationellt polisiärt arbete infördes bestämmelser av innebörd att dataskyddsbestämmelser i lagen eller förordningen om internationellt polisiärt samarbete gäller framför andra bestämmelser om personuppgiftsbehandling som är tillämpliga i polisens verksamhet (se prop. 2010/11:129 s. 47 f.).

En grundläggande dataskyddsbestämmelse i Prövrådsbeslutet är att personuppgifter inte får behandlas annat än för det syfte som de samlats in för (artikel 26.1). Användningsbegränsningen i 3 § lagen om internationellt polisiärt samarbete ansågs tillämplig på uppgifter som översänts till Sverige inom ramen för Prövrådsbeslutet i underrättelseverksamhet om brott eller vid utredning av brott (prop. 2010/11:129 s. 88 f. och prop. 2009/10:177 s. 12).

När det gäller Transportstyrelsen består myndighetens behandling av personuppgifter enligt beslutet enbart av när styrelsen i egenskap av kontaktställe mottar uppgifter som ligger till grund för en sökning och sedan dokumenterar informationsutbytet. För att genomföra beslutets bestämmelser om dataskydd såvitt gäller Transportstyrelsen infördes särskilda bestämmelser i förordningen om vägtrafikregister med innebörd att uppgifter som ett utländskt kontaktställe sänder över ska utplånas när sökningen besvarats, om de inte behövs för registrering (4 kap. 5 c §). Någon ytterligare användningsbegränsning ansåg regeringen inte behövas för Transportstyrelsens del (jfr prop. 2010/11:129 s. 89).

4.4 Trafikbrott i svensk rätt

4.4.1 Straffbestämmelser

Bestämmelser om straff för sådana brott som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde finns i 4 och 4 a §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och i 14 kap. 3 och 5 §§

trafikförordningen (1998:1276). Påföljden drabbar i samtliga fall föraren av fordonet. Att inte använda bilbälte kan också medföra ansvar för en passagerare. Påföljden för brott enligt lagen om straff för vissa trafikbrott är, beroende på vilket brott det är fråga om, böter eller fängelse i som högst två år. För överträdelse av bestämmelserna i trafikförordningen är föreskrivet penningböter.

4.4.2 Utredning och lagföring av trafikbrott

Många trafikbrott upptäcks genom polisens kontroller av trafiken. Föraren stoppas då i direkt anslutning till att det misstänkta brottet begåtts (polisens rätt att stoppa ett fordon framgår av 22 § polislagen (1984:387).

Eftersom de flesta trafikbrott inte medför annat ansvar än penningböter är det möjligt för polisen att utfärda ett föreläggande av ordningsbot i enlighet med bestämmelserna i 48 kap. rättegångsbalken. Ett sådant föreläggande kan godkännas omedelbart på platsen. Det kan också godkännas senare efter det att den som det rör har getts möjlighet att ta ställning till det inom vis angiven tid. Föreläggandet kan också utfärdas i den misstänktes frånvaro. I det senare fallet brukar föreläggandet betecknas ”kontorsföreläggande”.

Föreläggande av ordningsbot kan enligt 48 kap. 15 § rättegångsbalken inte utfärdas om den misstänkte har förnekat gärningen. Vilka övriga krav på utredning kring gärningen som kan ställas framgår inte av lagtexten. Vid bestämmelsernas tillkomst uttalade departementschefen (se NJA II 1966 s. 420) att det svårligen kunde anges vilka förutsättningar i bevishänseende som ska föreligga för att ett föreläggande ska få utfärdas, men att det i allmänhet kan bli klarlagt att en förseelse ägt rum på grundval av polismannens egna iakttagelser och den misstänktes egna uppgifter. Detta återspeglas i de föreskrifter och allmänna råd om tillämpningen av ordningsbot som har utfärdats av Rikspolisstyrelsen (se 10 § RPSFS 2008:1,

FAP 261-1). Ett annat krav på utredningen enligt föreskrifterna och de allmänna råden är enligt 11 § att gärningsmannens identitet ska vara styrkt innan föreläggandet av ordningsbot utfärdas. Innan föreläggandet överlämnas till den misstänkte ska enligt 12 § polisen klargöra föreläggandets innehåll och beskriva innebörden av ett godkänt föreläggande.

Ordningsbot får inte heller utfärdas om det anses påkallat att åklagare prövar en fråga om strafföreläggande eller åtal (48 kap. 15 § rättegångsbalken). Så kan vara fallet om trafikförseelsen, t.ex. en hastighetsöverträdelse, är så allvarlig att den skulle kunna betraktas som vårdslöshet i trafik. De brott som regleras i lagen om vissa trafikbrott medför också annat ansvar än penningböter och rapporteras därför till åklagaren.

En åklagares möjlighet att utfärda strafföreläggande regleras i 48 kap. rättegångsbalken. Ett godkännande av ett sådant föreläggande innebär att den misstänkte erkänner gärningen och godtar det straff som följer av föreläggandet (48 kap. 2 §). I stället för att själv godkänna ett strafföreläggande kan den misstänkte utställa fullmakt för någon annan att för honom eller henne godkänna strafföreläggandet. Vilket innehåll en sådan fullmakt ska ha framgår av 48 kap. 10 § rättegångsbalken.

Ett godkänt föreläggande av ordningsbot eller ett strafföreläggande gäller som en lagakraftvunnen dom och kan bara undanröjas enligt reglerna i 59 kap. 6–10 §§ rättegångsbalken. Vissa möjligheter till rättelse följer av 48 kap. 12 a och 18 §§.

Om inget godkännande sker av ett föreläggande av ordningsbot eller av ett strafföreläggande kan åtal väckas om åklagaren fattar beslut om det. Om endast böter kan följa på brottet kan för vissa fall åtal väckas utan att det genomförs en förundersökning (23 kap. 22 § rättegångsbalken). Så kan vara fallet om trafikbrottet upptäckts genom en polismans iakttagelser och föraren stoppats direkt i anslutning till händelsen. Eftersom ingen förundersökning behövs kommer utredningen inte heller att presenteras i ett förundersökningsprotokoll utan i anteckningar. Den misstänkte behöver då inte, till skillnad från om det inleds en förundersökning, delges misstanke om brottet

eller få del av utredningen. Han eller hon ska dock ändå under-
rättas om brottsmisstanken (Fitger, Rättegångsbalken, 1 april
2012, Zeteo, kommentaren till 23 kap. 22 §).

Om åtal väcks och påföljden kan antas bli endast böter finns
förutsättningar för tingsrätten att avgöra målet utan huvud-
förhandling om huvudförhandling inte begärs av någon av
parterna och inte heller behövs med hänsyn till utredningen i
målet (45 kap. 10 a § rättegångsbalken). Just trafikförseelser, där
åklagaren ofta åberopar en plats- eller primärrapport som
upprättats av den polis som gjort ingripandet, bör kunna avgöras
på handlingarna även om den tilltalade förnekat gärningen
(Fitger, Rättegångsbalken, 1 april 2012, Zeteo, kommentaren till
45 kap. 10 a §).

4.4.3 Utländska förare och fordon

Lagföring innan föraren lämnat landet

Det finns inget som hindrar att ett föreläggande av ordningsbot
utfärdas avseende en person som kommer från ett annat EU-
land. En förutsättning är dock att polisen har kunnat klargöra
föreläggandets innehåll och beskriva innebörden av ett godkänt
föreläggande (se föregående avsnitt).

En person som är på sannolika skäl misstänkt för brott får
häktas oberoende av brottets beskaffenhet om han saknar
hemvist inom riket och det finns risk för att han genom att bege
sig från riket undandrar sig lagföring eller straff (24 kap. 2 §
rättegångsbalken). Ett frihetsberövande torde komma i fråga
främst när det gäller allvarigare trafikbrott där fängelse är en
tänkbar påföljd, t.ex. grovt rattfylleri.

Fortsatt utredning

Om lagföring inte kan ske i anslutning till händelsen och om den svenska brottsutredningen ska fortsätta finns olika möjligheter att komplettera den om föraren har hemvist i ett annat land.

I stället för förhör kan en skriftlig berättelse infordras, se 8 § förundersökningskungörelsen (1947:948). Möjligheten att infordra en skriftlig berättelse är dock av undantagskaraktär och är i första hand avsedd för målsäganden och vittnen. Förfarandet kan dock användas även beträffande den som är misstänkt för ett brott under förutsättning att sakförhållandena är okomplicerade. Den som inte är, men väl kan bli, misstänkt för ett brott beroende på vilka svar han eller hon ger, bör inte uppmanas att svara skriftligen på frågor, eftersom rättigheter för den som är skäligen misstänkt då kan komma att kringgås (se JO dnr 697-2011, beslut den 17 februari 2012).

Om utredningen behöver kompletteras och det kan ske genom att inhämta information från en annan stat finns möjligheten att begära in uppgifter från den andra staten med stöd av 10 § förordningen (2008:1396) om förenklat uppgiftsutbyte mellan brottsbekämpande myndigheter i Europeiska unionen. Förfarandet i förordningen kan användas av svenska brottsbekämpande myndigheter, bl.a. polismyndigheter (2 § 1 p). Förordningen bygger på rådets rambeslut 2006/960/RIF av den 18 december 2006 om förenklat informations- och under rättelseutbyte mellan de brottsbekämpande myndigheterna i Europeiska unionens medlemsstater. Genom rambeslutet har medlemsstaterna åtagit sig att tillhandahålla brottsbekämpande myndigheter i andra medlemsstater sådan information som motsvarande myndigheter i det egna landet har tillgång till, om tillgången inte förutsätter användande av tvångsmedel (artikel 2 d). En medlemsstat kan dock vägra att lämna begärda uppgifter om begäran avser ett brott som har mindre än ett års fängelse i den tillämpliga nationella straffskalan (artikel 10.2). Rambeslutet skapar alltså ingen garanti för att information kan

erhållas i en brottsutredning som avser överträdelse av en straffbestämmelse som enbart innehåller böter i straffskalan.

Enligt lagen (2000:562) om internationell rättslig hjälp i brottmål finns det möjlighet för en åklagare att begära hjälp av utländska myndigheter med exempelvis ett förhör utomlands. Enligt Åklagarmyndighetens handbok om internationell rättslig hjälp i brottmål (juni 2012) bör förhållandet att annan påföljd än böter inte kan påräknas inte avhålla åklagaren att begära rättslig hjälp, men den begärda åtgärden bör stå i proportion till brottslighetens art eller straffvärde (avsnitt 3.1).

Lagföring när föraren lämnat landet

Ett föreläggande av ordningsbot utfärdat i den misstänktes frånvaro, ett s.k. kontorsföreläggande, kan enligt de föreskrifter och allmänna råd som har utfärdats av Rikspolisstyrelsen inte ske beträffande personer med hemvist utanför Norden (se Rikspolisstyrelsens föreskrifter, RPSFS 2008:1, FAP 261-1, 16 §).

Det finns inget som i och för sig hindrar att ett straffföreläggande utfärdas till någon som kommer från ett annat land. I praktiken torde dock inte straffförelägganden utfärdas till någon som inte behärskar svenska och därmed inte kan förväntas förstå föreläggandets innebörd. Om ett föreläggande ändå skulle utfärdas och godkännas av en person som inte förstått dess innebörd skulle godkännandet inte betraktas som en giltig viljeförklaring och därmed vara möjligt att undanröja enligt 59 kap. 6 § rättegångsbalken. En åklagare bör således inte utfärda ett straffföreläggande till någon som inte behärskar svenska om det inte finns andra omständigheter som gör att personen i fråga ändå förstår innebörden av föreläggandet, t.ex. att förhör har hållits med tolk och att den som misstänks då har fått innebörden av ett föreläggande klart för sig och förklarat sig villig att godta det.

Utredningen om tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden har behandlat frågan om vilken betydelse Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU av den 20 oktober 2010 om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden har när det gäller utfärdande av ordningsbot och strafföreläggande där påföljden är böter. Utredningen har till att börja med noterat att sådana utfärdanden i och för sig utgör straffrättsliga förfaranden, men att de är undantagna från direktivets tillämpningsområde i enlighet med artikel 1.3 som innehåller bestämmelser om att direktivet inte ska tillämpas på beslut om påföljd för mindre förseelser fattade av en annan myndighet än domstol, under förutsättning att beslutet kan överklagas till en domstol som är behörig att handlägga brottmål (SOU 2012:49 s. 49 f. och 56–58).

Ett sätt att genom strafföreläggande lagföra en person som inte har hemvist i Sverige och förväntas lämna landet är att den misstänkte utfärdar en fullmakt för någon annan att godkänna strafföreläggandet. Fullmakten ska uppfylla vissa formkrav som framgår av 48 kap. 10 § rättegångsbalken, bl.a. uppgift om vilket brott som godkännandet får avse och den högsta bötespåföljd som den misstänkte är villig att godta. Av 3 § strafföreläggandekungörelsen (1970:60) framgår att en polisman inte får föreslå denne att utfärda sådan fullmakt om inte den misstänkte har erkänt brottet och det finns särskild anledning att anta att saken inte eller bara med svårighet kan avgöras genom strafföreläggande om fullmakt inte utfärdas. Fullmakter finns i standardutförande på flera olika språk. Förfarandet kan kombineras med att den misstänkte frivilligt deponerar bötesbeloppet enligt 2 § andra stycket bötesverkställighetslagen (1979:189). När ett godkänt strafföreläggande finns kan det i förväg deponerade beloppet tas i anspråk som uppbörd av böterna (4 § andra stycket och 2 § första stycket bötesverkställighetslagen).

Om åtal väcks gäller rättegångsbalkens regler som beskrivits ovan (avsnitt 4.4.2). Bestämmelser om tolkning och översättning av handlingar finns i 5 kap. 6 § och 33 kap. 9 § rättegångsbalken.

Möjligheter att överföra lagföringen

Bestämmelser om överförande av lagföring finns i lagen (1976:19) om internationellt samarbete rörande lagföring för brott. Lagen begränsas till de stater som har tillträtt 1972 års europeiska lagföringskonvention. Denna konvention används relativt sällan eftersom endast ett fåtal stater har ratificerat den. Under förutsättning att det berörda landets interna lagstiftning möjliggör det, kan ett överförande av lagföring också komma till stånd utan att det finns en konvention.

Europarådet har utarbetat en konvention, 1964 års konvention om straff för vägtrafikbrott (se lagen (1971:965) om straff för vissa trafikbrott som begåtts utomlands och NJA II 1971:16) Huvudsyftet med konventionen är att genom internationellt samarbete öka möjligheterna att effektivt och smidigt beivra vissa uppräknade trafikbrott som begåtts av en trafikant vid tillfällig vistelse utanför sitt hemland. På begäran av gärningsstaten ska hemviststaten i vissa fall pröva frågan om lagföring för brottet eller verkställa en dom som har meddelats i gärningsstaten. För konventionens tillämpning krävs bl.a. dubbel straffbarhet och att brottet inte är preskriberat i respektive stat. Sverige och fyra andra stater har tillträtt konventionen.

Enligt Åklagarmyndighetens handbok Överförande av lagföring (november 2006) är utgångspunkten att inte begära att lagföringen ska tas över av ett annat land beträffande ett brott som här kan förväntas medföra enbart böter (avsnitt 2.3.2).

4.4.4 Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK)

Den enda trafikförseelse som övervakas automatiskt i Sverige är hastighetsöverträdelse. Systemet kallas ATK, automatisk trafiksäkerhetskontroll. Systemet har använts av polisen sedan år 1996 och utvecklades under år 2005 och 2006 avseende teknik, arbetsmetoder och utredningsprocess. I princip all utredning av hastighetsöverträdelser som upptäcks med kamera sköts av den

s.k. ATK-enheten, som är en del av Rikspolisstyrelsen. ATK-enheten handlägger enligt egen uppgift ca 230 000 ärenden om året.

En funktionsbeskrivning för ATK-systemet finns i en PM från Rikspolisstyrelsen daterad den 21 maj 2007 (POA-93/07). Utredningsförfarandet beskrivs i punkten 3.3 i promemorian och innebär i huvudsak följande (information om utredningsförfarandet är också inhämtad från ATK-enheten).

Utredningsprocessen börjar genom redigering av bilden från hastighetsöverträdelsen. Bilden på förare och registreringsskylt förstoras. Bilden maskeras för att dölja passagerarplatser och andra detaljer som kan anses utgöra personuppgifter. Om tillräcklig information finns i bilden beslutar förundersökningsledaren om att inleda förundersökning. Sökning efter möjlig förare sker sedan i de register som polisen har tillgång till, t.ex. fordonsregistret, för att undersöka ägarförhållanden. Uppgifter om anhöriga till ägaren kan också inhämtas ur register. En sökning görs också i PMF – Polisens Multifrågor. Där kan ytterligare information fås fram, t.ex. om fordonet är efterlyst eller om det är belagt med körförbud.

En jämförelse av bilden från förseelsen görs sedan mot ett pass- och ett körkortsfoto. Sökning av foton sker via direktåtkomst och bilderna förs automatiskt in i ATK-enhetens ärendehanteringssystem. Direktåtkomsten till körkortsbilder regleras av 5 § 3 p och 8 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Passregistret förs av Rikspolisstyrelsen, se 23 § passförordningen (1979:664). Om de bilder som finns i pass- eller körkortsregistret visar en sådan överensstämmelse med bilden på föraren från hastighetsöverträdelsen att förundersökningsledaren anser att skäligen misstanke finns, skickas ett kommunikationsdokument med bild till den som misstänks. Den som misstänks kan svara på brevet med att ange sin inställning, t.ex. erkänna eller förneka gärningen. Om den misstänkte erkänner utfärdas ett ordningsbetsföreläggande. Om den misstänkte däremot förnekar beslutar förundersökningsledaren om hur utredningen ska fortsätta, t.ex. beslut om remiss till berörd polismyndighet för fortsatt utred-

ning, nedläggning av förundersökningen eller redovisning till åklagare.

Om jämförelsen med tillgängliga foton inte ger något resultat skickas ett kommunikationsdokument till ägaren med begäran om upplysning om vem som kört bilen. Kommunikationsbrevet skickas då utan foto. Information ges om tid och plats för hastighetsöverträdelser. Uppgifter om vilken hastighet som uppmätts och vilken påföljd som kan följa på förseelsen utesluts däremot p.g.a. förundersökningssekretess. Om ägaren anger en förare kontrolleras den personen mot de fotografier som finns på denne i pass- och körkortsregistret och förundersökningsledaren gör därefter en bedömning av om den personen ska anses skäligen misstänkt. Om ägaren inte anger någon förare får förundersökningsledaren fatta beslut om utredningen ska gå vidare eller läggas ned.

Det förekommer att den registrerade ägaren av fordonet uppger en förare som visar sig vara en utländsk medborgare som inte har ett svenskt körkort eller finns i det svenska passregistret. Om föraren kan anses ha hemvist i Sverige skickas ett informationsbrev till föraren på samma sätt som om det varit en svensk förare. Frågan om hemvist avgörs i första hand på uppgifter från folkbokföringsregistret, i andra hand på andra uppgifter som kan ha framkommit i ärendet. Föraren ombeds i informationsbrevet att själv bifoga en kopia av pass eller körkort. Om föraren på det sättet själv kompletterar utredningen med ett jämförbart foto och erkänner förseelsen, utfärdas ett kontorsföreläggande.

4.4.5 Utländska fordon och ATK

När det gäller nordiska fordon remitteras ärendet till polisen i det land där ägaren är bosatt. Utredningen om vem som har fört fordonet och den misstänktes ställningstagande till förseelsen utreds då av det aktuella landets polis. Om utredningen leder fram till att förarens identitet är klarlagd får ATK-enheten information om detta och ett ordningsbotsföreläggande

(”kontorsföreläggande”) utfärdas. Förfarandet med ”nordiska remisser” baseras på en överenskommelse mellan de nordiska länderna om inbördes rättshjälp genom delgivning och bevisupptagning, se cirkulär (1995:419) om inbördes rättshjälp mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge genom delgivning och bevisupptagning.

Hastighetsöverträdelser med fordon registrerade i andra länder än de nordiska leder enligt nu gällande rutiner inte till någon åtgärd, oavsett vilken kvalitet bilden på föraren har.

4.5 Verkställighet av böter inom EU

Svenska bötesstraff som riktar sig mot personer bosatta i andra medlemsstater inom EU kan verkställas enligt lagen (2009:1427) om erkännande och verkställighet av bötesstraff inom Europeiska unionen. Lagen bygger på Rådets rambeslut 2005/214/RIF om tillämpning av principen om ett ömsesidigt erkännande på bötesstraff (rambeslutet om verkställighet av bötesstraff) som antogs den 24 februari 2005. Rambeslutet är ett led i det fortgående arbetet inom EU med att förbättra samarbetet på det straffrättsliga området och syftar till att inom EU underlätta verkställighet av bötesstraff i andra medlemsländer än domslandet (se ingressen, skäl 2 och 3).

Rambeslutet utgår ifrån ett förfarande där en särskilt utsedd myndighet i medlemsstaten tar emot begäran om verkställighet från andra stater och utfärdar en verkställbarhetsförklaring. Det finns möjligheter för den mottagande staten att vägra verkställighet, men dessa möjligheter är begränsade i förhållande till vad som medges inom andra mellanstatliga samarbeten om verkställighet av domar och beslut.

De bötesstraff som kan verkställas enligt lagen avser enligt 1 kap. 2 § såväl sådana som följer av en lagakraftvunnen dom som av ett strafföreläggande eller av ett föreläggande av ordningsbot. Kronofogden är den myndighet som dels skickar domar för verkställighet till andra medlemsstater, dels genomför

verkställigheten av utländska domar i Sverige (2 kap. 1 § och 3 kap. 4 §).

Enligt rambeslutet får staterna inte ställa upp krav på dubbel straffbarhet för verkställighet av bötesbrott för vissa brottstyper som räknas upp i artikel 5. Överträdelse av vägtrafikförfattningar är en sådan brottstyp där ett krav på dubbel straffbarhet inte får ställas. Detta innebär således att svenska bötesdomar, strafförelägganden eller förelägganden av ordningsbot kan verkställas i andra medlemsstater även om överträdelserna i dessa länder inte medför ett straffrättsligt ansvar.

5 Genomförande av direktivet

5.1 Författningsregleringen

Bedömning: De författningsändringar som behövs för att genomföra direktivet bör utformas i huvudsaklig överensstämmelse med dem som infördes vid genomförandet av Prömrådsbeslutet avseende utbyte av fordonsuppgifter.

Skälen för bedömningen: Enligt direktivet ska medlemsstaterna utbyta information om fordon och dess ägare eller innehavare. Samma uppgifter kan redan utbytas enligt Prömrådsbeslutet. Vid genomförandet av det beslutet har lagändringar införts som styr förfarandet för direktåtkomst när det gäller utländska myndigheters förfrågningar i det svenska vägtrafikregistret och svenska förfrågningar i andra staters motsvarande register. Prömrådsbeslutet och CBE-direktivet bygger på samma tekniska lösning (EUCARIS-nätverket). Prömrådsbeslutets dataskyddsregler gäller även för informationsutbytet enligt CBE-direktivet. Eftersom de händelser som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde är straffsanktionerade enligt svensk rätt bör det vara samma svenska kontaktställe som kommer att utföra sökningar i andra EU-medlemsstaters fordonsregister som enligt Prömrådsbeslutet. Den författningsreglering som behövs för att genomföra direktivet bör därför utformas i överensstämmelse med de bestämmelser som infördes för att genomföra Prömrådsbeslutets bestämmelser om utbyte av fordonsuppgifter.

I det följande övervägs vilka författningsändringar som är nödvändiga för att genomföra direktivet.

5.2 Syfte, tillämpningsområde och definitioner (artikel 1, 2 och 3)

Bedömning: Direktivets allmänna bestämmelser om syfte, tillämpningsområde och definitioner innehåller i sig inga förpliktelser för medlemsstaterna. Några lagstiftningsåtgärder krävs därför inte.

Skälen för bedömningen: I artikel 2 anges direktivets övergripande syfte, nämligen att genom att underlätta ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott, säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen. Direktivets tillämpningsområde omfattar åtta olika trafikbrott (punkterna a–h) som räknas upp i artikel 2. I artikel 3 följer definitioner av vad som avses med vissa begrepp som används i direktivet; de trafikbrott som utgör dess tillämpningsområde och vad som menas med begreppen fordon, nationellt kontaktställe, automatisk sökning och fordonsinnehavare.

Bestämmelserna i artiklarna 1–3 innefattar i sig inga åtaganden och kräver inga författningsändringar.

Vad motsvarar CBE-direktivets trafiksäkerhetsrelaterade brott i svensk rätt?

Ansvarsbestämmelser för de trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde finns i 14 kap. 3 och 5 §§ trafikförordningen (1998:1276) och lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Inledningsvis kan anmärkas att, även om det inte anges uttryckligen i direktivets definitioner av vart och ett av de trafiksäkerhetsrelaterade brotten, alla trafik-

säkerhetsrelaterade brott i direktivet får förutsättas begås med motordrivna fordon som är registrerade i en annan stat (jfr artikel 1). Direktivets definition av fordon – varje motordrivet fordon, även motorcyklar, som normalt är avsett för person- eller godstransport på väg – torde omfatta även mopeder i den mån de är registreringspliktiga.

Överträdelse av alla former av hastighetsbegränsningar för vägen eller för fordonet omfattas av direktivet. Även överträdelse av hastighetsbegränsningar som gäller en viss kombination av fordon, t.ex. motorfordon med släpvagn, bör anses innefattas i direktivets begrepp fortkörning.

En förarens underlåtenhet att själv använda bilbälte medför ansvar enligt trafikförordningen liksom en förarens underlåtenhet att se till att personer under femton år använder bälte eller annan relevant skyddsanordning (14 kap. 3 § första punkten c respektive 14 kap. 5 §). Direktivet torde också omfatta en passagerares underlåtenhet att använda bilbälte.

Det trafiksäkerhetsrelaterade brott som i direktivet kallas rödljuskörning definieras som att köra mot rött trafikljus eller annan relevant stoppsignal. Med stoppsignal bör förstås annan relevant ljussignal. Att inte stanna vid stopplikt som märkts ut genom vägmärke omfattas därmed inte av direktivets tillämpningsområde.

Begreppen rattfylleri och drograttfylleri enligt direktivet motsvarar brotten i 4 och 4 a §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Det trafiksäkerhetsrelaterade brottet att inte bära hjälm tar, till skillnad från att inte använda bilbälte, inte upp något om en förarens ansvar för barn. Direktivet bör därför tolkas så att det inte omfattar en förarens skyldighet att se till att passagerare under 15 år använder skyddshjälm.

Användning av förbjuden körbana avser enligt direktivet en olaglig användning av en del av vägen. Inom parentes anges vad som får uppfattas vara en precisering av sådan olaglig användning, nämligen att använda körfält som är avsedda för viss sorts trafik eller körfält som är avstängda t.ex. på grund av

vägarbete. Att föra ett fordon på fel sida av vägen eller i ett spårrområde skulle i och för sig kunna omfattas av uttrycket olaglig användning av en del av vägen. Med beaktande av formuleringen inom parentes bör dock direktivets tillämpningsområde avgränsas till just de förbjudna användningar som anges där.

Olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning utgör inte ett brott enligt svensk rätt. Det är dock möjligt att ett sådant förfarande kan innebära att föraren brister i omsorg och varsamhet på ett sådant sätt att ansvar kan komma i fråga för vårdslöshet i trafik. Det brottet omfattas dock inte av direktivets tillämpningsområde.

5.3 Förfarandet för informationsutbyte mellan medlemsstaterna (artikel 4)

Förslag: Sökningar i utländska fordonsregister enligt CBE-direktivet ges stöd i lag på samma sätt som sökningar enligt Prümrådsbeslutet. Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen utses till kontaktställen för inkommande respektive utgående förfrågningar på samma sätt som enligt Prümrådsbeslutet. Polismyndigheter blir behöriga att begära sökningar enligt CBE-direktivet.

Bedömning: Det finns enligt gällande rätt ett stöd i lag för utländska myndigheter att få tillgång till det svenska vägtrafikregistret. Någon författningsändring i denna del är således inte nödvändig.

Skälen för förslaget och bedömningen: Artikeln innehåller bestämmelser om medlemsstaternas tillgång till varandras fordonsregister och om utseende av nationella kontaktställen.

Enligt lagen om vägtrafikregister får direktåtkomst endast beviljas för vissa särskilt angivna ändamål. Ett sådant är att direktåtkomst följer av en EU-rättsakt. Bestämmelsen har gjorts

generell för att kunna omfatta även informationsutbyte som kan bli aktuellt med anledning av framtida internationellt samarbete. Lagstöd finns därmed redan för den direktåtkomst som bestämmelserna i CBE-direktivet kräver.

Vid genomförandet av Prömrådsbeslutet gjordes bedömningen att den svenska polisens sökningar i utländska fordonsregister kräver lagstöd. Den lagändring som ansågs nödvändig för att genomföra direktivet i den delen har tagits in i 21 § lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete. I lagen infördes också en bestämmelse, 20 §, som upplyser om att det i lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst till uppgifter i vägtrafikregistret. På motsvarande sätt som beträffande Prömrådsbeslutet bör även sökningar enligt CBE-direktivet i utländska fordonsregister ha stöd i lag. Detta kräver en lagändring. Den bör tas in i lagen om internationellt polisiärt samarbete. En motsvarande hänvisning till lagen om vägtrafikregister när det gäller utländska sökningar mot det svenska vägtrafikregistret enligt CBE-direktivet bör också införas i lagen.

För svenskt vidkommande kommer sökning med stöd av CBE-direktivet att bli aktuell endast om det är fråga om gärningar som är straffsanktionerade. I detta avseende är alltså förutsättningarna för en sökning enligt CBE-direktivet desamma som enligt Prömrådsbeslutet. I ett annat avseende är dock förutsättningarna för när sökning får ske något annorlunda. Sökningar enligt CBE-direktivet får således göras endast med ett fullständigt registreringsnummer och inte med angivande av chassinummer. De uppgifter som fås fram genom en sökning enligt CBE-direktivet får vidare, enligt artikel 4.2 andra stycket, användas endast för att fastställa vem som är personligen ansvarig för ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som omfattas av direktivets tillämpningsområde. Dessa förutsättningar bör framgå av lagändringen. I lagen bör också, på motsvarande sätt som beträffande Prömrådsbeslutet, tas in en definition av CBE-direktivet.

Övriga bestämmelser som ansetts nödvändiga för att genomföra Prömrådsbeslutet har införts i förordning. Att regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, har rätt att meddela ytterligare föreskrifter om ärendehandläggning enligt lagen om vägtrafikregister framgår av 38 § samma lag. I 23 § lagen om internationellt polisiärt samarbete finns en bestämmelse som upplyser om att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, har kompetens att meddela ytterligare föreskrifter om samarbete enligt Prömrådsbeslutet. En motsvarande bestämmelse bör införas beträffande CBE-direktivet.

Frågan är då vilka myndigheter som bör bemyndigas att meddela sådana föreskrifter. Rikspolisstyrelsen har bemyndigats att meddela föreskrifter för verkställighet av bestämmelserna om samarbete enligt Prömrådsbeslutet (3 kap. 16 § förordningen om internationellt polisiärt samarbete). Transportstyrelsen har behörighet att meddela föreskrifter i enlighet med 20 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister. Dessa föreskrifter ska meddelas efter hörande av Rikspolisstyrelsen. En motsvarande ordning bör gälla för CBE-direktivet.

De myndigheter som kan begära sökningar enligt Prömrådsbeslutet finns upptagna i 3 kap. 4 a § förordningen om internationellt polisiärt samarbete och är polismyndigheter, Åklagarmyndigheten, Ekobrottsmyndigheten och Tullverket. Främst är det polisen som behöver kunna begära sökningar enligt CBE-direktivet. Åklagarmyndigheten kan inte förväntas delta i utredningar av den typ av brott som nu är aktuell i en sådan utsträckning att myndigheten behöver bli behörig att begära sökningar. När det gäller Tullverket har den myndigheten befogenhet att ingripa mot rattfylleribrott enligt lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott. Tullverkets behov av att söka uppgifter i utländska fordonsregister torde dock vara begränsat. Möjligheten att begära sökningar enligt CBE-direktivet bör därför begränsas till polismyndigheter.

Vid genomförandet av Prümrådsbeslutet gjorde regeringen överväganden när det gäller vilka myndigheter som ska vara kontaktställen för informationsutbytet enligt beslutet (prop. 2010/11:129 s. 83–85). Eftersom de tekniska förutsättningarna för informationsutbytet är desamma enligt de båda rättsakterna bör de myndigheter som utsågs till kontaktställen enligt Prümrådsbeslutet utses till kontaktställen även avseende CBE-direktivet. En bestämmelse med denna innebörd bör meddelas i förordning i anslutning till motsvarande regler som gäller för Prümrådsbeslutet.

CBE-direktivets förhållande till Prümrådsbeslutet

Enligt Prümrådsbeslutet har medlemsstaterna rätt att få tillgång till varandras fordonsregister bl.a. för att utreda brott. Med brott enligt Prümrådsbeslutet förstås brott av alla slag och oberoende av vilken påföljd som kan bli aktuell vid en lagföring. Till skillnad från förhållandet i en del andra medlemsstater är alla de gärningar som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde straffsanktionerade i Sverige, utom olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning. De båda rättsakternas tillämpningsområden överlappar alltså varandra. Berörda myndigheter kan alltså, när det gäller de brott som faller inom CBE-direktivets tillämpningsområde, ges möjlighet att söka i ett utländskt fordonsregister såväl enligt CBE-direktivet som enligt Prümrådsbeslutet.

Mot bakgrund av att tillämpningsområdet är överlappande kan frågan ställas om CBE-direktivet alltid måste tillämpas för de gärningar som omfattas av direktivet, eller om det finns en valfrihet att i stället tillämpa bestämmelserna i Prümrådsbeslutet. Frågan har inte reglerats i CBE-direktivet och synes inte heller ha varit föremål för någon diskussion under förhandlingarna inför antagandet av direktivet.

En omständighet som skulle kunna tala för att CBE-direktivet alltid ska tillämpas beträffande de gärningar som det

omfattar är att CBE-direktivets tillämpningsområde är snävare och skulle kunna sägas vara en form av "lex specialis" i förhållande till Prüm-rådsbeslutet. En annan omständighet är att det kan förefalla märkligt om de förhållandevis detaljerade reglerna om bl.a. information till den enskilde (artikel 5) skulle kunna kringgås genom att en sökning i stället sker enligt Prüm-rådsbeslutet som inte innehåller några sådana bestämmelser. Syftet med direktivet skulle således kunna antas vara att det alltid ska tillämpas för de gärningar som det omfattar. Det kan också noteras att CBE-direktivet bygger på tanken att en ökad lagföring av trafikbrott kommer att leda till att unionens förare på sikt iakttar större försiktighet och på det sättet medför en ökad trafiksäkerhet i medlemsstaterna (jfr skäl 1, 2 och 7). Kommissionen kommer vidare som en del av översynen av direktivet att begära information från medlemsstaterna om hur många sökningar som skett enligt CBE-direktivet och en beskrivning av situationen på nationell nivå vad gäller uppföljningen av trafiksäkerhetsrelaterade brott, med information om andelen sådana brott som har följts upp genom ett informationsbrev (artikel 6). Också detta talar för att syftet med direktivet har varit att det ska tillämpas före Prüm-rådsbeslutet inom sitt tillämpningsområde.

Samtidigt talar flera omständigheter mot att Prüm-rådsbeslutet aldrig skulle kunna tillämpas inom CBE-direktivets tillämpningsområde. Till att börja med kan noteras att den möjlighet som redan finns att söka enligt Prüm-rådsbeslutet nämns i ingressen till CBE-direktivet samtidigt som frågan om vilken rättsakt som ska tillämpas i de fall där tillämpningsområdena överlappar varandra har lämnats öppen i direktivet. Detta måste anses tala snarare för än mot att medlemsstaterna har en valfrihet när det gäller hur de olika sökmöjligheterna ska användas i praktiken.

Det kan vidare noteras att CBE-direktivet synes vara utformat närmast för sådana fall där gärningen i fråga har uppdragats genom någon form av automatiserat förfarande. Man kan alltså ifrågasätta nyttan med bestämmelserna om informa-

tionsbrev för sådana fall då ett fordon har stoppats på platsen av behörig myndighet, som regel polisen, och föraren då muntligen underrättas om den brottsmisstanke som finns och de övriga förhållanden som ett informationsbrev ska innehålla.

Ytterligare en komplikation med att tillämpa direktivet för de fall då ett fordon har stoppats på plats är att misstanken om trafikbrottet och den inledande utredningen kring det ibland kan leda till misstanke avseende ytterligare brott. Ett exempel kan vara att föraren av fordonet initialt misstänks för hastighetsöverträdelse men att han eller hon efter det att fordonet har stoppats också kommer att misstänkas för innehav av narkotika. Skulle förarens identitet såvitt gäller trafikbrottet då behöva kontrolleras via CBE-direktivet eller skulle identiteten för den samlade brottsligheten kunna kontrolleras enligt den ordning som gäller genom Prümrådsbeslutet?

Ytterligare en omständighet som kan noteras är att CBE-direktivet har motiverats av att Prümrådsbeslutet inte alltid har lett till att lagföring har skett för de fall som är aktuella, bl.a. mot bakgrund av att de trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde inte är straffsanktionerade i alla medlemsstater (jfr skäl 2 och 6). Detta skulle kunna tala för att CBE-direktivet inte behöver tillämpas i den mån nödvändig information ändå kan erhållas.

Det kan också noteras att det ibland skulle kunna vara en fördel att, i de fall ett fordon har stoppats på plats, söka efter förarens identitet via dess chassinummer i stället för registreringsnummer, vilket inte är möjligt enligt CBE-direktivet. Det kan inte ha varit syftet med direktivet att de brottsutredande myndigheterna skulle betas denna möjlighet.

Till det sagda kan tilläggas att de uppgifter som får sökas enligt CBE-direktivet får användas endast för att identifiera vem som har det personliga ansvaret för ett trafikbrott. Om en sökning behöver ske för att utreda trafikbrottet i något annat avseende kan alltså CBE-direktivet inte hindra detta, även om en sådan sökning också skulle bidra till att identifieringsfrågan blir närmare belyst.

Med hänvisning till det som har sagts ovan får övervägande skäl anses tala för att det inte är ett oeftergivligt krav att alltid använda CBE-direktivet framför Prümrådsbeslutet i en situation då en gärning faller inom båda rättsakternas tillämpningsområde.

Det som sagts ovan får också anses innebära att det inte är lämpligt att i författning ange för vilka fall en sökning ska ske enligt CBE-direktivet eller Prümrådsbeslutet. Det får bli en fråga för i första hand Rikspolisstyrelsen att ta ställning till vilka riktlinjer som ska ges för tillämpningen av de olika sökmöjligheterna.

5.4 Informationsbrev om trafiksäkerhetsrelaterade brott (artikel 5)

Förslag: I förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete tas in en bestämmelse med innebörd att ett informationsbrev ska skickas till den misstänkte om en sökning beträffande dennes identitet har gjorts enligt direktivet. Skyldigheten att skicka informationsbrevet inträder när beslut om att inleda förundersökning fattas.

Skälen för förslaget: Vid de förhandlingar som fördes innan direktivet antogs var det en uttalad förutsättning dels att varje medlemsstat förfogar över beslutet om ett trafikbrott ska lagföras eller inte, dels att skyldigheten att informera inte inträder enbart på grund av att en sökning gjorts i en annan stats fordonsregister. Även om en sökning efter den registrerade ägaren har gjorts behöver alltså ingen information ges till denne. Detta framgår av direktivets text (artikel 5.1) som knyter skyldigheten att informera till medlemsstatens beslut om ett "uppföljningsförfarande" ska inledas eller inte.

Direktivet reglerar informationssökning i medlemsstaternas fordonsregister och informationsbrev till den enskilde i skilda artiklar. Som direktivet är avfattat finns det ingen koppling

mellan artiklarna, vilket möjligtvis skulle kunna tolkas så att informationsbrev ska skickas till den misstänkte oberoende av på vilket sätt polisen fått uppgifter om den misstänktes identitet. I så fall skulle bestämmelserna om information i artikel 5 bli tillämpliga även om information om den misstänktes identitet har sökts fram via Prömrådsbeslutet eller genom identitetshandlingar som den misstänkte förevisat polisen på platsen för brottet. Det är dock inte rimligt att ge direktivet en sådan tolkning. Bestämmelserna i artikel 5 får alltså förutsättas bli tillämpliga först om information har inhämtats enligt direktivet och det därefter har inletts ett uppföljningsförfarande.

Frågan om vad som ska förstås med termen ”uppföljningsförfarande” är inte reglerad i direktivet. Begreppet får anses innefatta både utredning och lagföring av de aktuella förseelserna.

Artikel 5 är oklar och delvis motsägelsefull när det gäller på vilket sätt information till den misstänkte ska ges.

Enligt artikel 5.1 ska en medlemsstat, om den beslutar att inleda ett uppföljningsförfarande, informera den som misstänks för brottet om detta i överensstämmelse med sin nationella lagstiftning. Hänvisningen till nationell lagstiftning skulle kunna tolkas så att det inte är någon absolut förpliktelse att informera.

Artikel 5.1 anger inte på vilket sätt information ska ges, dvs. om det räcker att muntligen informera den misstänkte eller om informationen måste ske skriftligen. Artikel 5.2 däremot förutsätter att informationen ska ges skriftligen och anger vilket innehåll ”informationsbrevet” ska innehålla. Också artikel 5.3, som reglerar på vilket språk informationen ska ges, förutsätter att informationen ges skriftligen. För att artikeln i sin helhet ska uppfattas så att det är skriftlig information som avses talar dessutom rubriken till artikeln – Informationsbrev om trafiksäkerhetsrelaterade brott.

Å andra sidan verkar förfarandet med ett informationsbrev vara tänkt i första hand för en situation då föraren eller den som misstänks för ett trafikbrott inte på något annat sätt blivit informerad om misstanken. I direktivets ingress, skäl 13, anges

att ”medlemsstaterna bör kunna kontakta ägaren eller innehavaren av fordonet [– –] för att hålla den berörda personen informerad om tillämpliga förfarande och om de rättsliga följderna enligt lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks”. Vidare sägs i skäl 13 att informationen till den enskilde ger denne möjlighet att bemöta informationen, betala bötesbeloppet eller utnyttja sin rätt till försvar. De syften med informationsbrevet som anförs i skäl 13 är i många situationer redan uppfyllda, genom att medlemsstatens myndighet vid t.ex. ett polisingripande fått kontakt med den som misstänks och den misstänkte då redan fått information om anklagelsen, fått möjlighet att betala böterna eller att förneka förseelsen.

Vissa situationer där ett ”uppföljningsförfarande” i och för sig får anses inlett bör därför, trots ordalydelsen, kunna uteslutas från skyldigheten att skicka ett informationsbrev. Om ett föreläggande av ordningsbot utfärdats och godkänts fyller informationsbrevet ingen funktion. Lagföring med strafföreläggande torde i första hand komma ifråga då en utländsk förare undertecknat en fullmakt för någon annan att godkänna strafföreläggandet. I dessa situationer har föraren redan godtagit att lagföring kommer att ske. Om en förare som stoppats förnekar förseelsen och föreläggande av ordningsbot därför inte kan utfärdas kan i många fall åtal väckas utan föregående förundersökning. Genom att den misstänkte då delges stämmningsansökan kommer han eller hon att ha fått information även skriftligen. Stämmningsansökan kommer också att översättas i enlighet med 33 kap. 9 § andra stycket rättegångsbalken. Det är inte rimligt att informationsbrev ska behöva skickas i de ovan beskrivna fallen. Ett undantag för dessa fall bör åstadkommas genom att skyldigheten att sända ett informationsbrev knyts till beslutet att inleda förundersökning.

Trafikbrott som upptäcks med automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK)

Sökningar enligt CBE-direktivet torde ha sin största praktiska nytta för de fall då en hastighetsöverträdelse har upptäckts genom en automatisk trafiksäkerhetskontroll.

Frågan är då hur direktivets bestämmelser om informationsbrev bör förstås i förhållande till de rutiner som gäller vid utredning av hastighetsöverträdelser som övervakas genom automatisk trafiksäkerhetskontroll. I denna del görs följande överväganden.

Som har angetts ovan måste ett sådant uppföljningsförfarande som anges i artikeln anses inlett då en förundersökning har inletts. Utredningsåtgärder som vidtas innan en förundersökning har inletts medför dock inget krav på att informationsbrev ska skickas (se vidare avsnitt 5.10 om beslutet att inleda förundersökning).

Direktivet innehåller inte någon bestämmelse om att informationsbrevet måste skickas inom en viss tid. I ATK-enhetens gällande utredningsrutiner ingår att inhämta jämförbara foton innan ett informationsbrev skickas. Direktivet kan inte anses förhindra att motsvarande rutiner tillämpas på utländska förare. Att inhämtande av sådant jämförande material i praktiken kan vara svårt för de fall där fordonet är registrerat i en annan EU-stat är en annan sak. Den frågan och överväganden om alternativa sätt att bedriva utredningen för sådana fall behandlas vidare i avsnitt 5.10.3.

Informationsbrevets innehåll

De informationsbrev som skickas bör ha ett innehåll som i sak överensstämmer med bilaga II till direktivet. De ska också vara avfattade på de språk som anges i artikel 5.3. En regel med denna innebörd bör lämpligen tas in i förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete.

5.5 Rapportering till kommissionen (artikel 6)

Förslag och bedömning: Skyldigheten att rapportera till kommissionen behöver inte regleras i författning. Rikspolisstyrelsen bör ges i uppdrag att föra sådan statistik som behövs för rapporteringen till kommissionen. Detta kan lämpligen ske genom ett uppdrag i regleringsbrevet för myndigheten.

Skälen för förslaget och bedömningen: Artikel 6 ålägger medlemsstaterna att på visst närmare angivet sätt lämna först en preliminär och sedan fullständiga rapporter med jämna mellanrum angående de sökningar som har gjorts enligt CBE-direktivet. Den fullständiga rapporten ska innehålla uppgifter om bl.a. antalet sökningar enligt CBE-direktivet och en beskrivning av hur många av de aktuella brotten som har följts upp med ett informationsbrev.

Skyldigheten att rapportera till kommissionen kräver inte någon reglering i författning. Däremot behöver det säkerställas att sådan statistisk information som behövs för rapporteringen sparas. Rikspolisstyrelsen är nationellt kontaktställe för utgående förfrågningar enligt CBE-direktivet och bör därför också ges i uppdrag att se till att nödvändig statistik förs avseende hur många förfrågningar som har gjorts enligt direktivet. Rikspolisstyrelsen bör också åläggas att se till att nödvändig statistik förs över hur många brott som har följs upp enligt direktivet. Dessa åligganden bör lämpligen tas in i regleringsbrevet för myndigheten.

5.6 Dataskydd (artikel 7)

Förslag: Bestämmelserna som rör dataskydd i förhållande till informationsutbytet enligt Prüm-rådsbeslutet i lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete, förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister görs tillämpliga även på informationsutbytet enligt CBE-direktivet. Ett tillägg görs till reglerna om registrering av informationsutbytet i förordningen om vägtrafikregister med innebörden att uppgifterna endast får behandlas för att övervaka och tillgodose skyddet av de personuppgifter som utbyts.

Skälen för förslaget: Artikel 7 innehåller hänvisningar både till dataskyddsrambeslutet och Prüm-rådsbeslutet. Alla bestämmelser om dataskydd i dataskyddsrambeslutet ska tillämpas på personuppgifter som behandlas enligt direktivet. Därtill ska alla relevanta bestämmelser om dataskydd i Prüm-rådsbeslutet tillämpas. Detta får anses innebära att Prüm-rådsbeslutets artiklar om dataskydd, som rör det automatiserade utbytet av fordonsuppgifter, också är tillämpliga på informationsutbytet enligt CBE-direktivet. I artikel 7.3 finns en bestämmelse om att berörda personer ska ha rätt att få information om vilka personuppgifter som har översänts till det land där trafikbrottet begicks.

Prüm-rådsbeslutets dataskyddsregler

Dataskyddsbestämmelserna i Prüm-rådsbeslutet innehåller flera olika moment. Vissa regler syftar till att personuppgifter som behandlas ska vara korrekta och aktuella och ställer krav på olika former av åtgärder som ska vidtas med personuppgifter som visar sig felaktiga. Den som berörs av en behandling ska vidare ha vissa rättigheter att få information om behandlingen, att kräva

åtgärder för att personuppgifterna ska rättas och att ha tillgång till rättsmedel. Vidare finns krav på tillsyn över behandlingen.

Som framgått av redogörelsen i avsnitt 4.2.1, 4.2.2 och 4.3 ansågs Prömrådsbeslutets dataskyddsbestämmelser kräva viss författningsreglering. Bestämmelserna infördes i 22 § lagen om internationellt polisiärt samarbete, 3 kap. 4 c–15 §§ förordningen om internationellt polisiärt samarbete och 4 kap. 5 a–f §§ förordningen om vägtrafikregister. Eftersom kraven enligt CBE-direktivet motsvarar dem enligt Prömrådsbeslutet måste reglerna göras tillämpliga även på informationsutbytet enligt CBE-direktivet.

Prömrådsbeslutet och CBE-direktivet innehåller användningsbegränsningar som hänvisar till syftet med informationsutbytet enligt respektive rättsakt (artikel 7.2 andra stycket i CBE-direktivet). Vid genomförandet av Prömrådsbeslutet ansåg regeringen att 3 § lagen om internationellt polisiärt samarbete var tillräcklig för att Sverige skulle kunna garantera upprätthållandet av denna användningsbegränsning i Prömrådsbeslutet (prop. 2010/11:129 s. 88 f.). Samma bedömning bör göras när det gäller CBE-direktivets generella användningsbegränsning. Frågan om användningsbegränsningar som följer av dataskyddsrambeslutet behandlas vidare nedan.

Dataskyddsrambeslutet

Svensk rätt inom det polisiära området har av utredningen om informationsutbyte vid brottsbekämpning m.m. (SOU 2011:20) ansetts i huvudsak överensstämma med dataskyddsrambeslutets regler med hänvisning till personuppgiftslagen i tillämpliga delar.

Justitiedepartementet har i ett utkast till lagrådsremiss som remitterats (Ju2012/6465/L4) utarbetat ett förslag till ny lag för att genomföra dataskyddsrambeslutets bestämmelser i de delar där svensk rätt inte redan uppfyller dataskyddsrambeslutets krav (dnr Ju2012/6465/L4). Den föreslagna lagen kallas lagen om

skydd för personuppgifter vid polissamarbete och straffrättsligt samarbete inom Europeiska unionen.

Lagens tillämpningsområde är avsett att vara detsamma som dataskyddsrambeslutets, dvs. polissamarbete och straffrättsligt samarbete enligt dåvarande avdelning VI i fördraget om Europeiska unionen. CBE-direktivet är antaget i enlighet med artikel 87 EUF, vilket motsvaras av dåvarande artikel 30, avdelning VI, i fördraget om Europeiska unionen. Ett informationsutbyte enligt CBE-direktivet kommer alltså, om inte den rättsliga grunden för direktivet ändras, att omfattas av den nya lagen.

Dataskyddsrambeslutet och lagförslaget innehåller bestämmelser om under vilka förhållanden en vidarebehandling av personuppgifter får ske, alltså en behandling utöver det syfte för vilket personuppgifterna överfördes. CBE-direktivet innehåller i sig ingen möjlighet till någon vidarebehandling av personuppgifter som översänts i enlighet med direktivet. I författningskommentaren i utkastet anges att bestämmelsen om vidarebehandling ska ses som en yttersta gräns för tillåten behandling, men att andra användningsbegränsningar, t.ex. i andra lagar, också måste beaktas. Det anförs också i utkastet att en annan stat har möjlighet att, enligt 8 § i den nya lagen, ställa upp som villkor för den mottagande staten t.ex. att de överförda uppgifterna behandlas endast för vissa ändamål. Bestämmelsen om villkor är likalydande med 3 § lagen om internationellt polisiärt samarbete.

Användningsbegränsningen i CBE-direktivet ska alltså tillämpas oavsett om detta följer av 8 § i den föreslagna lagen eller av 3 § lagen om internationellt polisiärt samarbete.

I Justitiedepartementets utkast till lagrådsremiss har också föreslagits en ny bestämmelse i lagen om internationellt polisiärt samarbete, som anger att i den mån bestämmelser i den lagen avviker från den nya lagen om skydd för personuppgifter vid polissamarbete och straffrättsligt samarbete inom Europeiska unionen eller föreskrifter som regeringen har meddelat i anslutning till den lagen, ska de sistnämnda författningarna tillämpas

i stället för lagen om internationellt polisiärt samarbete, dock inte när det gäller personuppgifter som utbyts med stöd av Prömrådsbeslutet.

Så som bestämmelsen för närvarande utformats riskerar inte dataskyddsbestämmelserna i förordningen om internationellt samarbete att komma i konflikt med den föreslagna lagen om skydd för personuppgifter eller en kommande förordning i anslutning till den lagen. Enligt utkastet till lagrådsremiss kan bestämmelser i förordning komma att införas om rättelse av personuppgifter och underrättelse till mottagaren om att felaktiga personuppgifter överförts. Såvitt kan bedömas kommer inte sådana bestämmelser att komma i konflikt med de dataskyddsbestämmelser som gäller CBE-direktivet som kommer att införas i förordningen om internationellt polisiärt samarbete. Vidare anförs i utkastet till lagrådsremiss att en bestämmelse kan komma att införas i förordning som ansluter till artikel 16.2 i dataskyddsrambeslutet och som avser villkor från den över-sändande staten om att den registrerade inte ska underrättas om en viss personuppgiftsbehandling, ett villkor som svenska myndigheter i så fall ska följa. Sådana villkor kan knappast ställas upp av en annan medlemsstat när det gäller personuppgifter som överförs enligt CBE-direktivet, eftersom alla medlemsstater har samma skyldighet att just informera den som berörs av ett informationsutbyte i enlighet med artikel 7.3.

CBE-direktivet innehåller ett krav att bestämmelserna om dataskydd i dataskyddsrambeslutet, och i den nationella lagstiftning som antas för att genomföra rambeslutet, tillämpas på personuppgifter som utbyts enligt direktivet. Genom det lagförslag som remitterats får direktivets krav anses uppfyllt. Vilken betydelse dataskyddsrambeslutet har för Transportstyrelsens behandling av personuppgifter behandlas vidare nedan.

Transportstyrelsens behandling av personuppgifter

Det förslag till ny lag om skydd för personuppgifter vid polis-samarbete och straffrättsligt samarbete inom Europeiska unionen som Justitiedepartementet lagt fram i det ovan nämnda utkastet till lagrådsremiss, har ett tillämpningsområde som innebär att det i och för sig saknar betydelse vilken myndighet i Sverige som översänder eller tar emot personuppgifter, om det sker i en verksamhet som har till syfte att t.ex. utreda brott. Den nya lagen kan alltså i princip vara tillämplig även på Transportstyrelsens behandling av personuppgifter inom ramen för informationsutbytet enligt CBE-direktivet.

Om Transportstyrelsen lämnar ut information till den som berörs av ett informationsutbyte i enlighet med artikel 7.3 i direktivet strider inte detta mot bestämmelsen i lagförslaget i Justitiedepartementets utkast till lagrådsremiss, som avser överföring till enskilda (6 § i lagförslaget). De personuppgifter som överförs kommer ur det svenska vägtrafikregistret och har inte översänts från en annan medlemsstat och omfattas därmed inte av den föreslagna lagen. Därtill kommer att ett utlämnande av uppgifter i enlighet med offentlighetsprincipen inte står i strid med den föreslagna lagen.

Som regeringen gav uttryck för vid genomförandet av Prüm-rådsbeslutet måste beslutets dataskyddsbestämmelsers tillämplighet på Transportstyrelsen ses mot bakgrund av den begränsade behandling av personuppgifter som kommer att ske inom myndigheten (jfr prop. 2010/11:129 s. 89 f.) Transportstyrelsen kommer endast att behandla personuppgifter genom att registrera dem i enlighet med artikel 30 i Prüm-rådsbeslutet. De uppgifter som ingår i en förfrågan av en annan medlemsstat kommer i övrigt att utplånas (artikel 26.3 i Prüm-rådsbeslutet, jfr 4 kap. 5 c § förordningen om vägtrafikregister). Uppgifter som registreras får enligt Prüm-rådsbeslutet bara användas för att garantera och övervaka dataskyddet (artikel 30.3 Prüm-rådsbeslutet). Med anledning av denna bestämmelse infördes en bestämmelse i förordningen om internationellt polisiärt

samarbete som anger att de uppgifter Rikspolisstyrelsen på motsvarande sätt registrerar, endast får behandlas för att övervaka och tillgodose skyddet av de personuppgifter som utbyts (3 kap. 8 § förordningen om internationellt polisiärt samarbete). En motsvarande bestämmelse bör införas för Transportstyrelsens registrering av informationsutbytet. Bestämmelsen bör vara tillämplig på registreringen av informationsutbytet både enligt Prövrådsbeslutet och CBE-direktivet.

Sekretess

CBE-direktivet innehåller inga bestämmelser om sekretess.

Det lagförslag med en ny sekretessbestämmelse som skyddar uppgifter i utländska databaser som svenska myndigheter har tillgång till men inte får behandla (se avsnitt 4.2.4 om potentiella handlingar) kommer också att kunna tillämpas på utländska fordonsregister som det svenska kontaktstället har tillgång till som en följd av CBE-direktivet. Någon annan bestämmelse om sekretess behövs inte för att genomföra CBE-direktivet.

Rätt till information enligt artikel 7.3

Enligt artikel 7.3 ska den som berörs ha rätt att få veta vilka personuppgifter som skickats från en medlemsstats fordonsregister till en annan stat, inbegripet datum för begäran om översändande och vilken myndighet som har begärt översändandet. Bestämmelsen har ingen exakt motsvarighet i Prövrådsbeslutet eller dataskyddsrådsbeslutets bestämmelser. Rätten enligt artikel 7.3 måste uppfattas som ovillkorlig, dvs. den får inte begränsas t.ex. av nationella sekretessbestämmelser. Artikeln anger inte vilken medlemsstat som ska bistå den enskilde med information. Eftersom artikeln nämner att den berörda personen har rätt att få information om den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks måste avsikten ha varit att den

berörda personen ska vända sig till en myndighet i det egna landet. Det blir alltså Transportstyrelsen i Sverige som kommer att få uppfylla skyldigheten att lämna ut sådan information som artikel 7.3 avser.

Vem som ska anses vara berörd av ett informationsutbyte definieras inte närmare i direktivet. Det måste dock i första hand vara fråga om de personer som har registrerats med anledning av att det har beslutats om ett uppföljningsförfarande. Även ägare eller innehavare av ett fordon som sökts fram utan att ägaren eller innehavaren misstänks för trafikbrottet torde vara berörda av sökningen.

Information om vilka personuppgifter som översänts från eller till en medlemsstat finns bevarad i de uppgifter som de nationella kontaktställena kommer att registrera om informationsutbytet. Att dessa uppgifter endast får behandlas för att övervaka och tillgodose skyddet av de personuppgifter som utbyts hindrar inte enligt svensk rätt att registrerade uppgifter lämnas ut i enlighet med offentlighetsprincipen (se avsnitt 4.2.4 under rubriken Potentiella handlingar). De uppgifter som Transportstyrelsen registrerar om informationsutbytet enligt CBE-direktivet omfattas inte av förundersökningssekretessen i 18 kap. 1 § OSL eller av skyddet för uppgifter om enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden i förundersökningar enligt 35 kap. 1 § OSL. Inte heller 18 kap. 17 § OSL kan anses tillämplig på de registrerade uppgifterna eftersom de inte hänför sig till något förfarande där rättegångsbalkens förundersökningsregler tillämpas. En begäran att få ta del av enstaka registrerade uppgifter kan heller inte medföra att sekretess gäller för uppgifterna enligt 21 kap. 7 § OSL.

Eftersom det inte finns några bestämmelser som hindrar att en berörd person får den information som artikel 7.3 avser, behövs inga författningsändringar för att uppfylla direktivets krav i denna del.

5.7 Information till trafikanter i unionen (artikel 8)

Bedömning: Artikeln kräver inga författningsändringar.

Skälen för bedömningen: Artikeln innehåller två förpliktelser för medlemsstaterna, dels att informera kommissionen om bestämmelser som gäller i den egna staten och som omfattas av tillämpningsområdet för direktivet, dels att tillhandahålla trafikanter nödvändig information om reglerna i medlemsstaten och de åtgärder genom vilka detta direktiv genomförs. Informationen ska tillhandahållas i samarbete med bl.a. trafiksäkerhetsorganisationer.

Skyldigheten att informera kommissionen kräver inga författningsändringar. När det gäller tillhandahållandet av information till trafikanter i landet kommer de bestämmelser genom vilka direktivet genomförs, liksom alla andra författningar, att finnas tillgängliga bl.a. via portalen till svensk rättsinformation, www.lagrummet.se. Där finns också tillämpliga ansvarsbestämmelser i trafikförordningen (1998:1276) och lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Det följer redan av de berörda myndigheternas allmänna ansvar att informera allmänheten om myndighetens verksamhet. Myndigheterna ska också genom samarbete med myndigheter och andra ta tillvara de fördelar som kan vinnas för enskilda och för staten, 6 § myndighetsförordningen (2007:515). Transportstyrelsen är den myndighet som har ansvar för samordningen av de statliga myndigheternas trafiksäkerhetsarbete (se 3 § förordningen [2008:1300] med instruktion för Transportstyrelsen). Några författningsändringar för att genomföra direktivet i denna del behövs alltså inte.

5.8 Delegering och översyn av direktivet (artiklarna 9, 10 och 11)

Bedömning: Artiklarna innehåller inga förpliktelser för medlemsstaterna och kräver därmed inga författningsändringar.

Skälen för bedömningen: Artiklarna rör kommissionens befogenhet att anta delegerade akter och delegeringens utövande samt kommissionens översyn av direktivet. Eftersom de inte innehåller några förpliktelser för medlemsstaterna behövs inga författningsändringar.

5.9 Införlivande, ikraftträdande och adressater (artikel 12, 13 och 14)

Förslag: De författningsändringar som föreslås ska träda i kraft den 7 november 2013.

Skälen för förslaget: De åtgärder som medlemsstaterna vidtar för att genomföra direktivet ska enligt artikel 12 vara genomförda senast den 7 november 2013. Den författningsreglering som behövs bör träda i kraft detta datum.

I avsnitt 3.2 har redogjorts för den process som för närvarande pågår inför domstolen och som kan leda fram till att direktivet ogiltigförklaras. Skyldigheten att genomföra direktivet kvarstår dock till dess att den frågan har avgjorts.

5.10 CBE-direktivet i ATK-verksamheten

Inledningsvis kan anmärkas att CBE-direktivet i sig inte medför någon skyldighet för Sverige att lagföra utländska förare (se

avsnitt 5.4). Trots detta bör de möjligheter till sökningar som CBE-direktivet erbjuder utnyttjas till att följa upp fler hastighetsöverträdelse begångna med utlandsregistrerade fordon.

Utredning av hastighetsöverträdelsen

Som nämnts ovan i avsnittet om utredning och lagföring av trafikbrott (4.4.2) får ett föreläggande av ordningsbot utfärdas endast om gärningsmannens identitet är styrkt. Nedan beskrivs hur gärningsmannens identitet kan utredas i de fall då fordonet är registrerat i en annan medlemsstat.

Till att börja med finns det en möjlighet att begära jämförande pass- eller körkortsbilder enligt det förfarande som följer av förordningen (2008:1396) om förenklat uppgiftsutbyte mellan brottsbekämpande myndigheter i Europeiska unionen. Som tidigare beskrivits (avsnitt 4.4.3) kan dock den anmodade staten vägra att lämna ut sådana bilder eftersom den svenska utredningen rör ett bötesbrott. Det är inte heller alla länder som för sådana register som i Sverige, med bilder som är användbara som jämförelsematerial. I detta sammanhang kan anmärkas att en praktisk erfarenhet från ATK-enhetens arbete är att det är viktigt att få ut information till den som misstänks så snart som möjligt. En snabb uppföljning av hastighetsöverträdelsen ökar chanserna att den som misstänks också erkänner förseelsen. I dag skickas vanligtvis informationsbrevet inom 14 dagar efter att hastighetsöverträdelsen fotograferats. Ett översändande av pass- och körkortsbilder enligt den nämnda förordningen förutsätter alltså i praktiken att den processen går snabbt.

En annan möjlighet skulle kunna vara att skicka ett informationsbrev där den misstänkte ombeds att själv bifoga en kopia av pass, körkort eller annan identitetshandling. Detta förfarande används i dag på utländska förare som vistas mer varaktigt i Sverige, men där personen i fråga inte finns i svenska pass- eller körkortsregister (se avsnitt 4.4.4). Fördelen med ett sådant förfarande är att uppföljning kan ske snabbt.

En lagföring borde också i vissa fall kunna vara möjlig utan att det finns några jämförande bilder. Om den som enligt det utländska fordonsregistret äger fordonet till ålder och kön förefaller passa in på den bild av föraren som finns från hastighetskameran, innebär detta i sig en viss sannolikhet för att ägaren är densamma som föraren. Om ägaren i dessa fall erkänner förseelsen bör detta kunna vara tillräcklig utredning av förarens identitet.

Det kan tilläggas att förundersökningssekretessen inte bör hindra att bilden på föraren i de ovan angivna fallen bifogas informationsbrevet. Att den som misstänks för förseelsen får ta del av den utredning som ligger bakom misstanken, får anses öka värdet av ett eventuellt erkännande och göra det lättare för den som misstänks att ta ställning till om det är han eller hon som har framfört fordonet.

En annan möjlighet att utreda hastighetsöverträdelser med utländska fordon är att komma överens med andra länder om ett remissförfarande på samma sätt som sker mellan de nordiska länderna i dag (se avsnitt 4.4.5). En sådan ordning torde dock förutsätta att det andra landet har ett motsvarande intresse att kunna remittera utredningar till Sverige.

Beslutet att inleda förundersökning

Antagligen är det inte praktiskt möjligt att direkt följa upp alla hastighetsöverträdelser med fordon registrerade i andra EU-länder, utan någon form av urval måste göras. Det är tänkbart att beslutet att försöka följa upp hastighetsöverträdelserna kommer att bli beroende av vilken information om fordonets ägare som det utländska fordonsregistret innehåller. Beslutet om att inleda förundersökning bör därför fattas först efter det att sökningen enligt CBE-direktivet har skett, eftersom det är beslutet att inleda förundersökning som medför skyldigheten att skicka ut ett informationsbrev. Enligt nuvarande rutiner tas beslutet om att inleda förundersökning när bilden på föraren är tillräckligt

tydlig, vilket överensstämmer med bestämmelsen i 23 kap. 1 § rättegångsbalken, att förundersökning ska inledas så snart det på grund av angivelse eller av annat skäl finns anledning att anta att ett brott som hör under allmänt åtal har förövats. Utrymmer för att vidta utredande åtgärder innan ett beslut om att inleda förundersökning fattas är begränsat. Inom ramen för en s.k. förutredning kan det dock vidtas punktvisa åtgärder som syftar till att genom en begränsad komplettering berika beslutsunderlaget i förundersökningsfrågan (se bl.a. Ds Ju 1979:15 s. 37 f., JO 1997/98 s. 98 och 2000/01 s. 178). Att först göra en registerkontroll och sedan besluta om det finns förutsättningar att inleda förundersökning eller inte kan därmed inte anses strida mot gällande bestämmelser. Skulle det anses nödvändigt att också göra en kontroll mot Schengens informationssystem för att se om fordonet är efterlyst bör detta också kunna göras innan beslut om att inleda förundersökning fattas.

Lagföringen

ATK-enheten står för den huvudsakliga lagföringen genom att utfärda förelägganden av ordningsbot, ”kontorsförelägganden”, för de hastighetsöverträdelser där den misstänkte föraren erkänner förseelsen. Kontorsförelägganden kan enligt gällande rätt inte utfärdas till personer med hemvist utanför Norden i enlighet med RPS föreskrifter (16 § RPSFS 2008:1, FAP 261-1). För att utomnordiska förare ska kunna lagföras genom sådana förelägganden måste alltså dessa föreskrifter ändras. Författningen är i och för sig inte tillämplig när ATK-enheten utfärdar elektroniska förelägganden av ordningsbot (1 § i anförd författning). Det framstår ändå inte som lämpligt att utfärda förelägganden på svenska till någon som då inte kan förväntas förstå föreläggandets innebörd (jfr resonemanget beträffande strafförelägganden, avsnitt 4.4.3 om lagföring när föraren lämnat landet). Rutiner för att översätta den svenska blanketten eller på något annat sätt förklara dess innebörd på samma språk som

används i informationsbrevet som skickas, bör utarbetas om kontorsförelägganden ska skickas till länder utanför Norden.

Att använda strafföreläggande möter inga formella hinder, men det skriftliga besked som skickas till den som misstänks bör i så fall översättas till det språk som den misstänkte kan förväntas förstå, i första hand det språk som informationsbrevet är skrivet på (se avsnitt 4.4.3 om lagföring när föraren lämnat landet). Möjligen skulle man kunna tänka sig att i stället skicka en fullmakt enligt 48 kap. 10 § rättegångsbalken till den som misstänks. Den praktiska fördelen med det skulle vara att det redan finns fullmakter som är översatta till vissa språk och att en översättning då inte behövs. Systemet med fullmakter framstår dock som mindre lämpligt i ett skriftligt förfarande, och det skulle kunna vara svårt för den som får en sådan fullmakt att ta till sig innebörden av den och skriva under den, även om personen i fråga dessförinnan erkänt trafikförseelsen efter att ha fått ett informationsbrev. Ett alternativ är att utfärda stämning. Det torde då ofta vara möjligt att avgöra målet på handlingarna (se avsnitt 4.4.2).

Det är också möjligt att inta en annan utgångspunkt än den som för nuvarande gäller beträffande överföring av lagföring. Den nuvarande svenska hållningen är att överföring av lagföring inte begärs om brottet kommer att leda till böter, trots att denna begränsning inte följer av lagföringskonventionen (se avsnitt 4.4.3). Att begära överföring av lagföring är dock ingen heltäckande lösning, eftersom långt ifrån alla EU-medlemsstater har tillträtt lagföringskonventionen (en uppräknig av vilka länder som tillträtt finns i 1 § förordningen (1978:108) om internationellt samarbete rörande lagföring för brott).

6 Ekonomiska konsekvenser

Bedömning: De kostnader som förslagen ger upphov till kan finansieras inom befintliga anslag.

Skälen för bedömningen: Enligt direktivet ska varje medlemsstat ansvara för kostnader avseende administration, användning och underhåll av den programvara som behövs för att genomföra informationsutbytet (artikel 4.5).

De myndigheter vars verksamheter berörs av informationsutbytet är Rikspolisstyrelsen, Transportstyrelsen och Datainspektionen.

Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen deltar i en arbetsgrupp som har uppdraget att genomföra den tekniska tillämpningen av både Prömrådsbeslutet och CBE-direktivet. Kostnaderna har hittills kunnat finansieras inom befintliga anslag.

I departementspromemorian Genomförande av Prömrådsbeslutet gjordes bedömningen att genomförandet av Prömrådsbeslutet inte gav upphov till större kostnader än att dessa kunde rymmas inom befintliga anslag (Ds 2009:8 s. 183 ff.). Inte vare sig Transportstyrelsen eller Rikspolisstyrelsen hade några synpunkter på promemorians förslag i den delen (se prop. 2010/11:129 s. 97).

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen deltar redan i informationsutbyte avseende fordonsuppgifter i EUCARIS-nätverket. EUCARIS styrelse tar ut en årlig avgift för anslutning till systemet. För år 2013 kommer, enligt uppgift från Transportstyrelsen, anslutning till EUCARIS för sökningar enligt CBE-direktivet att kosta ca 80 000kr. Kostnaden kan sedan komma att minska för år 2014 och framåt när systemet är operativt.

Enligt CBE-direktivet ska den programvara som medlemsstaterna använder möjliggöra informationsutbyte via s.k. batchöverföring (artikel 4.4). Transportstyrelsen har gjort bedömningen att utvecklingen av den programvara som behövs för informationsutbytet enligt CBE-direktivet kommer att kosta 2,1 miljoner kr. Utgångspunkten för denna beräkning är de kostnader för utveckling av programvara m.m. som Prömrådsbeslutet medförde.

Dessa kostnader bör kunna finansieras inom ramen för befintliga anslag.

Som konstaterades när det gällde informationsutbytet av fordonsuppgifter med anledning av Prömrådsbeslutet kommer Transportstyrelsens uppgift som kontaktställe, när informationsutbytet börjar fungera rent tekniskt, bestå i att automatiskt besvara inkommande förfrågningar och registrera vissa uppgifter om informationsutbytet. Även registreringen kommer att ske automatiskt. Arbetsökningen avseende Prömrådsbeslutet bedömdes därför kunna finansieras inom befintliga anslag. Eftersom samma förhållanden gäller för informationsutbytet enligt CBE-direktivet, bör även dessa kostnader kunna finansieras inom befintliga anslag. Transportstyrelsen har beräknat kostnaden för varje sökning från en annan stat i det svenska fordonsregistret till 80 öre. Hur stor den totala kostnaden för inkommande sökningar kommer att bli går inte att beräkna eftersom det inte går att bedöma hur många sökningar som kommer att ske. Det kan dock inte förväntas att

antalet sökningar i det svenska fordonsregistret skulle bli så stort att myndigheten av den anledningen behöver ges extra anslag.

Rikspolisstyrelsen

Hur många sökningar som kommer att utgå från Rikspolisstyrelsen som svenskt kontaktställe beror på hur polisen kommer att utnyttja möjligheten att söka enligt CBE-direktivet. Som angetts ovan kan det förväntas att CBE-direktivet i första hand kommer att tillämpas inom ramen för automatisk trafik-säkerhetskontroll (ATK). Själva sökningarna och registreringen av uppgifter om sökningarna kommer att ske automatiskt. Kostnaderna för det initiala tekniska genomförandet och det fortsatta tekniska arbetet med sökfunktionen bör, liksom för Transportstyrelsens del, kunna finansieras inom befintliga anslag.

De kostnader som i övrigt kan uppstå för Rikspolisstyrelsens del är beroende av den arbetsökning och de övriga kostnader som kan följa av att ATK-enheten i framtiden utreder fler hastighetsöverträdelser med utländska fordon. Inledningsvis kommer arbetet att bestå i bl.a. att ta fram informationsbrev som följer både direktivets krav och de svenska utredningsrutiner som kommer att tillämpas. Informationsbrevens måste också översättas till rätt språk i enlighet med direktivet. Översättningskostnader kommer också troligen att uppstå fortlöpande, när misstänkta förare inte bara erkänner eller förnekar förseelsen utan också skriver ytterligare kommentarer som svar på informationsbrevet.

Antalet ärenden med utomnordiska fordon var år 2011 strax över 10 000, omkring 5 procent av den totala ärendemängden. Den procentsiffran är densamma för första halvåret 2012. Avseende åren 2008 – 2010 utgjorde de utomnordiska fordonen omkring 3,5 procent av den totala ärendemängden (uppgifter från ATK-enheten).

De sammanlagda kostnaderna får antas vara så begränsade att de kan finansieras inom ramen för befintliga anslag.

Datainspektionen

Genomförandet av Prömrådsbeslutet och CBE-direktivet innebär en ny tillsynsuppgift för Datainspektionen. I sitt remissvar på departementspromemorian Genomförande av Prömrådsbeslutet anförde Datainspektionen att myndigheten inte delade promemorians bedömning att de utökade arbetsuppgifterna för Datainspektionens del kunde finansieras inom befintliga anslag. Regeringen gjorde dock samma bedömning som den i promemorian, men anförde att regeringen kommer att följa utvecklingen (prop. 2010/11:129 s. 98). Det finns mot denna bakgrund ingen anledning att nu göra någon annan bedömning än att de tillsynsuppgifter som uppkommer på grund av informationsutbyte enligt CBE-direktivet i vart fall inledningsvis kan rymmas inom befintliga anslag.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete

2 § I denna lag avses med

utländska tjänstemän: utländska polismän och andra utländska tjänstemän som har anmälts vara behöriga att utföra sådant gränsöverskridande arbete som avses i artikel 40 och 41 i konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 (Schengenkonventionen),

förföljande tjänstemän: utländska tjänstemän som förföljer en person på svenskt territorium enligt denna lag,

svenska tjänstemän: svenska polismän, tulltjänstemän eller kustbevakningstjänstemän när de enligt lag eller annan författning har polisiära befogenheter,

Öresundsförbindelsen: den fasta förbindelsen över Öresund som den definieras i artikel 2 i avtalet av den 6 oktober 1999 mellan Konungariket Sveriges regering och Konungariket Danmarks regering om polisiärt samarbete i Öresundsregionen, – Prümrådsbeslutet: rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet,

referensuppgifter: registeruppgifter som inte röjer identiteten på en person, antingen i form av en sifferbeteckning och ett fingeravtryck eller en sifferbeteckning och en DNA-profil från den icke-kodifierande delen av personens DNA, och

CBE-direktivet: Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU av den 25 oktober 2011 om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.

I paragrafen definieras vissa grundläggande begrepp som används i lagen. En ny definition, av CBE-direktivet, har införts, för att inte tynga alla bestämmelser med direktivets fullständiga namn.

Informationsutbyte enligt CBE-direktivet

22 § I lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst till uppgifter i vägtrafikregistret.

Paragrafen, som är ny, innehåller upplysning om att det i lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst till uppgifter i vägtrafikregistret. Dessa bestämmelser finns i 5 § 7 och 8 § lagen om vägtrafikregister. Bestämmelsen motsvarar 20 § i lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete som ger motsvarande upplysning när det gäller samarbete enligt Prüm-rådsbeslutet.

23 § Om det behövs som ett led i att identifiera en person som är misstänkt för att ha begått ett sådant brott som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde får det svenska kontaktstället i enskilda fall genom direktåtkomst söka uppgifter i en annan stats fordonsregister. Vid sökning får endast ett fordons fullständiga registreringsnummer användas som sökbegrepp. Uppgifter får behandlas endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och om behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret.

Paragrafen är ny. Genom bestämmelsen skapas lagstöd för de sökningar som svenska myndigheter kan komma att göra med stöd av CBE-direktivet.

Av bestämmelsen följer att sökning kan ske i en annan stats fordonsregister under förutsättning att det behövs för att identifiera den som misstänks för ett trafikbrott om brottet i fråga omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde. Av andra meningens följer att endast ett fordons fullständiga registreringsnummer får användas vid sökning (artikel 4.2 första stycket i direktivet).

Bestämmelsen är i övrigt utformad på samma sätt som 21 §, som avser möjligheten att söka i andra staters fordonsregister enligt Prömrådsbeslutet. Precis som denna bestämmelse innebär den förevarande att sökning endast får ske i enskilda fall, att uppgifter får behandlas endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och om en behandling hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret. För en kommentar till dessa delar av bestämmelsen, se prop. 2010/11:129 s. 111.

Gemensamma bestämmelser för Prömrådsbeslutet och CBE-direktivet

24 § Bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204) om rättelse och skadestånd gäller vid behandling av personuppgifter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Paragrafen motsvarar nuvarande 22 §. Bestämmelsen infördes vid genomförandet av Prömrådsbeslutet (se prop. 2010/11:129 s. 91 och s. 111.)

25 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter om

1. samarbete enligt Prömrådsbeslutet när det gäller behandling av personuppgifter samt bistånd vid större evenemang, katastrofer och allvarliga olyckor *och*
2. *informationsutbyte enligt CBE-direktivet.*

Paragrafen innehåller upplysning om att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer har kompetens att meddela ytterligare föreskrifter om samarbete enligt Prömrådsbeslutet och motsvarar i sak den tidigare 23 § med ett tillägg avseende CBE-direktivet.

Uppdraget

Näringsdepartementet

2012-03-09

N2012/1420/KLS

Genomförande av direktivet om gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott

Bakgrund

Ett av huvudmålen för Europeiska unionens transportpolitik är förbättrad trafiksäkerhet. Som en del i det arbetet antog rådet och Europaparlamentet den 25 oktober 2011 ett direktiv om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (2011/82/EU). Syftet med direktivet är att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter inom unionen genom att göra det lättare för brottsbekämpande myndigheter att följa upp trafikbrott som begås med fordon som är registrerade i en annan medlemsstat än den där brottet begicks. Vid utredningen av sådana brott ska den medlemsstat där brottet begicks genom sitt nationella kontaktställe få söka information om fordonet och fordonsägaren i fordonsregistret i den medlemsstat där fordonet är registrerat. Den medlemsstat där brottet begicks avgör om det finns anledning att följa upp brottet. Om brottet följs upp ska medlemsstaten enligt den tillämpliga nationella lagstiftningen ge fordonsägaren viss information.

Medlemsstaterna har redan kommit överens om att ge varandra möjlighet att söka uppgifter i varandras fordonsregister genom rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett

fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (det s.k. Prüm-rådsbeslutet). Enligt artikel 12 i rådsbeslutet ska medlemsstaterna kunna göra automatiska sökningar i varandras fordonsregister för att förebygga eller utreda brott, för undersökning av sådana överträdelser som i den ansökande staten lyder under domstols- och åklagarväsendets behörighet eller för att upprätthålla allmän säkerhet. Bestämmelserna i Prüm-rådsbeslutet om automatiserat utbyte av fordonsuppgifter har i huvudsak genomförts i lagen (2000:343) och förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete samt i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister (se prop. 2010/11:129, bet. 2010/:JuU15, rskr. 2010/11:302).

De möjligheter till informationssökning som föreskrivs i direktivet och bestämmelserna i Prüm-rådsbeslutet är utformade på ett likartat sätt. Anledningen till att bestämmelserna i rådsbeslutet inte anses tillräckliga är framförallt att de trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av direktivet inte behandlas på ett enhetligt sätt i medlemsstaterna. I vissa stater betraktas de som administrativa förseelser, medan de i andra utgör brott. I de medlemsstater där de utgör administrativa förseelser kan Prüm-rådsbeslutet inte tillämpas, eftersom det endast är tillämpligt i straffrättsliga förfaranden. Till skillnad från Prüm-rådsbeslutet innehåller direktivet även bestämmelser om information till den enskilde vid uppföljning av brotten.

Behovet av en utredning

Direktivet om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott ska vara genomfört senast den 7 november 2013. Det bör övervägas hur direktivet lämpligen bör genomföras i svensk rätt. Två frågor som behöver analyseras närmare rör förhållandet till Prüm-rådsbeslutet och betydelsen av att Sverige tillämpar föransvar vid trafiksäkerhetsrelaterade brott.

Flertalet av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av direktivet utgör brott enligt svensk rätt. Det innebär att uppgifter om ägaren till det fordon som har varit inblandat i brottet även kan sökas enligt Prömrådsbeslutet. Frågan om hur informationssökning enligt direktivet förhåller sig till sökningar enligt Prömrådsbeslutet måste därför analyseras.

Enligt direktivet får sökningar göras i en annan medlemsstats fordonsregister för att få fram uppgifter om fordonet samt om fordonsägaren eller fordonsinnehavaren. I Sverige tillämpas dock föraransvar för de brott som omfattas av direktivet. Många trafiksäkerhetsrelaterade brott upptäcks genom automatiska trafiksäkerhetskontroller och lagförs genom strafföreläggande och föreläggande av ordningsbot. I dessa fall identifieras inte föraren på plats och det är således inte tillräckligt att få uppgift om ägaren till fordonet. Det måste därför analyseras hur sökningar enligt direktivet kan användas för att utreda och lagföra brott. Därvid bör analyseras om de förenklade förfarandena för lagföring, strafföreläggande och föreläggande av ordningsbot, kan tillämpas.

Uppdraget

En utredare ges i uppdrag att överväga hur direktivet om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott bör genomföras i svensk rätt. Utredaren ska lämna förslag till de författningsändringar, både i lag och förordning, som bedöms nödvändiga och lämpliga. En utgångspunkt bör vara att dessa bestämmelser och bestämmelserna om uppgiftsutbyte enligt Prömrådsbeslutet om möjligt ska ha en likartad utformning.

Utredaren ska analysera och redovisa vilka ekonomiska konsekvenser förslagen kan komma att medföra och föreslå hur kostnaderna ska finansieras.

Utredaren ska under arbetet samråda med berörda myndigheter, i första hand Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2012.

I

(Lagstiftningsakter)

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2011/82/EU

av den 25 oktober 2011

om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

den där brottet ägde rum. Detta direktiv syftar till att se till att trafiksäkerhetsrelaterade brott även i dessa fall utreds på ett effektivt sätt.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 87.2,

- (3) I sitt meddelande av den 20 juli 2010 med titeln "Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020" påpekade kommissionen att upprätthållandet av lagstifningen fortfarande är en avgörande faktor för att skapa förutsättningar för en betydande minskning av antalet dödsfall och skador i trafiken. Rådet ansåg i sina slutsatser av den 2 december 2010 om trafiksäkerhet dessutom att medlemsstaterna borde överväga behovet av att ytterligare stärka upprätthållandet av trafikreglerna, där så är lämpligt även på unionsnivå. Rådet uppmanade kommissionen att undersöka möjligheterna att harmonisera trafikregler på unionsnivå där så är lämpligt. Kommissionen bör därför utvärdera behovet av att i framtiden föreslå ytterligare åtgärder som underlättar gränsöverskridande uppföljning av trafikbrott, särskilt sådana som gäller allvarliga trafikolyckor.

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽¹⁾, och

- (4) Större konvergens mellan medlemsstaternas kontrollåtgärder bör också uppmuntras, och kommissionen bör i detta avseende undersöka om det finns ett behov av att utveckla gemensamma standarder för automatisk kontrollutrustning för trafiksäkerhetskontroller.

av följande skäl:

- (1) Förbättrad trafiksäkerhet är ett av huvudmålen för unionens transportpolitik. Unionen arbetar för att förbättra trafiksäkerheten för att minska antalet dödsolyckor, personskador och materiella skador. I detta arbete är det viktigt att konsekvent följa upp, och utdöma påföljder för, trafikbrott som begås i unionen och som allvarligt äventyrar trafiksäkerheten.
- (2) På grund av att lämpliga förfaranden saknas och trots de befintliga möjligheter som ges enligt rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet ⁽²⁾, och rådets beslut 2008/616/RIF av den 23 juni 2008 om genomförande av beslut 2008/615/RIF ⁽³⁾ (nedan kallade *Prümbesluten*), verkställs påföljder i form av bötesstraff emellertid sällan för vissa trafikbrott om de begås med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat än

- (5) Unionsmedborgarna bör göras mer medvetna om de trafiksäkerhetsregler som gäller i de olika medlemsstaterna och om genomförandet av detta direktiv, i synerhet genom lämpliga åtgärder som säkerställer tillräcklig information om konsekvenserna av att inte följa trafiksäkerhetsreglerna vid resor i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten.

⁽¹⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 17 december 2008 (EUT C 45 E, 23.2.2010, s. 149) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 17 mars 2011 (EUT C 136 E, 6.5.2011, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 6 juli 2011 (ämnat ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 29 september 2011.

⁽²⁾ EUT L 210, 6.8.2008, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 210, 6.8.2008, s. 12.

- (6) För att förbättra trafiksäkerheten i hela unionen och säkerställa att inhemska och utländska förare som begår trafiksäkerhetsrelaterade brott behandlas lika, bör uppföljningen av trafikbrott underlättas, oberoende av i vilken medlemsstat fordonet är registrerat. Ett system för gränsöverskridande informationsutbyte bör därför införas för

- vissa fastställda trafiksäkerhetsrelaterade brott, oavsett om dessa är av administrativ eller straffrättslig art enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning, som gör det möjligt för den medlemsstat där brottet begicks att få tillgång till uppgifter i registreringsmedlemsstatens fordonregister.
- (7) Ett effektivare gränsöverskridande utbyte av uppgifter i fordonregister, vilket bör förenkla identifiering av personer som misstänks för trafiksäkerhetsrelaterade brott, kan öka den preventiva effekten och leda till att en person som framför ett fordon registrerat i en annan medlemsstat än den där brottet begås uppvisar större försiktighet, och därmed förhindra dödsfall i trafiken.
- (8) De trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av detta direktiv behandlas inte på ett enhetligt sätt i medlemsstaterna. I vissa medlemsstaters nationella lagstiftning klassificeras dessa brott som "administrativa", medan de i andra klassificeras som "straffrättsliga". Detta direktiv bör tillämpas oavsett hur dessa brott klassificeras i nationell lagstiftning.
- (9) Inom ramen för Prümbesluten ger medlemsstaterna varandra rätt att få tillgång till uppgifter i sina respektive fordonregister för att förbättra informationsutbytet och påskynda gällande förfaranden. Bestämmelserna om tekniska specifikationer för och tillgången till automatiskt uppgiftsutbyte som anges i Prümbesluten bör så långt som möjligt inkluderas i detta direktiv.
- (10) Befintliga programvaror bör därför ligga till grund för uppgiftsutbytet enligt detta direktiv och bör samtidigt också underlätta medlemsstaternas rapportering till kommissionen. Sådana programvaror bör säkerställa ett snabbt, säkert och konfidentiellt utbyte av specifika uppgifter i fordonregistren mellan medlemsstater. Man bör utnyttja den programvara som används inom det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eu-caris), och som medlemsstaterna enligt Prümbesluten måste använda när det gäller uppgifter i fordonregister. Kommissionen bör rapportera om en bedömning av hur de programvaror som används för tillämpningen av detta direktiv fungerar.
- (11) Tillämpningsområdet för ovan nämnda programvaror bör begränsas till processer som används i informationsutbytet mellan nationella kontaktpunkterna i medlemsstaterna. Förfaranden och automatiserade processer i vilka informationen ska användas faller utanför tillämpningsområdet för sådan programvara.
- (12) Informationshanteringsstrategin för EUs inre säkerhet syftar till att hitta de enklaste, mest spårbara och mest kostnadseffektiva lösningarna för uppgiftsutbyte.
- (13) Medlemsstaterna bör kunna kontakta ägaren eller innehavaren av fordonet eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för det trafiksäkerhetsrelaterade brottet för att hålla den berörda personen informerad om tillämpliga förfaranden och om de rättsliga följderna enligt lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks. I samband med detta bör medlemsstaterna överväga att skicka informationen om de trafiksäkerhetsrelaterade brotten på det språk som registreringsbeviset är avfattat på eller det språk som det är mest troligt att den berörda personen förstår, för att se till att denne klart förstår den lämnade informationen. Medlemsstaterna bör vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att endast den berörda personen informeras och inte tredje part. I det avseendet bör medlemsstaterna använda detaljerade rutiner motsvarande de som används för uppföljning av sådana överträdelse, däribland när så är lämpligt genom rekommenderad försändelse. Detta gör det möjligt för den personen att bemöta informationen på ett lämpligt sätt, särskilt genom att be om ytterligare information, betala bötesbeloppet eller utöva sin rätt till försvar, särskilt i händelse av att fel person pekats ut. Ytterligare åtgärder omfattas av tillämpliga rättsliga instrument, inklusive instrument som rör ömsesidigt bistånd och ömsesidigt erkännande, till exempel rådets rambeslut 2005/214/RIF av den 24 februari 2005 om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande av bötesstraff ⁽¹⁾.
- (14) Medlemsstaterna bör överväga att tillhandahålla motsvarande översättning av det informationsbrev som skickats av den medlemsstat där brottet begicks, enligt vad som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU av den 20 oktober 2010 om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden ⁽²⁾.
- (15) För att bedriva en trafiksäkerhetspolitik som syftar till en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen, och med hänsyn till de mycket varierande förhållandena som råder inom unionen, bör medlemsstaterna, utan att detta påverkar striktare politik och lagstiftning, agera för att säkerställa större konvergens mellan medlemsstaterna när det gäller trafikregler och upprätthållandet av dessa. Inom ramen för sin rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv bör kommissionen undersöka behovet av att utveckla gemensamma standarder för att upprätta jämförbara metoder,

⁽¹⁾ EUT L 76, 22.3.2005, s. 16.

⁽²⁾ EUT L 280, 26.10.2010, s. 1.

rutiner och minimistandarder på unionsnivå, och då beakta internationellt samarbete och befintliga trafiksäkerhetsavtal, i synnerhet Wienkonventionen om vägtrafik av den 8 november 1968.

- (16) Inom ramen för sin rapport till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas tillämpning av detta direktiv bör kommissionen undersöka behovet av gemensamma kriterier för medlemsstaternas förfaranden för uppföljning av underlåtenhet att betala böter i enlighet med medlemsstaternas lagar och förfaranden. I denna rapport bör kommissionen ta upp frågor såsom förfarandena mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter när det gäller att överföra det slutliga beslutet om en påföljd och/eller en bot och erkännandet och verkställandet av det slutliga beslutet.
- (17) Under förberedelserna för översynen av detta direktiv bör kommissionen samråda med berörda aktörer på trafiksäkerhetsområdet, såsom trafiksäkerhetsmyndigheter och brottsbekämpande myndigheter, brottsofferföreningar och andra icke-statliga organisationer som verkar inom trafiksäkerhetsområdet.
- (18) Närmare samarbete mellan brottsbekämpande myndigheter bör gå hand i hand med respekt för grundläggande rättigheter, särskilt rätten till respekt för integritet och skydd av personuppgifter, som bör garanteras genom särskilda förfaranden för dataskydd vilka särskilt bör beakta särdragen i gränsöverskridande online-åtkomst till databaser. Det är nödvändigt att de programvaror som ska användas gör det möjligt att utbyta information under säkra former och säkerställer att de översända uppgifterna förblir konfidentiella. De uppgifter som samlas in enligt detta direktiv får inte användas i något annat syfte än vad som anges i direktivet. Medlemsstaterna bör iakta skyldigheterna när det gäller villkor för användning och tillfällig lagring av uppgifterna.
- (19) Eftersom uppgifterna rörande identifieringen av en gärningsman utgör personuppgifter, bör medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa tillämpningen av relevanta bestämmelser i rådets rambeslut 2008/977/RIF av den 27 november 2008 om skydd av personuppgifter som behandlas inom ramen för polis-samarbete och straffrättsligt samarbete⁽¹⁾. Alla berörda personer bör ha rätt att när de underrättas om brottet få information om rätten att ta del av, rätta och radera personuppgifter och om hur länge uppgifterna högst kan lagras på laglig väg, samt bör ha rätt att få oriktiga personuppgifter rättade och utan dröjsmål få olagligt registrerade uppgifter raderade, utan att detta påverkar iakttagandet av de formella kraven i samband med den berörda medlemsstatens förfaranden för överklagande och prövning.
- (20) Det bör vara möjligt för tredjeland att delta i utbytet av uppgifter ur fordonsregister, förutsatt att de har ingått ett

avtal om detta med unionen. Ett sådant avtal behöver innehålla nödvändiga bestämmelser om dataskydd.

- (21) Detta direktiv står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som särskilt fastställs i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna som det hänvisas till i artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen.
- (22) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokollet om Förenade kungarikets och Irlands ställning med avseende på området med frihet, säkerhet och rättvisa, fogat till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4 i det protokollet, deltar dessa medlemsstater inte i antagandet av detta direktiv, som inte heller är bindande för eller tillämpligt på dem.
- (23) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokollet om Danmarks ställning, fogat till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, deltar Danmark inte i antagandet av detta direktiv, som inte heller är bindande för eller tillämpligt på Danmark.
- (24) I syfte att uppfylla målet om informationsutbyte mellan medlemsstaterna genom samverkande system bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller att beakta relevanta ändringar till beslut 2008/615/RIF och beslut 2008/616/RIF eller när det krävs i unionsrättsakter som är direkt relevanta för uppdateringen av bilaga L. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (25) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning⁽²⁾ uppmantras medlemsstaterna att för egen del och i unionens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (26) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen genom att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott, när dessa begås med ett fordon registrerat i en annan medlemsstat än den där brottet begicks, inte i tillräcklig utsträckning kan grundas av medlemsstaterna och det därför, på grund av

⁽¹⁾ EUT L 350, 30.12.2008, s. 60.

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

- (27) Europeiska datatillsynsmannens har hörts och antagit ett yttrande ⁽¹⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Detta direktiv syftar till att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen genom att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott och därmed verkställandet av påföljder, när dessa brott begås med ett fordon registrerat i en annan medlemsstat än den medlemsstat där brottet begicks.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Detta direktiv gäller följande trafiksäkerhetsrelaterade brott:

- a) Fortkörning.
 - b) Ej använt bilbälte.
 - c) Rödljuskörning.
 - d) Rattfylleri.
 - e) Drograttfylleri.
 - f) Ej burit hjälm.
 - g) Användning av förbjuden körbana.
 - h) Olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning.
- Artikel 3
- Definitioner**
- I detta direktiv avses med
- a) fordon: varje motordrivet fordon, även motorcyklar, som normalt är avsett för person- eller godstransport på väg,
 - b) medlemsstat där brottet begicks: den medlemsstat där brottet begicks,
 - c) registreringsmedlemsstat: den medlemsstat där det fordon varmed trafikbrottet begicks är registrerat,
 - d) fortkörning: överskridande av de hastighetsbegränsningar som gäller för vägen och för fordonet i fråga i den medlemsstat där brottet begicks,
 - e) ej använt bilbälte: åsidosättande av kravet på att använda bilbälte eller fasthållningsanordningar för barn i enlighet med rådets direktiv 91/671/EEG av den 16 december 1991 om obligatorisk användning av bilbälten och fasthållningsanordningar för barn i fordon ⁽²⁾ och lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,
 - f) rödljuskörning: körning mot rött trafikljus eller annan relevant stoppsignal, i enlighet med den definition som anges i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,
 - g) rattfylleri: körning under påverkan av alkohol, i enlighet med den definition som anges i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,
 - h) drograttfylleri: körning under påverkan av droger eller andra substanser med liknande effekt, i enlighet med den definition som anges i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,
 - i) ej burit hjälm: underlåtenhet att bära hjälm, i enlighet med den definition som anges i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,
 - j) användning av förbjuden körbana: olaglig användning av en del av vägen (körfält för utryckningsfordon, kollektivtrafik-körfält eller tillfälligt avstängda körfält på grund av trafikstockning eller vägarbete), i enlighet med den definition som anges i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,
 - k) olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning: olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning, i enlighet med den definition som anges i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,
 - l) nationellt kontakställe: behörig myndighet som utsetts för utbyte av uppgifter om fordonregister (vehiclé registration data),
 - m) automatisk sökning: förfarande för tillgång online för att söka i en, flera eller samtliga medlemsstaters eller deltagande länders databaser,

⁽¹⁾ EUT C 310, 5.12.2008, s. 9.

⁽²⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 26.

n) fordonssinnehavare: den person som är registrerad ägare till fordonet, i enlighet med den definition som anges i lagstiftningen i registreringsmedlemsstaten.

Artikel 4

Förfarande för informationsutbyte mellan medlemsstaterna

1. Vid utredningen av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som avses i artikel 2 ska medlemsstaterna ge övriga medlemsstaters nationella kontaktpunkter, som avses i punkt 3 i den här artikeln, tillträde till följande uppgifter i de nationella fordonregistren, med rätt att göra automatiska sökningar angående

- a) uppgifter om fordonet, och
- b) uppgifter om fordonsgävern eller fordonssinnehavaren.

De uppgifter som avses i leden a och b som är nödvändiga för att göra sökningen ska överensstämma med bilaga I.

2. Sökningar i form av utgående förfrågningar ska, med hjälp av det fullständiga registreringsnumret, utföras av det nationella kontaktpunkter i den medlemsstat där brottet begicks.

Dessa sökningar ska utföras i överensstämmelse med förfarandena i kapitel 3 i bilagan till beslut 2008/616/RIF, med undantag för punkt 1 i kapitel 3 i bilagan till beslut 2008/616/RIF, som ska omfattas av bilaga I till detta direktiv.

Den medlemsstat där brottet begicks ska inom ramen för detta direktiv använda de uppgifter som erhållits för att fastställa vem som är personligen ansvarig för trafiksäkerhetsrelaterade brott som avses i artiklarna 2 och 3.

3. Varje medlemsstat ska för utbyte av de uppgifter som avses i punkt 1 utse ett nationellt kontaktpunkt. De nationella kontaktpunkternas befogenheter ska fastställas i enlighet med den berörda medlemsstatens tillämpliga nationella lagstiftning.

4. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att informationsutbytet sker via samverkande elektroniska system utan att uppgifter från andra databaser används. Medlemsstaterna ska se till att detta informationsutbyte sker på ett kostnadseffektivt och säkert sätt och säkerställa säkerheten för och skyddet av de överförda uppgifterna, i så stor utsträckning som möjligt med hjälp av befintlig programvara, såsom den för artikel 12 i beslut 2008/615/RIF särskilt utarbetade programvaran och ändrade versioner av denna programvara, i överensstämmelse med bilaga I till detta direktiv och med punkterna 2 och 3 i kapitel 3 i bilagan till beslut 2008/616/RIF. De ändrade versionerna av programvaran ska möjliggöra informationsutbyte både online i realtid och via batchöverföring, och det senare alternativet möjliggör ett utbyte av flera förfrågningar eller svar i ett enda meddelande.

5. Varje medlemsstat ska ansvara för sina kostnader för administrationen, användningen och underhållet av den programvara som avses i punkt 4.

Artikel 5

Informationsbrev om trafiksäkerhetsrelaterade brott

1. Den medlemsstat där brottet begicks ska besluta huruvida uppföljningsförfaranden ska inledas avseende de trafiksäkerhetsrelaterade brott som avses i artikel 2.

Om den medlemsstat där brottet begicks beslutar att inleda sådana förfaranden ska denna medlemsstat, i överensstämmelse med sin nationella lagstiftning, informera ägaren, innehavaren av fordonet, eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för det trafiksäkerhetsrelaterade brottet om detta.

Denna information ska i enlighet med den nationella lagstiftningen omfatta de rättsliga följderna av detta inom den medlemsstatens territorium där brottet begicks enligt den medlemsstatens lagstiftning.

2. När den medlemsstat där brottet begicks skickar ut informationsbrevet till ägaren, innehavaren eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för det trafiksäkerhetsrelaterade brottet ska, i enlighet med den nationella lagstiftningen, all relevant information inkluderas, framför allt vilket trafiksäkerhetsrelaterat brott i artikel 2 som avses, ort, datum och tidpunkt för brottet, vilken nationell lagstiftning som överträts samt påföljden och i tillämpliga fall uppgifter om den utrustning som har använts för att upptäcka brottet. För det ändamålet får den medlemsstat där brottet begicks använda mallen i bilaga II.

3. Om den medlemsstat där brottet begicks beslutar att inleda ytterligare förfaranden avseende de trafiksäkerhetsrelaterade brott som avses i artikel 2, ska den medlemsstat där brottet begicks för att säkerställa respekten för de grundläggande rättigheterna skicka ut informationsbrevet på det språk som registreringsbeviset är avfattat på, om detta är känt, eller på ett av de officiella språken i registreringsmedlemsstaten.

Artikel 6

Medlemsstaternas rapportering till kommissionen

Medlemsstaterna ska senast den 7 november 2014 förelägga kommissionen en preliminär rapport. De ska även förelägga kommissionen en fullständig rapport senast den 6 maj 2016 och därefter vartannat år.

Den fullständiga rapporten ska innehålla uppgifter om hur många automatiska sökningar som den medlemsstat där brottet begicks har genomfört riktade till det nationella kontaktpunkter i registreringsmedlemsstaten till följd av brott som begåtts på dess territorium, tillsammans med uppgifter om vilken typ av brott som förfrågningarna gällde samt om antalet resultatösa förfrågningar.

Den fullständiga rapporten ska även innehålla en beskrivning av situationen på nationell nivå vad gäller uppföljningen av trafik-säkerhetsrelaterade brott, med information om andelen sådana brott som har följts upp genom ett informationsbrev.

Artikel 7

Dataskydd

1. Bestämmelserna om dataskydd i rambeslut 2008/977/RIF ska tillämpas på personuppgifter som behandlats enligt detta direktiv.

2. Framför allt ska varje medlemsstat, inom en rimlig tidsperiod, säkerställa att personuppgifter som behandlas enligt detta direktiv korrigeras om de är felaktiga eller raderas eller blockeras när de inte längre behövs, i enlighet med artiklarna 4 och 5 i rambeslut 2008/977/RIF, och att en tidsgräns för lagring av uppgifter fastställs i enlighet med artikel 9 i det rambeslutet.

Medlemsstaterna ska säkerställa att alla personuppgifter som behandlas enligt detta direktiv, endast används för de syften som anges i artikel 1 och att berörda personer har samma rättigheter att ta del av uppgifter och till rättelse, radering eller blockering av uppgifter samt att begära ersättning och att överklaga som de som följer av nationell lagstiftning som antas för att genomföra relevanta bestämmelser i rambeslut 2008/977/RIF.

Alla relevanta bestämmelser om dataskydd i Prümbesluten ska också tillämpas på personuppgifter som behandlats enligt detta direktiv.

3. Berörda personer ska ha rätt att få information om vilka personuppgifter som är registrerade i registreringslandet, som har översänts till den medlemsstat där brottet begicks, inbegripet datum för begäran och den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks.

Artikel 8

Information till trafikanter i unionen

1. Kommissionen ska på sin hemsida offentliggöra en sammanfattning på alla officiella språk för unionens institutioner av de bestämmelser som gäller i medlemsstaterna och som omfattas av tillämpningsområdet för detta direktiv. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om dessa bestämmelser.

2. Medlemsstaterna ska tillhandahålla trafikanter nödvändig information om de regler som gäller på deras territorium och de åtgärder genom vilka detta direktiv genomförs, i samarbete med trafiksäkerhetsorganisationer, icke-statliga organisationer som är verksamma på trafiksäkerhetsområdet och bilklubbar.

Artikel 9

Delegerade akter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10 för uppdatering av bilaga 1 till följd av

tekniska framsteg och för att beakta relevanta ändringar till beslut 2008/615/RIF och beslut 2008/616/RIF eller när det krävs i unionsrättsakter som är direkt relevanta för uppdateringen av bilaga 1.

Artikel 10

Delegeringens utövande

1. Befogenhet att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 9 ska ges till kommissionen för en period av fem år från 6 november 2011. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 9 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artikel 9 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 11

Översyn av direktivet

Kommissionen ska senast den 7 november 2016 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om medlemsstaternas tillämpning av detta direktiv. I rapporten ska kommissionen framför allt inrikta sig på följande aspekter samt, när det är lämpligt, lägga fram förslag som omfattar dessa aspekter:

— En bedömning av huruvida direktivet ska utvidgas till att även omfatta andra trafiksäkerhetsrelaterade brott.

— En bedömning av direktivets effektivitet när det gäller att minska antalet dödsolyckor på unionens vägar, i synnerhet huruvida detta direktivs effektivitet påverkas av dess territoriella tillämpningsområde.

5.11.2011

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 288/7

- En bedömning av behovet att utveckla gemensamma standarder för utrustning för automatisk kontroll och för förfaranden. I detta sammanhang uppmanas kommissionen att på unionsnivå utveckla riktlinjer för trafiksäkerhet inom ramen för den gemensamma transportpolitiken för att med hjälp av jämförbara metoder och praxis säkerställa ökad konvergens när det gäller medlemsstaternas upprätthållande av trafikreglerna. Dessa riktlinjer bör åtminstone omfatta överträdelse av hastighetsgränser, rattfylleri, underlåtenhet att använda säkerhetsbälte och rödljuskörning.
- En bedömning av behovet att inom ramen för all relevant EU-politik, däribland den gemensamma transportpolitiken, förstärka verkställandet av påföljder när det gäller trafiksäkerhetsrelaterade brott och föreslå gemensamma kriterier i fråga om uppföljandeförfaranden i händelse av underlåtenhet att betala böter.
- En utvärdering av möjligheterna att harmonisera trafikreglerna i lämpliga fall.
- En bedömning av den programvara som avses i artikel 4.4 i syfte att säkerställa ett korrekt genomförande av detta direktiv samt garantera ett effektivt, snabbt, säkert och konfidentiellt utbyte av specifika uppgifter i fordonsregistren.

Artikel 12

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 7 november 2013. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 13

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 14

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna i enlighet med fördragen.

Utfärdat i Strasbourg den 25 oktober 2011.

På Europaparlamentets vägnar

J. BUZEK
Ordförande

På rådets vägnar

M. DOWGIELEWICZ
Ordförande

BILAGA 1

UPPGIFTER RÖRANDE DEN SÖKNING SOM AVSES I ARTIKEL 4

Artikel	O/V (1)	Anmärkingar
Uppgifter om fordonet	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Registreringsnummer	O	(A (2))
Uppgifter om brottet	O	
Medlemsstat där brottet be- gicks	O	
Referensdatum för brottet	O	
Referensklockslag för brottet	O	
Ändamålet med sökningen	O	Kod som anger typen av brott i enlighet med artikel 2 1 = Fortkörning 2 = Rattifylleri 3 = Ej använt bilbälte 4 = Rödlistskörning 5 = Användning av förbjuden körbana 10 = Drograttifylleri 11 = Ej burit hjälm 12 = Olaglig användning av mobiltelefon eller annan kom- munikationsutrustning under körning

(1) O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfritt.

(2) Harmoniserad dokumentförkortning, se rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

TILLHANDAHÅLLNA UPPGIFTER SOM AVSES I ARTIKEL 4

Del I. Uppgifter om fordonet

Artikel	O/V (1)	Anmärkingar
Registreringsnummer	O	
Chassinummer/fordonets identifieringsnummer	O	
Registreringsland	O	
Märke	O	(D.1 (2)) t.ex. Ford, Opel, Renault.
Fordonets modell	O	(D.3) t.ex. Focus, Astra, Megane.
EU-kategorikod	O	(J) t.ex. mopeder, motorcyklar, bilar.

(1) O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfritt.

(2) Harmoniserad dokumentförkortning, se direktiv 1999/37/EG.

5.11.2011

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 288/9

Del II. Uppgifter om fordonsägaren eller fordonsinnehavaren

Artikel	O/V ⁽¹⁾	Anmärkingar
Uppgifter om fordonsinnehavare		(C.1 (9)) Uppgifterna avser innehavaren av det berörda registreringsbeviset.
Registrerade innehavares (företags) namn	O	(C.1.1) Separata fält ska användas för efternamn, infix, titlar osv. och namnet i utskriftsvänligt format ska kommuniceras.
Förnamn	O	(C.1.2) Separata fält ska användas för förnamn och initialer och namnet i utskriftsvänligt format ska kommuniceras.
Adress	O	(C.1.3) Separata fält ska användas för gata, husnummer och annex, postnummer, bostadsort, bosättningsland osv. och adressen i utskriftsvänligt format ska kommuniceras.
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Rättslig enhet	O	Enskild person, förening, bolag, företag m.m.
Födelseort	V	
ID-nummer	V	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget.
Uppgifter om fordonsägaren		(C.2) Uppgifterna avser fordonets ägare.
Ägarens (företags) namn	O	(C.2.1)
Förnamn	O	(C.2.2)
Adress	O	(C.2.3)
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Rättslig enhet	O	Enskild person, förening, bolag, företag m.m.
Födelseort	V	
ID-nummer	V	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget.
		För skrotade fordon, stulna fordon eller registreringsskyltar eller föräldrad fordonregistrering ska inga uppgifter om ägare eller innehavare anges. I stället ska meddelandet "Information saknas" skickas.

(1) O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.

(2) Harmoniserad dokumentförkortning, se direktiv 1999/37/EG.

BILAGA II

MALL FÖR DET INFORMATIONSBREV

som avses i artikel 5

[Försätsblad]

.....
[Avsändarens namn, adress och telefonnummer].....
[Adressatens namn och adress]

INFORMATIONSBREV

om ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som begåtts i
[namn på den medlemsstat där det trafiksäkerhetsrelaterade brottet begicks]

Sidan 2

Den begicks ett trafiksäkerhetsrelaterat brott med ett fordon med
[datum]
registreringsnummer av märket modell
virket konstaterades av
[namn på ansvarigt organ].

[Alternativ 1] (*)

Du är registrerad som innehavare av fordonet i fråga.

[Alternativ 2] (*)

Innehavaren av ovannämnda fordon har uppgett att du körde fordonet vid den tidpunkt då det trafiksäkerhetsrelaterade brottet begicks.

Det trafiksäkerhetsrelaterade brottet beskrivs närmare på sidan 3.

Bötesbeloppet för brottet uppgår till EUR/nationell valuta.

Betalningsfristen löper ut den

Om du inte har för avsikt att betala boten, ombeds du att fylla i den bifogade svarsblanketten (sidan 4) och skicka den till den angivna adressen.

Detta brev ska behandlas i enlighet med nationell lagstiftning i
[namnet på den medlemsstat där det trafiksäkerhetsrelaterade brottet begicks].

(*) Stryk, om det inte är tillämpligt.

Sidan 3
Beskrivning av brottet

a) *Uppgifter om det fordon med vilket brottet begicks:*

Registreringsnummer:

Registreringsland:

Märke och modell:

b) *Uppgifter om brottet:*

Ort, datum och tidpunkt där brottet begicks:
.....

Brottets art och rubricering:
.....

Förkörning, ej använt bilbälte, rödljuskörning, rattfylleri, drograttfylleri, ej burit hjälm, användning av förbjuden körbana, olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning (*).

Detaljerad beskrivning av brottet:
.....

Hänvisning till relevant lagstiftning:
.....

Beskrivning av eller hänvisning till beviset för brottet:
.....

c) *Uppgifter om den utrustning som användes för att upptäcka brottet (†):*

Typ av utrustning som använts för att konstatera förkörning, ej använt bilbälte, rödljuskörning, rattfylleri, drograttfylleri, ej burit hjälm, användning av förbjuden körbana, olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning (*):

Specifikation av utrustningen:
.....

Utrustningens identifieringsnummer:
.....

Senaste kalibreringen giltig till och med:
.....

d) *Resultat vid användningen av utrustningen:*

[exemplet gäller förkörning, andra brott kommer att läggas till:]
Högsta tillåtna hastighet:
.....

Uppmätt hastighet:
.....

Uppmätt hastighet efter avdrag av felmarginal:
.....

(*) Stryk det som ej är tillämpligt.

(†) Ej tillämpligt om ingen utrustning använts.

Sidan 4

Svarblankett

(fylls med versaler)

A. Förarens personuppgifter:

- Fullständigt namn:
-
- Födelseort och födelsedatum:
-
- Körkortnummer:, utställt den (datum): i (ort):
-
- Adress:
-

B. Frågor:

1. Är fordonet av märket med registreringsnummer registrerat i ditt namn? ja/nej (!)

Om inte, ange vem som är innehavare av registreringsbeviset:

(efternamn, förnamn, adress)

2. Erkänner du dig skyldig till brottet? ja/nej (!)

3. Om inte, förklara varför du anser att du inte är skyldig:

.....

.....

.....

Den ifyllda blanketten skickas inom 60 dagar från och med detta informationsbrevs datum till följande myndighet:

på följande adress:

.....

INFORMATION

Detta ärende kommer att behandlas av den behöriga myndigheten i
[namnet på medlemsstaten där brottet begicks].

Om ärendet läggs ner, kommer du att underrättas inom 60 dagar efter det att myndigheten tagit emot svarsblanketten.

(!) Styrk oät som ej är tillämpligt.

Om ärendet fullföljs, kommer följande förfarande att tillämpas:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

[Fylls av den medlemsstat där brottet begicks. Redogörelse för vidare förfarande, inklusive närmare information om möjligheten att överklaga beslutet att fullfölja ärendet och om förfarandet för detta. Denna information ska under alla omständigheter omfatta namn och adress till den myndighet som ansvarar för att följa upp ärendet, betalningsfrist, namn och adress till instans för överklagande samt sista dag för överklagande.]

Detta brev medför i sig inga rättsliga följder.

KOMMISSIONENS UTTALANDE OM DEN RÄTTSLIGA GRUNDEN

"Kommissionen noterar att både rådet och Europaparlamentet är överens om att byta ut den rättsliga grund som föreslagits av kommissionen, nämligen artikel 91.1c i EUF-fördraget, mot artikel 87.2 i EUF-fördraget. Trots att kommissionen delar de båda medlagstiftarnas åsikt om vikten av att uppnå syftet med förslaget till direktiv, nämligen att förbättra trafiksäkerheten, anser kommissionen dock från ett rättsligt och institutionellt perspektiv att artikel 87.2 i EUF-fördraget inte är en lämplig rättslig grund och förbehåller sig därför rätten att använda alla rättsliga medel som står till dess förfogande."

Departementsserien 2012

Kronologisk förteckning

1. Nya regler om prospekt. Fi.
2. Specialist i allmänmedicin – en yrkeskvalifikation för läkare i allmänpraktik. S.
3. Rättssäkerhet och likabehandling i arbetslöshetsförsäkringen. A.
4. Revision i finansiella företag. Fi.
5. Behandling av personuppgifter vid Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering. A.
6. Patientrörlighet i EU
förslag till ny lag. S.
7. Fordonsrelaterade skulder. N.
8. Nationell samordning av hemslojden – en översyn av Nämnden för hemslojdsfrågor. Ku.
9. Karenstid för egenföretagare, m.m. S.
10. Blankning. Fi.
11. Kontrollköp – ålderskontroll vid försäljning av folköl, tobak och receptfria läkemedel. S.
12. En ny taltidningsverksamhet. Ku.
13. Ny bibliotekslag. Ku.
14. Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter. Ju.
15. Bevakning ombord på svenska fartyg. N.
16. Genomförande av ändringsdirektiv 2011/62/EU. Förhindrande av förfalskade läkemedel i den lagliga försörjningskedjan. S.
17. Överflyttning av vissa utlänningsärenden till den ordinarie migrationsprocessen samt borttagande av automatiskt uppskov vid ansökan om nåd. Ju.
18. Convention on nuclear safety 2012 extra ordinary meeting.
The Swedish National Report. M.
19. Kroatiens anslutning till Europeiska unionen. + Bilagedel. UD.
20. Inspektionen för vård och omsorg – en ny effektiv tillsynsmyndighet för hälso- och sjukvård och socialtjänst. S.
21. Ny myndighet för infrastrukturfrågor för vård och apotek. S.
22. Europarådskonventionen om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål. Tillträde till det andra tilläggsprotokollet. Ju.
23. Svenska miljömål – preciseringar av miljö- kvalitetsmålen och en första uppsättning etappmål. M.
24. Utökad målgrupp för samhällsorientering. A.
25. Förstärkt skydd för arbetstagare med allmän visstidsanställning och vikariat. A.
26. Jobbstimulans inom det ekonomiska biståndet m.m. S.
27. Utvidgad målgrupp för etableringslagen. A.
28. Genomförande av blåkortsdirektivet. Ju.
29. En gemensam inlämningsfunktion för skogsägare. L.
30. Fördraget om stabilitet, samordning och styrning inom ekonomiska och monetära unionen. Fi.
31. App to date. Konsumenternas rättsliga ställning när varor eller tjänster betalas via telefonräkningen, m.m. Ju.
32. Internationella avvecklingsmekanismen för FN:s brottmålstribunaler. Ju.
33. Ändringar med anledning av förordningen (EG) nr 1223/2009 om kosmetiska produkter. S.
34. Sekretess i det internationella samarbetet. Ju.
35. Behöriga företrädare för myndigheter. S.
36. Hälso- och sjukvård till personer som vistas i Sverige utan tillstånd. S.
37. Ökning av aktiekapitalet i aktiemarknadsbolag. Ju.
38. Ändringar i växtskyddslagen. L.
39. OTC-derivat, centrala motparter och transaktionsregister. Fi.
40. Förlängd försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar. Ju.
41. Anmälan enligt tjänstedirektivet av förslag till vissa kommunala föreskrifter. UD.
42. Förverkande av fordon vid trafikbrott. Ju.
43. Införande av regressrätt för staten i samband med bekämpning av djursmittor. L.
44. Förlängd skyddstid för musik. Ju.
45. Genomförande av EU:s direktiv om bekämpande av sexuella övergrepp mot barn, sexuellt exploatering av barn och barnpornografi. Ju.

46. Avskaffande av steriliseringskrav som villkor för ändrad könstillhörighet. S.
47. Ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.
 - Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU. N.

Departementsserien 2012

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter. [14]
Överflyttning av vissa utlänningsärenden till den ordinarie migrationsprocessen samt borttagande av automatiskt uppskov vid ansökan om nåd. [17]
Europarådskonventionen om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål. Tillträde till det andra tilläggsprotokollet. [22]
Genomförande av blåkortsdirektivet. [28]
App to date. Konsumenternas rättsliga ställning när varor eller tjänster betalas via telefonräkningen, m.m. [31]
Internationella avvecklingsmekanismen för FN:s brottmålstribunaler. [32]
Sekretess i det internationella samarbetet. [34]
Ökning av aktiekapitalet i aktiemarknadsbolag. [37]
Förlängd försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar. [40]
Förverkande av fordon vid trafikbrott. [42]
Förlängd skyddstid för musik. [44]
Genomförande av EU:s direktiv om bekämpande av sexuella övergrepp mot barn, sexuell exploatering av barn och barnpornografi. [45]

Utrikesdepartementet

- Kroatians anslutning till Europeiska unionen. + Bilagedel. [19]
Anmälan enligt tjänstedirektivet av förslag till vissa kommunala föreskrifter. [41]

Socialdepartementet

- Specialist i allmänmedicin – en yrkeskvalifikation för läkare i allmänpraktik. [2]
Patientrörlighet i EU
förslag till ny lag. [6]
Karenstid för egenföretagare, m.m. [9]
Kontrollköp – ålderskontroll vid försäljning av folköl, tobak och receptfria läkemedel. [11]

- Genomförande av ändringsdirektiv
2011/62/EU. Förhindrande av förfalskade läkemedel i den lagliga försörjningskedjan. [16]
Inspektionen för vård och omsorg – en ny effektiv tillsynsmyndighet för hälso- och sjukvård och socialtjänst. [20]
Ny myndighet för infrastrukturfrågor för vård och apotek. [21]
Jobbstimulans inom det ekonomiska biståndet m.m. [26]
Ändringar med anledning av förordningen (EG) nr 1223/2009 om kosmetiska produkter. [33]
Behöriga företrädare för myndigheter. [35]
Hälso- och sjukvård till personer som vistas i Sverige utan tillstånd. [36]
Avskaffande av steriliseringskrav som villkor för ändrad könstillhörighet. [46]

Finansdepartementet

- Nya regler om prospekt. [1]
Revision i finansiella företag. [4]
Blankning [10]
Fördraget om stabilitet, samordning och styrning inom ekonomiska och monetära unionen. [30]
OTC-derivat, centrala motparter och transaktionsregister. [39]

Landsbygdsdepartementet

- En gemensam inlämningsfunktion för skogsägare. [29]
Ändringar i växtskyddslagen. [38]
Införande av regressrätt för staten i samband med bekämpning av djursmittor. [43]

Miljödepartementet

- Convention on nuclear safety 2012
extra ordinary meeting.
The Swedish National Report. [18]
Svenska miljömål – preciseringar av miljökvalitetsmålen och en första uppsättning etappmål. [23]

Näringsdepartementet

Fordonsrelaterade skulder. [7]

Bevakning ombord på svenska fartyg. [15]

Ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott
– Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU. [47]

Kulturdepartementet

Nationell samordning av hemslöjden
– en översyn av Nämnden för hemslöjdsfrågor. [8]

En ny taltidningsverksamhet. [12]

Ny bibliotekslag. [13]

Arbetsmarknadsdepartementet

Rättssäkerhet och likabehandling i arbetslöshetsförsäkringen. [3]

Behandling av personuppgifter vid Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering. [5]

Utökad målgrupp för samhällsorientering. [24]

Förstärkt skydd för arbetstagare med allmän visstidsanställning och vikariat. [25]

Utvidgad målgrupp för etableringslagen. [27]



Fritzes

ett Wolters Kluwer-företag

106 47 Stockholm Tel 08-598 191 90 Fax 08-598 191 91 order.fritzes@nj.se www.fritzes.se

ISBN 978-91-38-23824-0 ISSN 0284-6012