

# Lagrådsremiss

## Genomförande av EU-direktiv om informationsutbyte vid trafiksäkerhetsrelaterade brott

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 28 november 2013

*Beatrice Ask*

*Annika Waller*  
(Justitiedepartementet)

### Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås de lagändringar som krävs för att genomföra EU:s direktiv om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott, det s.k. CBE-direktivet.

Syftet med direktivet är att genom ökat informationsutbyte göra det lättare för myndigheter inom EU att följa upp trafikbrott som begås med fordon som är registrerade i en annan medlemsstat. För att uppnå syftet ska medlemsstaterna enligt direktivet 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.

Redan i dag finns det en möjlighet för EU:s medlemsstater att under vissa förutsättningar genom direktåtkomst söka uppgifter i varandras fordonsregister. Detta följer av rådets beslut 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. Lagrådsremissens författningsförslag är därför utformade i huvudsaklig överensstämmelse med de författningsändringar som infördes för att genomföra det beslutet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2014.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete .....	5
3	Ärendet och dess beredning .....	8
4	Polisiärt samarbete inom EU .....	9
4.1	Den allmänna utvecklingen .....	9
4.2	Prümrådsbeslutet .....	10
4.2.1	Innehållet i rådsbeslutet .....	10
4.2.2	Överväganden vid genomförandet av rådsbeslutet .....	12
5	CBE-direktivet .....	15
5.1	Bakgrund och syfte .....	15
5.2	Innehållet i direktivet .....	16
6	Rättsliga utgångspunkter .....	18
6.1	Internationella överenskommelser .....	18
6.1.1	Europakonventionen .....	18
6.1.2	Dataskyddskonventionen .....	18
6.1.3	Dataskyddsdirektivet .....	19
6.1.4	Dataskyddsrambeslutet .....	19
6.1.5	Översyn av EU:s dataskyddsreglering .....	20
6.2	Svenska författningar .....	20
6.2.1	Regeringsformen .....	20
6.2.2	Personuppgiftslagen .....	20
6.2.3	Lagen med vissa bestämmelser om skydd för personuppgifter vid polissamarbete och straffrättsligt samarbete inom Europeiska unionen .....	21
6.2.4	Polisdatalagen .....	22
6.2.5	Lagen och förordningen om internationellt polisiärt samarbete .....	22
6.2.6	Lagen och förordningen om vägtrafikregister .....	23
7	Trafikbrott .....	24
7.1	Trafiksäkerhetsrelaterade brott i CBE-direktivet .....	24
7.2	Straffbestämmelser i svensk rätt .....	24
7.3	Utredning och lagföring av trafikbrott i svensk rätt .....	25
7.4	Automatisk trafiksäkerhetskontroll – ATK .....	26
7.5	Utländska förare och fordon .....	27
8	Genomförande av direktivet .....	29
8.1	Författningsregleringen .....	29
8.2	Normgivningsnivå .....	30
8.3	Förhållandet mellan Prümrådsbeslutet och CBE-direktivet .....	31
9	Utbyte av fordonsuppgifter .....	35

9.1	Det svenska vägtrafikregistret .....	35
9.2	EUCARIS – ett kommunikationsnätverk .....	35
9.3	Utbyte av fordonsuppgifter enligt nuvarande system .....	36
9.4	Utbyte av fordonsuppgifter enligt CBE-direktivet .....	36
9.4.1	Automatisk sökning i det svenska vägtrafikregistret.....	36
9.4.2	Automatisk sökning i utländska fordonsregister .....	38
10	Dataskydd .....	41
11	Ikraftträdande .....	45
12	Ekonomiska konsekvenser .....	46
13	Författningskommentar .....	48
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU av den 25 oktober 2011 om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.....	50
Bilaga 2	Sammanfattning av departementspromemorian Ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott – Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU (Ds 2012:47) .....	65
Bilaga 3	Lagförslag i departementspromemorian (Ds 2012:47) .....	67
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna .....	70

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete.

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

Häri genom föreskrivs<sup>1</sup> 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 20 §§ samt 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 den nya 23 § som ska lyda ”Gemensamma bestämmelser för Prömrådsbeslutet och CBE-direktivet”.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>2</sup>

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,

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

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

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU av den 25 oktober 2011 om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 288, 5.11.2011, s. 1, Celex 32011L0082).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2011:904.

– *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.

– *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<sup>3</sup>.

20 §<sup>4</sup>

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

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

### ***Informationsutbyte enligt CBE-direktivet***

22 §

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

23 §

*I syfte att utreda ett sådant trafiksäkerhetsrelaterat brott som omfattas av artikel 2 i CBE-direktivet får det svenska kontaktstället i enskilda fall genom direktåtkomst söka uppgifter i en annan stats fordonsregister. 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. Vid*

<sup>3</sup> EUT L 288, 5.11.2011, s.1 (Celex 32011L0082).

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2011:904.

*sökning får endast ett fordons fullständiga registreringsnummer användas som sökbegrepp.*

25 §<sup>5</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter om samarbete enligt Prümrådsbeslutet 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 Prümrådsbeslutet 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 1 maj 2014.

<sup>5</sup> Senaste lydelse av tidigare 23 § 2011:904.

### 3 Ärendet och dess beredning

Den 25 oktober 2011 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott, det s.k. CBE-direktivet (EUT L 288, 5.11.2011 s 1, Celex 32011L0082). CBE-direktivet i dess lydelse på svenska finns i *bilaga 1*.

Direktivets syfte är att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen genom att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott. Direktivet innehåller bestämmelser om att medlemsstaterna genom nationella kontaktställen ska få söka information direkt i varandras fordonsregister vid misstanke om trafikbrott i sådana fall där ett fordon registrerat i en annan medlemsstat är inblandat.

Direktivet förhandlades av Näringsdepartementet. En utredare har där efter biträtt Näringsdepartementet med att ta fram promemorian Ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott – Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU (Ds 2012:47). Promemorian innehåller förslag på författningsändringar som behövs för att genomföra direktivet i svensk rätt. Promemorians sammanfattning finns i *bilaga 2* och lagförslagen i *bilaga 3*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Justitiedepartementet (Ju 2013/6248/L4).

Inför genomförandet av direktivet har lagstiftningsärendet övertagits av Justitiedepartementet.



## 4 Polisiärt samarbete inom EU

### 4.1 Den allmänna utvecklingen

Inom EU finns ett etablerat och väl fungerande polisiärt samarbete. I takt med den ökade rörligheten över gränserna, avskaffandet av gränskontroller och den allmänna internationaliseringen växer dock ständigt behovet av att finna nya samarbetsformer.

Det s.k. Haagprogrammet för stärkt frihet, säkerhet och rättvisa i Europeiska unionen, som antogs av Europeiska rådet 2004, är av grundläggande betydelse för det polisiära samarbetet. I Haagprogrammet slogs det fast att informationsutbytet efter den 1 januari 2008 bör styras av en s.k. tillgänglighetsprincip. Den innebär att en brottsbekämpande myndighet i en medlemsstat ska göra befintlig information tillgänglig för en motsvarande myndighet i en annan medlemsstat som behöver informationen för att utföra sina uppgifter. I programmet konstateras också att metoderna för informationsutbyte bör bygga på användning av ny teknik och anpassas till varje typ av information, i förekommande fall genom ömsesidig tillgång till eller kompatibilitet med nationella databaser eller i annat fall genom direkt tillgång till befintliga centrala databaser i EU. Nya centraliserade databaser bör, enligt vad rådet uttalade, inrättas endast på grundval av studier som har visat deras mervärde. Haagprogrammet löpte ut 2009.

Europeiska rådet antog i december 2009 det s.k. Stockholmsprogrammet – Ett öppet och säkert Europa i medborgarnas tjänst och för deras skydd, som gäller fram till 2014. Stockholmsprogrammet fastställer Europeiska unionens prioriteringar inom områdena rättvisa, frihet och säkerhet under perioden 2010–2014. Ambitionen är att skapa ett tryggare och öppnare Europa där enskildas rättigheter värnas och där samarbetet inriktas på åtgärder som ger ett mervärde för den enskilde. I programmet läggs stor vikt också på hur EU bör arbeta för att garantera respekt för grundläggande friheter och integritet och samtidigt garantera säkerheten i Europa.

Genom Lissabonfördraget om ändring av fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen, som undertecknades den 13 december 2007 och trädde i kraft den 1 december 2009, ändrades stora delar av den nuvarande primärrätten. Det straffrättsliga samarbetet och polissamarbetet är numera föremål för gemensamt beslutsfattande, vilket bl.a. innebär att beslutanderätten i dessa delar förts över till unionen och att medlemsstaternas genomförande av beslutade rättsakter omfattas av kommissionens kontrollbefogenheter. I och med Lissabonfördragets ikraftträdande skedde också två större förändringar när det gäller EU:s skydd för mänskliga rättigheter. Dels blev stadgan om de grundläggande rättigheterna rättsligt bindande, dels infördes en skyldighet för EU att ansluta sig till Europakonventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna.

Inom ramen för EU-samarbetet har flera rättsakter som rör informationsutbyte förhandlats och antagits under de senaste åren. Flertalet av dessa ger ökade möjligheter för brottsbekämpande myndigheter att utbyta uppgifter inom sitt område. Bland annat kan nämnas rådets rambeslut 2006/960/RIF av den 18 december 2006 om förenklat informations- och underrättelseutbyte mellan de brottsbekämpande myndigheterna i Europeiska unionens medlemsstater, det svenska initiativet, enligt vilket medlemsstaterna åtar sig, dels att på begäran av en annan stat lämna viss information, dels att spontant lämna vissa uppgifter (EGT L 386, 29.12.2006, s. 89, Celex 32006F0960). Rambeslutet har genomförts i svensk rätt genom förordningen (2008:1396) om förenklat uppgiftsutbyte mellan brottsbekämpande myndigheter i Europeiska unionen, som trädde i kraft den 1 februari 2009.

Vidare kan nämnas rådets beslut 2008/633/RIF av den 23 juni 2008 om åtkomst till informationssystemet för viseringar (VIS) för sökningar för medlemsstaternas utsedda myndigheter och för Europol i syfte att förhindra, upptäcka och utreda terroristbrott och andra grova brott (EUT L 218, 13.8.2008, s. 129, Celex 32008D0633). Enligt rådsbeslutet ges särskilt utsedda brottsbekämpande myndigheter i medlemsstaterna och Europol under vissa förutsättningar tillgång till uppgifter ur VIS, i syfte att förhindra, upptäcka och utreda terroristbrott och andra grova brott. Rådsbeslutet fick verkan från och med den 1 september 2013. Inom Justitiedepartementet har promemorian Brottsbekämpande myndigheters tillgång till informationssystemet för viseringar (VIS) (Ds 2011:27) utarbetats. I promemorian föreslås de författningsändringar som krävs för genomförandet av beslutet. Promemorian har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Justitiedepartementet.

En annan rättsakt som rör tillgång till information är den omförhandlade Eurodacförordningen (EUT L 180, 29.6.2013, s. 1, Celex 32013R0603). Enligt denna kommer brottsbekämpande myndigheter under vissa förutsättningar ges tillgång till den EU-gemensamma databasen med fingeravtryck, Eurodac. Den omförhandlade förordningen ska börja tillämpas den 20 juli 2015.

Slutligen kan nämnas rådets rambeslut 2009/315/RIF av den 26 februari 2009 om organisationen av medlemsstaternas utbyte av uppgifter ur kriminalregistret och uppgifternas innehåll (EUT L 93, 7.4.2009, s. 23, Celex 32009F0315) vars syfte är att förbättra och underlätta utbytet av uppgifter ur kriminalregister mellan EU:s medlemsstater. Rambeslutet har genomförts i svensk rätt genom ändringar i lagen (1998:620) om belastningsregister, lagen (2000:562) om internationell rättslig hjälp i brottmål, offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och polisdatalagen (2010:361), (prop. 2011/12:163). Lagändringarna trädde i kraft den 1 januari 2013.

## 4.2 Prümrådsbeslutet

### 4.2.1 Innehållet i rådsbeslutet

Rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och grän-

söverskridande brottslighet (EUT L 210, 6.8.2008, s. 1 Celex 32008D0615), nedan Prümrådsbeslutet, innehåller bestämmelser som syftar till att fördjupa det gränsöverskridande samarbetet mellan myndigheter som ansvarar för att förebygga och utreda brott. I huvudsak ska detta ske genom förenklade former för utbyte av DNA-profiler, fingeravtryck och uppgifter om fordon. Rådsbeslutet aktualiserar inte inrättande av några nya databaser, utan bygger på ett automatiserat utbyte av uppgifter som redan finns lagrade i medlemsstaternas befintliga databaser. I rådsbeslutet regleras också skyldigheten att översända vissa personuppgifter och andra uppgifter till en annan medlemsstat vid större evenemang med gränsöverskridande verkningar. Rådsbeslutet innehåller även en fakultativ bestämmelse om översändande av uppgifter till skydd mot terrorism. Bestämmelserna om uppgiftsutbyte kompletteras med utförliga dataskyddsbestämmelser. Rådsbeslutet innehåller också en skyldighet för medlemsstaterna att lämna varandra bistånd i samband med större evenemang, katastrofer och allvarliga olyckor. Därutöver finns bestämmelser om frivilligt operativt samarbete. Prümrådsbeslutet kompletteras av rådets beslut 2008/616/RIF om genomförande av beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (genomförandebeslutet).

Gemensamt för allt informationsutbyte enligt Prümrådsbeslutet är 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.

När det särskilt gäller bestämmelser om utbyte av fordonsuppgifter återfinns bestämmelser om sådant utbyte i artikel 12 i Prümrådsbeslutet. Medlemsstaterna ska genom sina nationella kontaktställen kunna göra automatiserade 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 ett 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.

Dataskyddsbestämmelserna i Prümrådsbeslutet innehåller flera olika delar. 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 ha tillgång till rättsmedel. Vidare finns krav på tillsyn över behandlingen.

## 4.2.2 Överväganden vid genomförandet av rådsbeslutet

### *Allmänt om genomförandet*

De obligatoriska delarna av rådsbeslutet har genomförts i två steg. Den del som bl.a. gäller informationsutbyte vid större evenemang, skyldigheten att lämna bistånd vid större evenemang, katastrofer och allvarliga olyckor samt de generella dataskyddsbestämmelserna (artiklarna 13–15, delar av 18 samt 24–32) har behandlats i propositionen Genomförande av delar av Prümrådsbeslutet (prop. 2009/10:177). Lagändringarna godkändes av riksdagen i maj 2010 (bet. 2009/10:JuU30, rskr. 2009/10:265) och trädde, tillsammans med den därmed sammanhängande förordningsregleringen, i kraft den 1 augusti 2010.

Den del som gäller automatiserat utbyte av DNA-, fingeravtrycks- och fordonsuppgifter (artiklarna 2–12 samt delar av 26 och 30) har behandlats i propositionen Genomförande av Prümrådsbeslutet – automatiserat uppgiftsutbyte (prop. 2010/11:129). Lagändringarna godkändes av riksdagen i juni 2011 (bet. 2010/11:JuU15, rskr. 2010/11:302) och trädde i kraft den 1 augusti 2011, liksom den därmed sammanhängande förordningsregleringen. När denna del av 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).

### *Bestämmelser om informationsutbyte*

Det automatiska uppgiftsutbytet genom direktåtkomst till svenska register respektive svenska myndigheters direktåtkomst till utländska register reglerades i lag bland annat 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 huruvida 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 (prop. 2010/11:129 s. 46).

Vid genomförandet av Prümrådsbeslutet gjorde regeringen överväganden när det gäller vilken myndighet som skulle utses till nationellt kontaktställe för bland annat förmedling av fordonsuppgifter (prop. 2010/11:129 s. 83 f.). Man konstaterade då att Rikspolisstyrelsen skulle utses till kontaktställe avseende utgående förfrågningar. Den främsta anledningen till detta var att endast en brottsbekämpande myndighet kan

göra bedömningen ifall förutsättningarna enligt rådsbeslutet för att göra en förfrågan är uppfyllda samt att Rikspolisstyrelsen sedan tidigare är nationellt kontaktställe för förmedling av övriga uppgifter enligt Prüm-rådsbeslutets informationsutbyte.

När det gällde inkommande förfrågningar konstaterade regeringen att tekniska skäl talade för att Transportstyrelsen skulle utses till nationellt kontaktställe för inkommande förfrågningar. För detta talade även det faktum att det är Transportstyrelsen som för vägtrafikregistret och som beslutar om vilka som ska beviljas direktåtkomst till registret. Eftersom det kan hända att det utländska kontaktstället har behov av att ställa frågor kring de uppgifter som erhållits i dess brottsbekämpande verksamhet, och att sådana frågor lämpligen besvaras av en brottsbekämpande myndighet, ansåg dock regeringen att Rikspolisstyrelsen skulle utses till kontaktställe avseende fordonsuppgifter utom när det gäller att automatiskt besvara förfrågningar från utländska kontaktställen.

Det infördes en ny ändamålsbestämmelse i 5 § 7 lagen (2001:558) om vägtrafikregister för att fordonsuppgifter skulle kunna lämnas ut från det svenska vägtrafikregistret i enlighet med Prüm-rådsbeslutet. Bestämmelsen gavs en generell utformning 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 har gjorts en avvägning av intresset att lämna ut uppgifter och skyddet av den personliga integriteten när en sådan överenskommelse har ingåtts eller en EU-rättsakt tagits fram (prop. 2010/11:129 s. 81 f. och SOU 2010:76 s. 510 f.). Genom en ändring i 8 § lagen om vägtrafikregister gavs stöd för att medge direktåtkomst för det nya ändamålet.

### *Bestämmelser om dataskydd*

Vid genomförandet av Prüm-rådsbeslutet 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 Prüm-rådsbeslutet som inte hade någon motsvarighet vare sig i personuppgiftslagen eller i de författningar som reglerar respektive myndighets personuppgiftsbehandling, infördes i förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. I 22 § lagen om internationellt polisiärt samarbete infördes vidare en hänvisning till personuppgiftslagens bestämmelser om rättelse och skadestånd (se prop. 2010/11:129 s. 91).

I polisdatalagen (2010:361) och lagen om internationellt polisiärt samarbete (2000:343) infördes bestämmelser som tydliggjorde förhållandet mellan författningarna. Bestämmelserna innebar 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). Motsvarande hänvisningsbestämmelse infördes i Tullverkets och Kustbevakningens registerförfattningar.

En grundläggande dataskyddsbestämmelse i Prüm-rådsbeslutet är att personuppgifter inte får behandlas annat än för det syfte som de samlats

in för (artikel 26.1). Bestämmelsen i 3 § lagen om internationellt polisiärt samarbete om användningsbegränsningar ansågs tillämplig på uppgifter som översänts till Sverige inom ramen för Prümrådsbeslutet 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 den behandling som behövs för att i egenskap av kontaktställe motta uppgifter som ligger till grund för en sökning av ett utländskt kontaktställe och sedan dokumentera informationsutbytet. För att genomföra beslutets bestämmelser om dataskydd såvitt gäller Transportstyrelsen infördes särskilda bestämmelser i 4 kap. förordningen om vägtrafikregister bl.a. 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 behövdes för Transportstyrelsens del (jfr prop. 2010/11:129 s. 90).

## 5 CBE-direktivet

### 5.1 Bakgrund och syfte

CBE-direktivet har till syfte att säkerställa en hög skydds nivå för samtliga trafikanter inom 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 1). 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).

Enligt direktivet ska vid utredningen av vissa angivna trafikbrott som begåtts med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat, 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.

Medlemsstaterna har redan kommit överens om att ge varandra möjlighet att söka uppgifter i varandras fordonsregister genom Prümrådsbeslutet, se avsnitt 4.2. De möjligheter till informationssökning som föreskrivs i direktivet och bestämmelserna i Prümrådsbeslutet 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 stater utgör brott. I de medlemsstater där de utgör administrativa förseelser kan Prümrådsbeslutet inte tillämpas eftersom det endast är tillämpligt för brottsbekämpande förfaranden. I ingressen till CBE-direktivet slås emellertid 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 något annat sätt (skäl 6 och 8).

Samtliga de trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av CBE-direktivet kommer att utgöra brott enligt svensk rätt då direktivet börjar tillämpas i Sverige, se avsnitt 7.2. Det innebär att uppgifter om ägaren till ett fordon som har varit inblandat i ett brott kan sökas enligt såväl CBE-direktivet som Prümrådsbeslutet och att de båda rättsakternas tillämpningsområde alltså överlappar varandra.

När det gäller utbyte av fordonsuppgifter enligt Prümrådsbeslutet bygger de tekniska lösningarna för direktåtkomsten på EUCARIS-nätverket. EUCARIS är en teknisk plattform som möjliggör direktåtkomst till anslutna länders fordonsregister. Samma tekniska lösning och programvara som ligger till grund för informationsutbytet enligt Prümrådsbeslutet ska

enligt ingressen ligga till grund även för informationsutbytet enligt CBE-direktivet (skäl 9-12).

Direktivet har antagits med beaktande av den rättsliga grund som följer av artikel 87.2 Fördraget om europeiska unionens funktionssätt (EUF). Enligt denna artikel 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. Kommissionens ursprungliga förslag till direktiv baserades istället på artikel 91.1 c EUF som avser lagstiftningsåtgärder för genomförandet av den gemensamma transportpolitiken. Kommissionen har med anledning av detta gjort ett särskilt uttalande om den rättsliga grunden som fogats till direktivet och av vilket framgår att kommissionen inte anser att den valda rättsliga grunden är lämplig ur ett rättsligt och institutionellt perspektiv. Kommissionen har sedan också väckt talan vid domstolen. Om talan är välgrundad ska domstolen enligt 264 EUF förklara den berörda rättsakten ogiltig. Sverige har intervenerat till stöd för Europaparlamentet och rådet i målet (C-43/12, Europeiska kommissionen mot Europaparlamentet och Europeiska unionens råd).

## 5.2 Innehållet i direktivet

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 trafiksäkerhetsrelaterade brott som räknas upp i artikel 2. I artikel 3 definieras olika begrepp i direktivet, bl.a. de åtta trafiksäkerhetsrelaterade brott som nämns i artikel 2. Artikel 4 beskriver vilka uppgifter ur de nationella fordonsregistren som ska göras tillgängliga vid automatiska sökningar och hur informationsutbytet ska gå till. Artikel 5 innehåller regler om information till den som misstänks för ett trafikbrott. Enligt artikeln ska en medlemsstat som inleder ett uppföljningsförfarande avseende ett trafikbrott i enlighet med nationell lagstiftning informera ägaren, innehavaren av fordonet eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för brottet om detta på sätt som specificeras i artikeln. Av artikeln framgår även att information ska ges på det språk som registreringsbeviset är avfattet på, om detta är känt, eller på ett av de officiella språken i registreringsmedlemsstaten. Till direktivet finns som en bilaga II en mall för hur ett informationsbrev skulle kunna utformas. Artikel 6 innehåller bestämmelser om medlemsstaternas rapportering till kommissionen. 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 (EUT L 350, 30.12.2008, s. 60, Celex 32008F0977), nedan dataskyddsrambeslutet, som till Prümrådsbeslutet och genomförandebeslutet. Alla bestämmelser om dataskydd i dataskyddsrambeslutet ska tillämpas på personuppgifter som behandlas enligt direktivet. Därtill ska alla relevanta bestämmelser om dataskydd i Prümrådsbeslutet och genomförandebeslutet tillämpas. Detta innebär att Prümrådsbeslutets artiklar om dataskydd, som rör det automatiserade utbytet av fordons-



uppgifter, också är tillämpliga på informationsutbytet enligt CBE-direktivet. Artikel 8 innehåller bestämmelser om information om direktivet till unionens trafikanter. Artiklarna 9-11 innehåller kommissionens befogenhet att anta delegerade akter, kommissionens översyn av direktivet och därmed sammanhängande frågor. Enligt artikel 13 trädde 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.

För en närmare redogörelse av innehållet i direktivet hänvisas till departementspromemorian Ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott – Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU (Ds 2012:47).

## 6 Rättsliga utgångspunkter

### 6.1 Internationella överenskommelser

#### 6.1.1 Europakonventionen

Enligt artikel 8 i den Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) har var och en rätt till respekt bl.a. för sitt privat- och familjeliv. En offentlig myndighet får inte inskränka åtnjutandet av denna rättighet annat än med stöd av lag och om det i ett demokratiskt samhälle är nödvändigt med hänsyn till statens säkerhet, den allmänna säkerheten, landets ekonomiska välbefinnande eller till förebyggande av oordning eller brott eller till skydd för hälsa eller moral eller för andra personers fri- och rättigheter.

I artikel 13 i Europakonventionen föreskrivs att var och en, vars i konventionen angivna fri- och rättigheter kränkts, ska ha tillgång till ett effektivt rättsmedel inför en nationell myndighet. Detta gäller även om kränkning har förövats av någon under utövning av offentlig myndighet. Innebörden av artikeln är att den enskilde ska ha tillgång till en nationell instans för att kunna få saken prövad och kunna få upprättelse.

#### 6.1.2 Dataskyddskonventionen

Bestämmelser av betydelse för automatisk databehandling av personuppgifter finns också i Europarådets konvention från år 1981 om skydd för enskilda vid automatisk databehandling av personuppgifter (dataskyddskonventionen). Dataskyddskonventionen trädde i kraft den 1 oktober 1985 och har ratificerats av samtliga medlemsstater i EU.

Dataskyddskonventionens innehåll kan ses som en precisering av artikel 8 i Europakonventionen för enskilda vid automatisk databehandling. Dataskyddskonventionens syfte är att säkerställa den enskildes rätt till personlig integritet i samband med behandling av personuppgifter och att förbättra förutsättningarna för ett fritt informationsflöde över gränserna.

Dataskyddskonventionen innehåller principer för dataskydd som de konventionsanslutna staterna måste iaktta i sin nationella lagstiftning.

Konventionens roll som grundläggande dokument för automatiserad behandling av personuppgifter inom EU har i princip övertagits av dataskyddsdirektivet, se avsnitt 6.1.3. Direktivet omfattar dock inte behandling av personuppgifter inom områden som allmän säkerhet, försvar och statens säkerhet. På dessa områden är dataskyddskonventionen därför fortfarande av betydelse. När det gäller polissamarbete och straffrättsligt samarbete finns numera också dataskyddsrambeslutet, se avsnitt 6.1.4.

Europarådets ministerkommitté antog 2001 ett tilläggsprotokoll till dataskyddskonventionen. Det innehåller bestämmelser om tillsynsmyndigheter och överföring av personuppgifter till länder som inte är bundna

av konventionen. Sverige har ratificerat tilläggsprotokollet som trädde i kraft den 1 juli 2004.

Utöver dataskyddskonventionen har Europarådet tagit fram sektorsvisa rekommendationer om dataskydd, bl.a. en rekommendation, No. R (87), som reglerar användningen av personuppgifter inom polissektorn. Rekommendationen innehåller speciella skyddsregler för personuppgifter som polisen samlar in, lagrar, använder eller överför med hjälp av automatiserad behandling i syfte att förhindra och bekämpa brott eller upprätthålla allmän ordning.

### **6.1.3 Dataskyddsdirektivet**

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 (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31), nedan dataskyddsdirektivet, syftar till att garantera en hög och i alla medlemsstater likvärdig skyddsnivå när det gäller enskilda personers fri- och rättigheter med avseende på behandling av personuppgifter och att främja ett fritt flöde av personuppgifter mellan medlemsstaterna i EU. Direktivet innehåller generella krav och riktlinjer för all behandling av personuppgifter. Medlemsstaterna får inom den ram som anges i direktivet närmare precisera villkoren för när behandling av personuppgifter får förekomma. Sådana preciseringar får dock inte hindra det fria flödet av personuppgifter inom unionen. Direktivet gäller inte för sådan behandling av personuppgifter som rör allmän säkerhet, försvar, statens säkerhet och statens verksamhet på straffrättens område. Direktivet omfattar således inte statens behandling av personuppgifter i brottsbekämpande verksamhet. Dataskyddsdirektivet har genomförts i svensk rätt genom personuppgiftslagen (1998:204), se avsnitt 6.2.2. Lagen har gjorts generellt tillämplig och omfattar således även sådan verksamhet som faller utanför direktivets tillämpningsområde (prop. 1997/98:44).

### **6.1.4 Dataskyddsrambeslutet**

Rådets rambeslut 2008/977/RIF av den 27 november 2008 om skydd av personuppgifter som behandlas inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete (EUT L 350, 30.12.2008, s. 60, Celex 32008F0977), nedan dataskyddsrambeslutet, ska skydda personuppgifter som behandlas inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete. Dataskyddsrambeslutet är endast tillämpligt på uppgifter som överförs eller görs tillgängliga mellan medlemsstaterna. Förhållandet mellan dataskyddsrambeslutet och andra EU-rättsakter som berör behandling av personuppgifter inom samma område, t.ex. Prümrådsbeslutet, behandlas i rambeslutets artikel 28 samt skäl 39 och 40. Där anges att tidigare rättsakter som innehåller en komplett och enhetlig uppsättning bestämmelser om skyddet av personuppgifter som omfattar alla relevanta aspekter av dataskydd inte bör påverkas av reglerna i dataskyddsrambeslutet.

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, rätelse, radering och gallring av personuppgifter, information till den registrerade samt skadestånd och sanktioner. Till stora delar motsvarar innehållet dataskyddsdirektivet, se avsnitt 6.1.3.

Vid genomförandet av dataskyddsrambeslutet bedömdes merparten av rambeslutets artiklar motsvaras av bestämmelser i svensk rätt, dels i personuppgiftslagen, dels i berörda myndigheters registerförfattningar. De kompletterande bestämmelser som krävdes genomfördes i en särskild lag, lagen (2013:329) med vissa bestämmelser om skydd för personuppgifter vid polissamarbete och straffrättsligt samarbete inom Europeiska unionen, se vidare avsnitt 6.2.3.

## **6.1.5 Översyn av EU:s dataskyddsreglering**

Kommissionen har inlett en översyn av EU:s dataskyddsreglering som omfattar både dataskyddsdirektivet och dataskyddsrambeslutet. Den 25 januari 2012 presenterade kommissionen sitt förslag till en genomgripande reform av regleringen. Reformen omfattar dels en förordning med en generell reglering som ska ersätta dataskyddsdirektivet, dels ett nytt direktiv med särregler för den brottsbekämpande sektorn som ska ersätta det gällande dataskyddsrambeslutet. Till skillnad från dataskyddsrambeslutet ska direktivet inte omfatta endast utbyte av information över gränserna utan även nationell personuppgiftsbehandling inom den brottsbekämpande sektorn. Förhandlingar rörande reformen inleddes under våren 2012.

## **6.2 Svenska författningar**

### **6.2.1 Regeringsformen**

Enligt en bestämmelse i 2 kap. 6 § andra stycket regeringsformen ska var och en gentemot det allmänna vara skyddad mot betydande intrång i den personliga integriteten, om det sker utan samtycke och innebär övervakning eller kartläggning av den enskildes personliga förhållanden, se propositionen En reformerad grundlag (prop. 2009/10:80 s. 178 ff.). Skyddet mot intrång får begränsas i lag och bara i den ordning som föreskrivs i 2 kap. regeringsformen. Som exempel på åtgärder som kan innebära kartläggning anges i propositionen bl.a. registrering i vissa av polisens register. Bestämmelsen omfattar dock bara vissa kvalificerade intrång i den personliga integriteten. Vid bedömningen av vad som kan anses utgöra ett betydande intrång ska man enligt förarbetsuttalandena väga in uppgifternas karaktär och omfattning samt ändamålet med behandlingen och omfattningen av utlämnandet av uppgifter till andra.

### **6.2.2 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 tillämpnings-

område. 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.

Personuppgiftslagens centrala bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i 9 §. Där uppställs vissa grundläggande krav på den personuppgiftsansvarige som ska se till att personuppgifter behandlas bara om det är lagligt. Den personuppgiftsansvarige ska vidare se till *att* personuppgifter behandlas på ett korrekt sätt och i enlighet med god sed, *att* personuppgifter samlas in bara för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål, *att* de inte behandlas för något ändamål som är oförenligt med det för vilket de samlades in, *att* de personuppgifter som behandlas är riktiga och om nödvändigt aktuella, *att* alla rimliga åtgärder vidtas för att rätta, blockera eller utplåna sådana personuppgifter som är felaktiga eller ofullständiga med hänsyn till ändamålen med behandlingen *och att* personuppgifter inte bevaras under längre tid än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen.

### **6.2.3 Lagen med vissa bestämmelser om skydd för personuppgifter vid polissamarbete och straffrättsligt samarbete inom Europeiska unionen**

Dataskyddsrambeslutet bedömdes inte kräva några omfattande lagändringar i svensk rätt. Utöver vissa ändringar i myndigheternas registerförfattningar infördes en ny lag (2013:329) med vissa bestämmelser om skydd för personuppgifter vid polissamarbete och straffrättsligt arbete inom Europeiska unionen (prop. 2012/13:73, bet. 2012/13:JuU19 rskr. 2012/13:206). Lagen trädde i kraft den 1 juli 2013. Lagen gäller för behandling av personuppgifter i verksamhet som har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet, utreda eller beivra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, om uppgifterna inom ramen för polissamarbete eller straffrättsligt samarbete görs eller har gjorts tillgängliga eller överförs eller har överförts mellan en svensk myndighet och en annan EU-medlemsstat, Island, Norge, Schweiz eller Liechtenstein, ett EU-organ eller ett EU-informationssystem. Även uppgifter från ett EU-informationssystem som avser polissamarbete eller straffrättsligt samarbete omfattas av lagen. Visst informationsutbyte som reglerats i rättsakter antagna före dataskyddsrambeslutet, exempelvis utbyte med stöd av Prümrådsbeslutet, undantas dock. Behandling av personuppgifter som rör nationell säkerhet omfattas inte heller av lagen.

I lagen regleras bl.a. för vilka ändamål uppgifterna får behandlas och vad som gäller för den fortsatta behandlingen. Lagen anger vidare i vilka

situationer personuppgifter får överföras till enskilda, till tredjeland och till internationella organ.

Svenska myndigheter åläggs att följa de villkor om användningen som ställts upp av den som överfört uppgifterna eller gjort dem tillgängliga. En svensk myndighet får ange villkor som innebär användningsbegränsningar för utländska mottagare.

## **6.2.4 Polisdatalagen**

Den 1 mars 2012 trädde en ny polisdatalag (2010:361) i kraft (prop. 2009/10:85, bet. 2009/10:JuU19, rskr. 2009/10:255). Lagen ersatte den tidigare polisdatalagen (1998:622). Den nya lagen gäller i stället för personuppgiftslagen och innehåller hänvisningar till de bestämmelser i personuppgiftslagen som ska vara tillämpliga i polisens brottsbekämpande verksamhet.

Syftet med den nya lagen är att ge polisen möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt i sin brottsbekämpande verksamhet och att skydda människor mot att deras personliga integritet kränks vid sådan behandling. Lagen reglerar, med några få undantag, all behandling av personuppgifter i polisens brottsbekämpande verksamhet vid Rikspolisstyrelsen, polismyndigheterna och Ekobrottsmyndigheten. Personuppgiftsbehandling i sådan verksamhet som inte är brottsbekämpande, exempelvis hanteringen av förvaltningsärenden, omfattas inte av lagen utan regleras av personuppgiftslagen.

Polisen får enligt den nya lagen behandla personuppgifter om det behövs för att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet, utreda eller beivra brott eller fullgöra förpliktelse som följer av internationella åtaganden. Lagen bygger på en uppdelning mellan å ena sidan behandling av gemensamt tillgängliga uppgifter och å andra sidan annan behandling. Uttrycket ”gemensamt tillgängliga uppgifter” har införts som ett teknikneutralt begrepp i stället för begreppen register och databas som tidigare använts för att definiera uppgifter som har gjorts tillgängliga för en större krets. Uppgifter som endast ett fåtal personer har rätt att ta del av anses inte vara gemensamt tillgängliga. För behandling av gemensamt tillgängliga uppgifter finns särskilda begränsande bestämmelser för att värna den personliga integriteten.

Ett fåtal register regleras särskilt i den nya lagen, bl.a. DNA-register och fingeravtrycksregister. Säkerhetspolisens personuppgiftsbehandling regleras i ett särskilt kapitel.

## **6.2.5 Lagen och förordningen om internationellt polisiärt samarbete**

I lagen (2000:343) och förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete regleras samarbetet mellan svenska brottsbekämpande myndigheter och motsvarande myndigheter i andra medlemsstater i Europeiska unionen samt Norge, Island och Schweiz. Där regleras bl.a. Schengensamarbetet och samarbetet enligt Prümrådsbeslutet, men även visst annat polissamarbete. De bestämmelser i Prümrådsbeslutet som motsvarar CBE-direktivets bestämmelser om automatiskt uppgiftsutbyte

har i huvudsak genomförts genom ändringar i lagen och förordningen om internationellt polisiärt samarbete, se avsnitt 4.2.2.

Lagen är tillämplig inte bara för polismän, utan även för tulltjänstemän och kustbevakningstjänstemän, när dessa enligt lag eller annan författning har polisiära befogenheter. Avvikande bestämmelser om behandling av personuppgifter i lagen och förordningen om internationellt polisiärt samarbete gäller framför reglerna i polisens, Tullverkets och Kustbevakningens registerförfattningar.

I lagen finns bl.a. en bestämmelse som reglerar hur uppgifter som har mottagits från andra stater får användas om den andra staten har ställt upp villkor för användningen, s.k. användningsbegränsningar (3 §). Om en svensk myndighet har fått upplysningar eller bevismaterial från en annan stat ska svenska myndigheter följa villkoren oavsett vad som är föreskrivet i lag eller annan författning så länge dessa inte strider mot en internationell överenskommelse som är bindande för Sverige.

### **6.2.6 Lagen och förordningen om vägtrafikregister**

I lagen (2001:558) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister finns bestämmelser om behandling av personuppgifter i samband med registrering av fordon. Lagen innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. Registret har i huvudsak till ändamål att tillhandahålla information till myndigheter, företag och organisationer som i sin verksamhet behöver information om fordon, fordonsägare och körkortsinnehavare. Ändamålen omfattar även att ge information till enskilda som är i behov av uppgifter i registret. Vid genomförandet av Prümrådsbeslutet gjordes ändringar i både lagen och förordningen om vägtrafikregister, se avsnitt 4.2.2.

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. Betänkandet bereds för närvarande i Näringsdepartementet.

## 7 Trafikbrott

### 7.1 Trafiksäkerhetsrelaterade brott i CBE-direktivet

I artikel 3 i CBE-direktivet definieras de i artikel 2 uppräknade trafiksäkerhetsrelaterade 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 hänvisas i princip bara till den definition av respektive begrepp som finns i medlemsstatens nationella lagstiftning. När det gäller fortkörning 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 omfattar både underlåtenhet att använda bilbälte och underlåtenhet att använda fasthållningsanordningar för barn enligt relevanta EU-regler och den nationella lagstiftningen. Rödljuskörning innefattar inte bara körning mot rött trafikljus utan också andra relevanta stoppsignaler. Drograttfylleri avser körning under påverkan av droger eller andra substanser med liknande effekt. Användning av förbjuden körbana innebär en olaglig användning av en del av vägen, t.ex. ett körfält avsett för kollektivtrafik i enlighet med den nationella lagstiftningen. Även om det inte anges uttryckligen i direktivets definitioner av vart och ett av de trafiksäkerhetsrelaterade brotten har utredaren gjort bedömningen att alla trafiksäkerhetsrelaterade brott i direktivet får förutsättas begås med motordrivna fordon som är registrerade i en annan stat (jfr artikel 1).

### 7.2 Straffbestämmelser i svensk rätt

Samtliga de gärningar som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde kommer vara straffsanktionerade i Sverige när direktivet börjar tillämpas här. När det gäller olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning kan särskilt nämnas att regeringen i oktober 2013 har fattat beslut om en ändring i 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) varigenom en ny paragraf införs, 10 e §, som innebär att föraren av ett motordrivet fordon, vid färd på väg, endast får ägna sig åt aktiviteter som användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet. Ändringen träder i kraft den 1 december 2013 (SFS 2013:779).

Ansvarsbestämmelserna för de brott som omfattas av direktivet finns i 4 och 4 a §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och i 14 kap. 3 och 5 §§ trafikförordningen. Straffbestämmelserna gäller i samtliga fall föraren av fordonet. Att inte använda bilbälte kan därutöver 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 högst två år. För överträdelse av bestämmelserna i trafikförordningen är föreskrivet penningböter.

### 7.3 Utredning och lagföring av trafikbrott i svensk rätt

Många trafikbrott upptäcks genom polisens kontroller av trafiken på plats. 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. Bestämmelser om ordningsbot finns i 48 kap. rättegångsbalken och ordningsbotskungörelsen (1968:199). Ett föreläggande om ordningsbot 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 viss 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 § första stycket 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 att det svårigen 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 (se NJA II 1966 s. 420). Detta återspeglas i de föreskrifter och allmänna råd om tillämpningen av ordningsbot som har utfärdats av Rikspolisstyrelsen (se 10 § RPSFS 2008:1). 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.

Som nämnts ovan innebär ett kontorsföreläggande att en polis utfärdar ett föreläggande i den misstänktes frånvaro. Av Rikspolisstyrelsens föreskrifter framgår att ett sådant föreläggande bör användas om det före utfärdandet behöver göras ytterligare kontroll av den misstänktes identitet eller t.ex. en bestämmelses betydelse, den misstänkte är upprörd eller har blivit skadad eller om den misstänkte är märkbart påverkad av alkohol (se 16 § RPSFS 2008:1).

Ordningsbot får inte utfärdas om det anses påkallat att åklagare prövar en fråga om strafföreläggande eller åtal (48 kap. 15 § andra stycket 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 förelägandet (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 strafförelägandet. 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 §§ rättegångsbalken.

Om inget godkännande sker av ett föreläggande av ordningsbot eller 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.

## 7.4 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-sektionen, som är en del av Rikspolisstyrelsen. ATK-sektionen handlägger cirka 230 000 ärenden om året.

Av 6 § 10 förordningen (1989:773) med instruktion för Rikspolisstyrelsen följer att styrelsen får leda polisverksamhet som bedrivs med hjälp av automatisk trafiksäkerhetskontroll. När Rikspolisstyrelsen leder polisverksamhet ska vad som i lag eller annan författning föreskrivs om polismyndighet i tillämpliga delar även gälla Rikspolisstyrelsen, se 7 § andra stycket polislagen.

Utredningsprocessen inom ATK-sektionen börjar genom redigering av bilden från hastighetsöverträdelsen. 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. vägtrafikregistret, för att undersöka ägarförhållanden.

En jämförelse av bilden från förseelsen görs sedan mot ett pass- eller ett körkortsfoto. 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 enligt 23 kap. 18 § rättegångsbalken föreligger skickas ett kommunikationsdokument med bild till den som misstänks. I detta ombeds den misstänkte att ange sin inställning, t.ex. erkänna eller förneka gärningen. Om den misstänkte erkänner utfärdas ett kontorsföreläggande. Om den misstänkte däremot förnekar beslutar förundersökningsledaren om hur utredningen ska fortsätta, t.ex. genom beslut om slutlig handläggning till be-

rörd polismyndighet för fortsatt utredning, nedläggning av förundersökningen eller genom överlämnande av ärendet till åklagare.

Om jämförelsen med tillgängliga fotografier inte ger något resultat skickas ett kommunikationsdokument till ägaren med begäran om upplysning om vem som har kört bilen. Om ägaren anger en förare kontrolleras den personen mot de fotografier som finns på denne i pass- eller körkortregistret 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.

## 7.5 Utländska förare och fordon

Svenska straffbestämmelser gäller även för utländska förare som begår trafikbrott i Sverige. Det finns inget som hindrar att ett strafföreläggande eller ett föreläggande av ordningsbot utfärdas avseende en person som kommer från ett annat EU-land. Ett krav är dock att personen i fråga förstår föreläggandets innebörd. Av Rikspolisstyrelsens föreskrifter framgår att ett kontorsföreläggande endast får utfärdas om den misstänkte bor i eller stadigvarande uppehåller sig i Sverige eller i annat nordiskt land (16 § RPSFS 2008:1).

Om lagföring inte kan ske i anslutning till händelsen och den misstänkte personen inte längre befinner sig i Sverige måste polis och åklagare som huvudregel stödja sig på ett samarbete med brottsbekämpande myndigheter utomlands för att utreda och lagföra ärendet. Enligt lagen (2000:562) om internationell rättslig hjälp i brottmål finns det t.ex. möjlighet för en åklagare att begära hjälp av utländska myndigheter med exempelvis ett förhör utomlands.

Det finns även bestämmelser om överförande av lagföring i lagen (1976:19) om internationellt samarbete rörande lagföring för brott. Lagen begränsas till de stater som har tillträtt 1972 års europeiska lagföringskonvention. Vidare har Europarådet 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. Endast Sverige och fyra andra stater har tillträtt konventionen. Under förutsättning att det berörda landets lagstiftning möjliggör det, kan ett överförande av lagföring också komma till stånd utan stöd i någon konvention.

Inom ATK-sektionen remitteras ärenden beträffande nordiska fordon till polisen i det land där ägaren är bosatt. Frågan om vem som är ägare till fordonet, vem som har fört det 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-sektionen information om detta och ett kontorsföreläggande utfärdas. Förfarandet med ”nordiska remisser” baseras på en överenskommelse mellan de nordiska länderna om inbördes rättshjälp genom delgivning och bevis-

upptagning, se Nordisk överenskommelse om inbördes rättshjälp genom delgivning och bevisupptagning (SÖ 1975:42).

Brott begångna med fordon registrerade i andra länder än de nordiska leder enligt nu gällande rutiner inom ATK-sektionen inte till någon åtgärd.

## 8 Genomförande av direktivet

### 8.1 Författningsregleringen

**Regeringens bedömning:** De författningsändringar som behövs för att genomföra direktivet bör utformas i huvudsaklig överensstämmelse med de ändringar som infördes vid genomförandet av Prümrådsbeslutet avseende utbyte av fordonsuppgifter.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna yttrar sig särskilt i denna fråga.

**Skälen för regeringens bedömning:** CBE-direktivet innebär att medlemsstaterna ger varandra möjlighet att söka i varandras fordonsregister för att kunna följa upp ett sådant trafiksäkerhetsrelaterat brott som omfattas av direktivet. Den information som ska utbytas enligt direktivet är uppgifter om ett fordon och dess ägare eller innehavare. Samma uppgifter kan som beskrivits tidigare redan utbytas enligt Prümrådsbeslutet. De möjligheter till informationssökning som föreskrivs i CBE-direktivet och bestämmelserna i Prümrådsbeslutet är utformade på ett likartat sätt. Vidare bygger utbytet enligt såväl rådsbeslutet som direktivet på samma tekniska lösning, EUCARIS-nätverket. Prümrådsbeslutets dataskyddsregler ska dessutom tillämpas även på informationsutbytet enligt CBE-direktivet.

Prümrådsbeslutet genomfördes som tidigare redogjorts för huvudsakligen genom ändringar i lagen (2000:343) och förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete. I samband med genomförandet infördes även en bestämmelse i polisdatalagen (2010:361) av vilken det framgår att avvikande bestämmelser om personuppgiftsbehandling i lagen eller förordningen om internationellt polisiärt samarbete ska gälla i stället för bestämmelserna i den lagen. I förarbetena till lagen om internationellt polisiärt samarbete uttalade regeringen att det är lämpligt att i så stor utsträckning som möjligt samla regler om internationellt polisiärt samarbete i den lagen (prop. 1999/2000:64 s. 84). Vid genomförandet av Prümrådsbeslutet förutsågs också att nya former av internationellt polisiärt samarbete och informationsutbyte skulle behöva författningsregleras framöver. Regeringen uttalade då att en särskild författningsreglering för varje ny form av samarbete skulle innebära nackdelar för tillämparen och inte leda till önskvärd överskådlighet (prop. 2010/11:129, s. 46). Genom att samla sådana regler i lagen och förordningen om internationellt polisiärt samarbete kan man alltså åstadkomma en mer enhetlig och lättillämpad reglering. Därtill kommer att det redan finns bestämmelser som klargör förhållandet mellan polisdatalagen och lagen och förordningen om internationellt polisiärt samarbete.

Sammantaget anser regeringen att den anpassning av lagstiftningen som krävs för att genomföra CBE-direktivet bör utformas i huvudsaklig överensstämmelse med de bestämmelser som infördes vid genomförandet av Prümrådsbeslutet avseende utbyte av fordonsuppgifter. De författningsändringar som krävs med anledning av detta bör därför huvudsakligen göras i lagen och förordningen om internationellt polisiärt samarbete.

Med hänsyn till likheterna vad gäller informationsutbyte och teknisk lösning bör de myndigheter som utsågs till kontaktställen enligt Prömrådsbeslutet utses till kontaktställen även avseende CBE-direktivet (jfr avsnitt 4.2.2).

Av lagen om internationellt polisiärt samarbete bör det av tydlighets-skäl framgå att det finns bestämmelser om informationsutbyte enligt CBE-direktivet på lägre normgivningsnivå.

## 8.2 Normgivningsnivå

**Regeringens bedömning:** Utländska myndigheters direktåtkomst till svenska register och svenska myndigheters direktåtkomst till utländska register bör regleras i lag.

Därutöver bör vissa dataskyddsbestämmelser genomföras i lag.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna yttrar sig särskilt i denna fråga.

**Skälen för regeringens bedömning:** Som nämnts ovan bör CBE-direktivet i huvudsak genomföras genom ändringar i lagen och förordningen om internationellt polisiärt samarbete. Frågan är vilka bestämmelser som behöver ges lagform.

Inledningsvis kan konstateras att CBE-direktivet endast reglerar informationsutbyte genom direktåtkomst till medlemsstaternas fordonsregister. Direktivet reglerar alltså inte något annat samarbete när det gäller att utreda eller lagföra de aktuella brotten.

En myndighet som begär sökning enligt CBE-direktivet i en annan medlemsstats fordonsregister kommer ges direktåtkomst till uppgifter om ett visst fordon samt till uppgifter om fordonsägaren eller fordonsinnehavaren. Det finns i nu gällande lagstiftning inget krav på att direktåtkomst ska regleras i lag. I 2 kap. 21 § första stycket polisdatalagen föreskrivs att utlämnande genom direktåtkomst bara är tillåtet i den utsträckning det följer av den lagen. I andra stycket anges att regeringen har möjlighet att meddela föreskrifter om att en utländsk myndighet, Europol eller en mellanfolklig organisation får medges direktåtkomst till personuppgifter i polisens brottsbekämpande verksamhet, om detta är nödvändigt för att fullgöra en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller om det följer av en EU-rättsakt.

I avsnitt 6.2.1 redogörs för en bestämmelse i 2 kap. 6 § andra stycket regeringsformen som innebär att betydande intrång i den personliga integriteten i vissa fall endast får ske genom lag. I propositionen om genomförandet av det automatiserade uppgiftsutbytet i Prömrådsbeslutet (prop. 2010/11:129 s. 49 f.) diskuteras om det förhållandet att utländska myndigheter medges direktåtkomst till svenska register och att svenska myndigheter medges direktåtkomst till utländska register innebär ett sådant intrång i enskildas personliga integritet att det omfattas av grundlagsbestämmelsernas skydd. Om så är fallet måste förutsättningarna för direktåtkomsten, enligt propositionen, regleras i lag trots bestämmelsen i

polisdatalagen som innebär att regeringen får meddela föreskrifter om direktåtkomst för utländska myndigheter.

Genom Prümrådsbeslutet ger medlemsstaterna varandra tillgång till, förutom fordonsregister, även DNA- och fingeravtrycksregister, se avsnitt 4.2. När det gäller tillgång till DNA- och fingeravtrycksregister konstaterade regeringen att såväl utländska kontaktställens direktåtkomst till svenska register som svenska kontaktställens direktåtkomst till utländska DNA- och fingeravtrycksregister borde regleras i lag. Skälen för detta ansågs framförallt vara den ökade kartläggning av enskilda som utbytet ansågs innebära samt det faktum att det var första gången som utländska myndigheter gavs direktåtkomst till några av polisens register. När det gäller utbyte av fordonsuppgifter enligt Prümrådsbeslutet konstaterades att man i och för sig kunde ifrågasätta om sådana uppgifter kan anses vara lika integritetskänsliga som uppgifter om DNA-profiler och fingeravtryck. Oavsett hur integritetskänsliga fordonsuppgifter anses vara ansåg dock regeringen att systematiska skäl talade för att direktåtkomst till fordonsuppgifter enligt Prümrådsbeslutet borde regleras i lag (prop. 2010/11:129 s. 51 f.).

Även när det gäller utbyte av fordonsuppgifter enligt CBE-direktivet kan man diskutera om detta utbyte är sådant att det på grund av bestämmelsen i 2 kap. 6 § regeringsformen bör regleras i lag. Som tidigare konstaterats bör emellertid de författningsändringar som föranleds av genomförandet av CBE-direktivet, av bl.a. systematiska skäl, utformas i huvudsaklig överensstämmelse med de som infördes vid genomförandet av Prümrådsbeslutet. Detta bör även gälla beträffande bestämmelsernas normgivningsnivå. Direktivets bestämmelser om rättelse och skadestånd måste också genomföras genom ändring i lag. En sådan bestämmelse finns redan i lagen om internationellt samarbete, se avsnitt 10.

Sammantaget anser regeringen att övervägande skäl talar för att sökningar enligt CBE-direktivet, på motsvarande sätt som beträffande Prümrådsbeslutet, bör regleras i lag. Därutöver bör som nämnts vissa data-skyddsbestämmelser ges lagform. Övriga bestämmelser i artiklarna som kräver genomförande kan genomföras på förordningsnivå.

### 8.3 Förhållandet mellan Prümrådsbeslutet och CBE-direktivet

<p><b>Regeringens bedömning:</b> Förhållandet mellan informationsutbyte enligt CBE-direktivet respektive Prümrådsbeslutet behöver inte författningsregleras.</p>
--

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har inget att invända mot förslaget. *Rikspolisstyrelsen* anför att direktivets tillämpningsområde främst kommer att gälla trafikbrott som uppdragats med hjälp av automatisk trafik kontroll.

*Datainspektionen* anser att det utifrån ett integritetsskyddsperspektiv kan fylla en funktion om det i författning anges för vilka fall sökning ska få ske enligt CBE-direktivet respektive Prümrådsbeslutet. En sådan när-

mare specificering torde enligt Datainspektionen även bidra till en högre grad av rätts säkerhet och förutsägbarhet då den enskilde medborgaren ska utöva sina rättigheter enligt rättsakterna, såsom exempelvis rätten till information. *Sveriges Advokatsamfund* har ingen erinran mot promemorians bedömning av CBE-direktivets förhållande till Prümrådsbeslutet men betonar att det om möjligt inte ska få som konsekvens att informations skyldigheten enligt artikel 5 i CBE-direktivet kringgås genom att Prümrådsbeslutet tillämpas istället.

Några remissinstanser, däribland *Åklagarmyndigheten*, ifrågasätter behovet av en författningsreglering av bestämmelsen om informationsbrev i direktivet.

## **Skälen för regeringens bedömning**

### *Rättsakternas tillämpningsområde är överlappande*

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 kommer alla de gärningar som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde att vara straffsanktionerade i Sverige då direktivet börjar tillämpas här. De båda rättsakternas tillämpningsområden överlappar alltså varandra. Berörda svenska myndigheter kan med andra ord, 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. Utredaren lyfter fram omständigheter både för och emot en reglering av förhållandet mellan CBE-direktivet och Prümrådsbeslutet. Utredarens slutsats är emellertid att en sådan reglering inte bör ske.

Regeringen delar utredarens uppfattning att det finns omständigheter som talar både för och emot en reglering av förhållandet mellan de båda rättsakterna. En omständighet som skulle kunna tala för att CBE-direktivet alltid ska tillämpas beträffande de gärningar som det omfattar är, som utredaren konstaterar, att CBE-direktivets tillämpningsområde är snävare och skulle kunna sägas vara en specialreglering, ”lex specialis”, i förhållande till Prümrådsbeslutet. Det kan också noteras att kommissionen som en del av översynen av direktivet kommer begära information av medlemsstaterna om hur många sökningar som har skett enligt direktivet, vilket enligt utredaren talar för att syftet har varit att direktivet ska tillämpas före Prümrådsbeslutet inom sitt tillämpningsområde.

Det finns emellertid som utredaren pekar på flera omständigheter som talar mot att Prümrådsbeslutet aldrig skulle få tillämpas inom CBE-direktivets tillämpningsområde. Som nämnts tidigare innehåller CBE-direktivet en bestämmelse om att information ska ges till en enskild



genom ett informationsbrev. Om ett fordon har stoppats på platsen av behörig myndighet, som regel polisen, och föraren muntligen har under rättats om den brottsmisstanke som finns och de övriga förhållanden som ett informationsbrev ska innehålla kan man, som utredaren gör, ifrågasätta nyttan med ett informationsbrev. De bestämmelser om informationsbrev som direktivet innehåller tyder på att informationsutbytet enligt direktivet är avsett främst för brott som uppdagas genom någon form av automatiserat förfarande, vilket även *Rikspolisstyrelsen* framhåller. Detta skulle i sin tur kunna tala för att det är upp till medlemsstaterna att välja enligt vilken rättsakt en sökning ska göras.

I de fall då ett fordon har stoppats på plats är det för svensk del ofta inte nödvändigt att söka i något fordonsregister eftersom det är förarens identitet som är av intresse, inte bilens ägare. Vid misstanke om flera brott, t.ex. hastighetsöverträdelse och narkotikabrott, vore det ett tungt förfarande om polisen skulle vara tvungen att söka enligt båda rättsakterna. Det kan också noteras att det skulle kunna finnas fall då polisen behöver söka på fordonets chassinummer i stället för dess registreringsnummer, vilket inte är möjligt enligt CBE-direktivet. Som utredaren framhåller kan det inte ha varit syftet med direktivet att de brottsutredande myndigheterna ska fråntas denna möjlighet.

Som utredaren noterar nämns den möjlighet som redan finns att söka enligt Prümrådsbeslutet 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 också anses tala för att medlemsstaterna har en valfrihet när det gäller hur de olika sökmöjligheterna ska användas i praktiken.

Det kan vidare konstateras 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. Lika med utredaren anser regeringen att detta talar för att CBE-direktivet inte behöver tillämpas i den mån nödvändig information ändå kan erhållas på annat sätt.

#### *Särskilt om information till misstänkt*

Artikel 7 i CBE-direktivet innehåller hänvisningar till både dataskyddsrambeslutet och Prümrådsbeslutet. De dataskyddsregler som ska tillämpas på de olika uppgiftsutbytena är i princip likadana. Till skillnad mot Prümrådsbeslutet innehåller emellertid CBE-direktivet förhållandevis detaljerade regler om information till den misstänkte (artikel 5 och skäl 13 och 14.). Utredaren noterar att det skulle kunna finnas en risk att dessa regler kringgås genom att sökning sker enligt Prümrådsbeslutet istället för enligt direktivet. I promemorian framhålls därför direktivets bestämmelse om information som ett skäl som talar för att direktivet ska tillämpas framför rådsbeslutet inom sitt tillämpningsområde. Även *Datainspektionen* och *Sveriges Advokatsamfund* pekar på detta faktum.

Enligt artikel 5 i direktivet ska den medlemsstat där brottet begicks besluta huruvida ett uppföljningsförfarande ska inledas avseende det trafiksäkerhetsrelaterade brottet. Om så görs, ska medlemsstaten i enlighet med sin nationella lagstiftning informera ägaren, innehavaren av fordonet

eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för det trafik-säkerhetsrelaterade brottet om detta i syfte att han eller hon ska kunna tillvarata sin rätt. Informationsbrevet ska enligt direktivet inkludera all relevant information såsom vilket brott som avses, ort, datum, tidpunkt, vilken nationell lagstiftning som har överträtts, vilken påföljd som kan följa för brottet och i tillämpliga fall vilken utrustning som har använts för att upptäcka brottet.

Den som i Sverige misstänks för brott tillförsäkras ett antal i lagtext mer preciserade rättigheter, t.ex. insyn i ärendet, tolkning och översättning. *Åklagarmyndigheten* anför beträffande frågan om information till den misstänkte att de processuella rättigheter som följer av svensk rätt redan uppfyller kraven på information i direktivet och att en särreglering därför inte behövs. Även om mycket talar för att svensk rätt uppfyller direktivets krav i detta avseende kan det finnas anledning att överväga om en kompletterande bestämmelse om information till den misstänkte som tar sikte på informationsutbyte enligt CBE-direktivet bör införas i svensk rätt. En sådan bestämmelse kan i så fall införas på förordningsnivå. Regeringen anser emellertid att den rätt till information som tillkommer en misstänkt får anses vara huvudsakligen densamma oavsett enligt vilken rättsakt informationsutbytet har skett.

#### *Förhållandet mellan rättsakterna bör inte författningsregleras*

Mot bakgrund av det som ovan angetts delar regeringen promemorians bedömning att övervägande skäl talar för att det inte är ett krav enligt CBE-direktivet att alltid använda direktivet framför Prümrådsbeslutet i en situation då en gärning faller inom båda rättsakternas tillämpningsområde. För att genomförandet av CBE-direktivet inte ska leda till försämrade möjligheter för polisen anser regeringen att polisen bör kunna välja den sökväg som är mest användbar för ett visst ändamål. Regeringen anser det därför inte lämpligt att i författning ange för vilka fall en sökning ska ske enligt CBE-direktivet eller Prümrådsbeslutet. Det får i stället bli en fråga för i första hand Rikspolisstyrelsen att ta ställning till vilka riktlinjer som ska ges för tillämpningen av de olika sökmöjligheterna.

## 9 Utbyte av fordonsuppgifter

### 9.1 Det svenska vägtrafikregistret

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 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 Prümrådsbeslutet (se prop. 2010/11:129 s. 80 f.).

Lagen och förordningen om vägtrafikregister gäller för den personuppgiftsbehandling som sker i samband med registreringen av fordon m.m. Personuppgiftslagen (2008:204) 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 förtydligande hänvisning till personuppgiftslagens regler om rättelse och skadestånd (11 §).

I förordningen om vägtrafikregister anges att Transportstyrelsen ska biträda polisen vid samarbete enligt Prümrådsbeslutet genom att som nationellt kontaktställe automatiskt besvara förfrågningar till registret från utländska kontaktställen (1 kap. 2 §). I förordningen finns också 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 §§).

### 9.2 EUCARIS – ett kommunikationsnätverk

Det förekommer ett omfattande informationsutbyte mellan de europeiska myndigheter som ansvarar för nationella register över fordonsuppgifter. Informationsutbytet sker till viss del automatiserat genom den tekniska plattformen EUCARIS (European Car and Driving License Information System).

EUCARIS är ett kommunikationsnätverk där förfrågningar skickas direkt mellan s.k. coreservrar i de anslutna staterna. Den nationella coreservern är i sin tur kopplad till det nationella fordonsregistret. Genom

säker inloggning kan vägtrafikregistermyndigheterna i de stater som omfattas av samarbetet göra förfrågningar via nätverket. När en förfrågan skickas från exempelvis Belgien till Sverige loggar och kontrollerar den belgiska servern uppgifter om vem som gör sökningen och att denne är behörig att göra den. Förfrågan skickas sedan vidare till den svenska servern som loggar att en förfrågan har gjorts från Belgien och sedan skickar förfrågan vidare till det svenska vägtrafikregistret. Frågan besvaras helt automatiskt.

### 9.3 Utbyte av fordonsuppgifter enligt nuvarande system

Polisen har direktåtkomst till det svenska vägtrafikregistret via ett särskilt gränssnitt. Det är Rikspolisstyrelsen som har godkänts för direktåtkomst och som loggas som användare när polisen gör sökningar i vägtrafikregistret. Innan en sökning vidarebefordras till registret kontrollerar polisen den enskilde tjänstemannens behörighet att göra den. Om behörighet finns skickas sökningen vidare till Transportstyrelsen med ett certifikat som visar att sökningen är godkänd.

Förfrågningar från utländska brottsbekämpande myndigheter går till en enhet hos Rikspolisstyrelsen som besvarar dem manuellt efter att ha inhämtat information genom sin direktåtkomst till det svenska vägtrafikregistret. På motsvarande sätt kan svensk polis ställa frågor om fordonsuppgifter till utländska myndigheter. I vissa stater har enskilda polismän tillgång till EUCARIS och ställer frågor via det systemet direkt till det svenska vägtrafikregistret, som besvarar frågan automatiskt.

Numera sker även utbyte av uppgifter med stöd av Prümrådsbeslutet. Sverige genomgick en utvärdering av genomförandet av rådsbeslutet när det gäller utbyte av fordonsuppgifter i december 2011 och har godkänts för utbyte av sådana uppgifter. Detta innebär att svensk polis med stöd av direktåtkomst kan söka i andra medlemsstaters fordonsregister och att utländska myndigheter genom direktåtkomst kan söka i det svenska vägtrafikregistret. Sökningar efter fordonsuppgifter enligt rådsbeslutet påbörjades för svensk del under sommaren 2013.

När det gäller fordon som är registrerade i en annan stat som ingår i Schengensamarbetet kan polisen via Schengens informationssystem (SIS) få uppgift om ett fordon är stulet. I SIS-registret registreras dock inte uppgifter om ägare eller innehavare av fordonet.

### 9.4 Utbyte av fordonsuppgifter enligt CBE-direktivet

#### 9.4.1 Automatisk sökning i det svenska vägtrafikregistret

<p><b>Regeringens bedömning:</b> Det finns enligt gällande rätt stöd för att bevilja utländska myndigheter direktåtkomst till vägtrafikregistret i enlighet med CBE-direktivet.</p>
---

**Regeringens förslag:** I lagen om internationellt polisiärt samarbete görs en hänvisning till lagen om vägtrafikregister. En följdändring görs i motsvarande bestämmelse avseende samarbete enligt Prümrådsbeslutet.

**Promemorians förslag och bedömning** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås dock inte några tydliggöranden i hänvisningarna till lagen om vägtrafikregister.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna uttalar sig särskilt om förslaget eller bedömningen.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Som tidigare angetts ska medlemsstaterna enligt artikel 4 i direktivet genom sina nationella kontaktställen kunna göra automatiska sökningar i varandras register över fordonsuppgifter om uppgifterna behövs för att utreda ett sådant trafiksäkerhetsrelaterat brott som omfattas av direktivet. De uppgifter som ska utbytas är uppgifter om fordonet samt uppgifter om fordonsägaren och fordonsinnehavaren. Endast fordonets fullständiga registreringsnummer får användas vid sökningen.

Utländska myndigheter har följaktligen enligt direktivet rätt att få tillgång till uppgifter i det svenska vägtrafikregistret genom automatiska sökningar, dvs. genom direktåtkomst. Tillämpningen av direktivet förutsätter alltså att kontaktställen i andra stater ges direktåtkomst till vissa uppgifter i det svenska vägtrafikregistret. Direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret får enligt 8 § lagen om vägtrafikregister endast medges för vissa av de i lagen angivna ändamålen. Regleringen i lagen om vägtrafikregister kompletteras med närmare bestämmelser om direktåtkomst i förordningen om vägtrafikregister. Där framgår att direktåtkomst till vägtrafikregistret får medges först sedan Transportstyrelsen har försäkrat sig om att behörighets- och säkerhetsfrågorna är lösta på ett sätt som är tillfredsställande ur integritetssynpunkt.

Vid genomförandet av Prümrådsbeslutet konstaterades att det inte fanns några särskilda ändamålsbestämmelser om utlämnande av uppgifter till andra stater. Därför infördes en särskild ändamålsbestämmelse i 5 § i lagen om vägtrafikregister som medger att personuppgifter får behandlas för att tillhandahålla uppgifter som behövs för utländsk myndighets verksamhet i den utsträckning som följer av bl.a. en EU-rättsakt. Bestämmelsen gjordes generell för att kunna omfatta även informationsutbyte som kan bli aktuellt med anledning av framtida internationellt samarbete (se prop. 2010/11:129 s 80 f.). Genom en ändring i 8 § lagen om vägtrafikregister gavs även stöd för att medge direktåtkomst för det nya ändamålet.

Genom de ändringar i lagen om vägtrafikregister som gjordes vid genomförandet av Prümrådsbeslutet finns det således redan lagstöd för den direktåtkomst som bestämmelserna i CBE-direktivet kräver i denna del. Eftersom samarbetet enligt CBE-direktivet huvudsakligen kommer att regleras i lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete bör det av tydlighetsskäl införas en hänvisning till lagen om vägtrafikregister i den lagen. En motsvarande hänvisning finns vad gäller samarbetet enligt Prümrådsbeslutet. I tydliggörande syfte bör hänvisningarna innehålla namnet på den rättsakt enligt vilken direktåtkomst kan beviljas.

## 9.4.2 Automatisk sökning i utländska fordonsregister

**Regeringens förslag:** I syfte att utreda ett sådant trafiksäkerhetsrelaterat brott som omfattas av artikel 2 i CBE-direktivet ska det svenska kontaktstället i enskilda fall genom direktåtkomst få söka uppgifter i en annan stats fordonsregister. 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. Vid sökning får endast ett fordons fullständiga registreringsnummer användas som sökbegrepp. I lag införs en definition av begreppet CBE-direktivet.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Promemorians lagtext har dock utformats på ett något annorlunda sätt genom ytterligare begränsande villkor för att en sökning ska få göras.

**Remissinstanserna:** *Rikspolisstyrelsen* konstaterar att CBE-direktivet får anses bäst lämpat för de förhållanden som gäller i stora delar av EU dvs. där ett ägaransvar vid trafikbrott gäller. Då kan en automatiserad tillgång till fordonsuppgifter från andra länder innebära en reell möjlighet till lagföring. Där föraransvar gäller kommer uppgifter om ägarförhållande till ett visst fordon få en begränsad nytta även om de visserligen kan ge utredningsuppslag som kan leda till identifiering av föraren.

När det gäller frågan om vilka brott i svensk rätt som ska anses falla inom CBE-direktivets tillämpningsområde anser *Datainspektionen* att det är en brist i promemorians författningsförslag att det inte närmare anges vilka dessa brott är. Inspektionen anser att det, framförallt utifrån den enskildes rätt att kunna förutse vilka brott en registerkontroll kan komma att utföras för, i författning bör lämnas en uppräknings och närmare definition av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av direktivet. *Lunds universitet* framhåller att det av informationsskäl vore önskvärt att en sådan definition som finns i artikel 2 i direktivet också skulle tas in i nationell svensk lag. För en praktiker som ska tillämpa bestämmelserna är det, enligt universitetet, alltid enklare att ha tillgång till relevant information också i nationell svensk lag eller författning.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt CBE-direktivet har en medlemsstat genom sitt nationella kontaktställe under vissa förutsättningar rätt att via direktåtkomst få tillgång till uppgifter om ägare och innehavare till fordon samt uppgifter om fordon i andra staters fordonsregister. Av direktivet framgår att sådana uppgifter får behandlas för att utreda ett sådant brott som omfattas av direktivet. Genom direktivet framgår medlemsstaternas gemensamma ståndpunkt att staternas myndigheter bör följa upp trafiksäkerhetsrelaterade brott som har begåtts med fordon som är registrerade i en annan medlemsstat. Genom sökmöjligheten underlättas medlemsstaternas möjligheter att utreda sådana brott. Det bör dock framhållas att direktivet inte reglerar något rättsligt samarbete beträffande utredning eller lagföring.

Regeringen anser att svenska myndigheter bör få behandla uppgifter i andra staters fordonsregister under samma förutsättningar som gäller för behandling av uppgifter i det svenska vägtrafikregistret. Som *Rikspolisstyrelsen* påpekat får CBE-direktivet emellertid anses bäst lämpat i de

medlemsstater som tillämpar ett system där fordonsägaren görs straffrättsligt ansvarig för vissa trafikförseelser även om han eller hon inte har fört fordonet. I Sverige, där det i normalfallet är föraren av ett fordon som hålls ansvarig för brott mot trafikreglerna, måste polisen genom vidare utredning identifiera föraren av fordonet för att kunna beivra en trafikförseelse. För att CBE-direktivet ska vara värdefullt för den svenska polisen och för att öka möjligheterna att lagföra trafikbrott begångna med fordon registrerade i utomnordiska medlemsstater måste samarbetet med dessa medlemsstater därför vidareutvecklas. Polisen har påbörjat ett arbete med att se över möjligheterna till detta.

Som tidigare konstaterats bör svenska myndigheters direktåtkomst till utländska register regleras i lagen om internationellt polisiärt samarbete. Det kan konstateras att uppgifter i utländska databaser som görs elektroniskt tillgängliga för den mottagande myndigheten utgör allmänna handlingar hos den svenska myndigheten, även om myndigheten till följd av användningsbegränsningar eller villkorade sökbegränsningar inte har rätt att behandla uppgifterna. För att säkerställa att svenska myndigheter inte ska behöva göra sökningar i databaser hos andra stater som skulle anses vara i strid med bl.a. unionsrätten har en ny bestämmelse införts i 15 kap. offentlighet- och sekretesslagen (2009:400) enligt vilken sekretess gäller för sådana uppgifter, se propositionen Sekretess för uppgifter i utländska databaser (prop. 2011/12:157).

Av artikel 4.2 tredje stycket i direktivet följer att den medlemsstat där brottet begicks ska använda de uppgifter som erhållits för att fastställa vem som är personligen ansvarig för ett trafiksäkerhetsrelaterat brott enligt artikel 2. Utredaren begränsar därför i sitt förslag möjligheten att söka enligt direktivet till att sökningen ska behövas ”som ett led i att identifiera en person som är misstänkt för att ha begått ett brott som omfattas av CBE-direktivet”. Enligt regeringens mening är detta att tolka direktivet alltför snävt. Det följer redan av de användningsbegränsningar som gäller för CBE-utbytet hur uppgifterna får användas, se avsnitt 10. Det finns därför inte anledning att mot bakgrund av bestämmelsen i artikel 4.2 införa ytterligare begränsande villkor för att en sökning ska få göras. Vidare görs en sökning enligt CBE-direktivet för att söka information om ägaren till det fordon med vilket ett trafiksäkerhetsrelaterat brott har begåtts. I vart fall då en utredning görs inom ramen för automatiserad trafikövervakning finns vid detta stadium i utredningen inte någon misstänkt för brottet. Regeringen anser därför att villkoren för att få söka enligt CBE-direktivet inte bör begränsas på annat sätt än att sökning enligt CBE-direktivet får göras i syfte att utreda ett sådant brott som omfattas av direktivets tillämpningsområde. För att uppfylla kravet i direktivet bör möjligheten till behandling vidare begränsas till sökning i enskilda fall.

Direktivet bygger på att det är ett nationellt kontaktställe och inte enskilda myndigheter som genom direktåtkomst inhämtar uppgifter i andra staters fordonsregister. Detta bör framgå av lagregleringen. Åtkomsten ska dessutom begränsas på så sätt att det bara är särskilt utsedda tjänstemän som får göra sökningar. Regeringen delar utredarens bedömning att det är polisen som behöver kunna begära sökningar enligt CBE-direktivet. Denna fråga behöver inte regleras i lag.

Som redogjorts för ovan utgörs direktivets tillämpningsområde av åtta trafiksäkerhetsrelaterade brott, se avsnitt 7.1. I 23 § i promemorians lagförslag anges att sökning enligt CBE-direktivet under vissa omständigheter får ske beträffande ”ett sådant brott som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde”. I promemorian förs ett resonemang om hur de olika trafiksäkerhetsrelaterade brotten bör tolkas i svensk rätt och vilka gärningar som får anses omfattas av de brott som anges i direktivet. *Datainspektionen* och *Lunds universitet* efterlyser en närmare angivelse av vilka brott i svensk rätt som omfattas av CBE-direktivets tillämpningsområde.

Ansvarsbestämmelserna för de brott som omfattas av direktivet finns som tidigare konstaterats i 4 och 4 a §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och i 14 kap. 3 och 5 §§ trafikförordningen (1998:1276). Brottbeskrivningarna i trafikförordningen fylls ut genom hänvisningar till en lång rad bestämmelser i bl.a. denna förordning. Att i lag eller förordning ange exakt vilka svenska brott som motsvarar brotten i direktivet skulle kräva en uppräkningslista av samtliga dessa bestämmelser. Behovet och nyttan av en sådan uppräkningslista kan ifrågasättas framförallt med hänsyn till att det är polismyndigheterna och Rikspolisstyrelsen som ska tillämpa regleringen. Förutsägbarheten för enskilda får anses uppfyllt genom en hänvisning till de trafiksäkerhetsrelaterade brott som anges i direktivet. Det kan konstateras att man till och med i straffrättsliga regleringar, där kravet på förutsägbarhet och tydlighet får anses vara större än här, har gjort direkta hänvisningar till brottslighet som avses i vissa internationella instrument (se prop. 2001/02:149 s. 106 f. och prop. 2009/10:78 s. 40 f.). Sammantaget delar regeringen utredarens bedömning att brotten bör anges genom en hänvisning till direktivet.

För att inte tynga bestämmelserna med direktivets fullständiga namn bör det slutligen införas en definition i lagen om internationellt polisiärt samarbete av CBE-direktivet.



## 10 Dataskydd

**Regeringens förslag:** Bestämmelserna i personuppgiftslagen om rättelse och skadestånd ska gälla även vid behandling av personuppgifter enligt CBE-direktivet.

**Regeringens bedömning:** Utöver hänvisningen till personuppgiftslagens bestämmelser om rättelse och skadestånd föranleder bestämmelsen i CBE-direktivet om dataskydd inte någon bestämmelse i lag.

**Promemorians förslag och bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget eller bedömningen. *Datainspektionen* delar promemorians bedömning att de krav som CBE-direktivet ställer på dataskydd uppfylls genom att dataskyddsrambeslutet och de nationella författningsändringar som antas för att genomföra rambeslutet införlivas i svensk rätt. *Datainspektionen* har heller inte någon synpunkt på att de författningsbestämmelser som nu gäller för informationsutbytet enligt *Prümrådsbeslutet* även görs tillämpliga på informationsutbytet enligt CBE-direktivet.

### Skälen för regeringens förslag och bedömning

#### *CBE-direktivets bestämmelser om dataskydd*

Artikel 7 i CBE-direktivet innehåller hänvisningar till både dataskyddsrambeslutet och *Prümrådsbeslutet*. Alla bestämmelser om dataskydd i dataskyddsrambeslutet ska tillämpas på personuppgifter som behandlas enligt direktivet. Därtill ska alla relevanta bestämmelser om dataskydd i *Prümrådsbeslutet* tillämpas. Detta får anses innebära att *Prümrådsbeslutets* artiklar om dataskydd, som rör det automatiserade utbytet av fordonsuppgifter, också är tillämpliga på informationsutbytet enligt CBE-direktivet. Utöver dessa bestämmelser finns i artikel 7.3 i direktivet en bestämmelse om rätt till information.

#### *Dataskyddsrambeslutets tillämplighet på CBE-direktivet*

Som beskrivits i avsnitt 6.2.3 har Sverige i stor utsträckning ansetts uppfylla dataskyddsrambeslutet genom de bestämmelser om dataskydd som finns i bl.a. personuppgiftslagen (1998:204) och polisdatalagen (2010:361). Rambeslutet har, i de delar författningsändringar har ansetts krävas, genomförts genom den nya lagen (2013:329) med vissa bestämmelser om skydd för personuppgifter vid polissamarbete och straffrättsligt samarbete inom Europeiska unionen (lagen om dataskydd vid polisiärt och straffrättsligt samarbete).

Vid genomförandet av rambeslutet konstaterades att lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete bör fortsätta gälla vid sidan av den nya lagen. Det infördes därmed en ny bestämmelse i lagen om internat-

ionellt polisiärt samarbete där det klargörs att om det i lagen om dataskydd vid polisiärt och straffrättsligt samarbete eller i anslutande föreskrifter från regeringen finns bestämmelser om behandling av personuppgifter som avviker från bestämmelserna i lagen om internationellt polisiärt samarbete eller i den tillhörande förordningen ska bestämmelserna i den nya lagen om dataskydd vid polisiärt och straffrättsligt samarbete tillämpas, se 1 b § andra stycket. Bland annat mot bakgrund av att Prömrådsbeslutet, till skillnad mot CBE-direktivet, antogs före rambeslutets ikraftträdande undantogs informationsutbyte som sker med stöd av Prömrådsbeslutet från lagens tillämpningsområde, se 4 § andra stycket lagen om dataskydd vid polisiärt och straffrättsligt samarbete. Stöd för undantaget finns i artikel 28 och skäl 39 och 40 i dataskyddsrambeslutet, se avsnitt 6.1.4

Eftersom det inte gäller något motsvarande undantag för CBE-direktivet blir bestämmelserna i lagen om dataskydd vid polisiärt och straffrättsligt samarbete tillämpliga på uppgiftsutbytet enligt direktivet.

#### *Prömrådsbeslutets dataskyddsregler*

Dataskyddsbestämmelserna i Prömrådsbeslutet innehåller flera olika delar. 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 4.2.2 ansågs flertalet av Prömrådsbeslutets dataskyddsregler inte kräva författningsreglering. Det gällde framförallt grundläggande dataskyddsbestämmelser. Den kompletterande reglering som behövdes infördes i 22 § lagen om internationellt polisiärt samarbete, 3 kap. 4 c–15 §§ förordningen (2010:705) om internationellt polisiärt samarbete och 4 kap. 5 a–f §§ förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Det rör sig bl.a. om bestämmelser om gallring, rättelse och spärrning av personuppgifter, skyldighet att registrera vissa uppgifter, underrättelse- och informationskyldighet samt tillsyn över uppgiftsutbytet.

#### *Särskilt om användningsbegränsningar*

Prömrådsbeslutet och CBE-direktivet innehåller användningsbegränsningar som hänvisar till syftet med informationsutbytet enligt respektive rättsakt (artikel 7.2 andra stycket i CBE-direktivet och 26 Prömrådsbeslutet). I 3 § lagen om internationellt polisiärt samarbete finns en bestämmelse om skyldighet för svenska myndigheter att följa sådana villkor som har överenskommit med en främmande stat om hur uppgifter eller bevisning som har överlämnats från den andra staten får användas. Vid genomförandet av Prömrådsbeslutet har denna bestämmelse ansetts tillämplig på uppgifter som översänds till Sverige inom ramen för Prömrådsbeslutet (prop. 2009/10:177 s. 12) och svensk lagstiftning ansågs därmed uppfylla rådsbeslutets krav i denna del.

I 8 § lagen om dataskydd vid polisiärt och straffrättsligt samarbete finns en motsvarande bestämmelse som i princip är likalydande med 3 §

lagen om internationellt polisiärt samarbete. Vid genomförandet av dataskyddsrambeslutet konstaterade regeringen att såväl den nya lagen som lagen om internationellt polisiärt samarbete innehåller bestämmelser om användningsbegränsningar, vilket leder till en viss överlappande reglering. Mot bakgrund av att bestämmelserna till stor del är likalydande och har till syfte att skydda den personliga integriteten ansåg emellertid regeringen att det inte bör uppstå några tillämpningsproblem.

#### *Genomförande av CBE-direktivets dataskyddsbestämmelser*

Som tidigare konstaterats uppfyller svensk rätt grundläggande krav på dataskydd (jfr prop. 2010/11:129 s. 86 f. och prop. 2012/13:73 s. 55–56). När det gäller polisens personuppgiftsbehandling finns bestämmelser om dataskydd i personuppgiftslagen och polisdatalagen, och när det gäller Transportstyrelsens behandling av personuppgifter återfinns dataskyddsreglerna i personuppgiftslagen samt i lagen (2001:558) och förordningen om vägtrafikregister. I lagen om dataskydd vid polisiärt och straffrättsligt samarbete har därutöver, som redogjorts för ovan, införts kompletterande bestämmelser som framförallt gäller begränsningar i vidarebehandling av uppgifter.

Till skillnad mot polisens behandling av personuppgifter enligt Prüm-rådsbeslutet gäller lagen om dataskydd vid polisiärt och straffrättsligt samarbete för både polisens och Transportstyrelsens behandling av personuppgifter enligt CBE-direktivet. Som berörts ovan innebär det att 8 § i den lagen ska tillämpas i stället för 3 § lagen om internationellt polisiärt samarbete vad gäller användningsbegränsningar. Någon ytterligare författningsreglering behövs inte för att genomföra direktivets bestämmelse om användningsbegränsningar. Såsom promemorian konstaterar uppstår i övrigt inga krockar mellan reglerna i den nya lagen om dataskydd vid polisiärt och straffrättsligt samarbete och lagen och förordningen om internationellt polisiärt samarbete.

Även vid behandling av uppgifter enligt CBE-direktivet bör den registrerade vara berättigad till rättelse och skadestånd under samma förutsättningar som gäller för behandling som omfattas av personuppgiftslagen, dvs. enligt 28 och 48 §§ personuppgiftslagen. Vid genomförandet av Prüm-rådsbeslutet infördes i lagen om internationellt polisiärt samarbete en hänvisning till dessa bestämmelser för att de även skulle gälla för den behandling av uppgifter som regleras i lagen om internationellt polisiärt samarbete och tillhörande förordning. Denna bestämmelse bör göras tillämplig även på uppgiftsutbyte enligt CBE-direktivet. Genom att sådant uppgiftsutbyte regleras i lagen om internationellt polisiärt samarbete blir hänvisningen i den lagen tillämplig även på personuppgiftsbehandling enligt CBE-direktivet. Övriga dataskyddsbestämmelser i Prüm-rådsbeslutet bör genomföras genom att de särskilda dataskyddsbestämmelser som infördes i förordning vid genomförandet av Prüm-rådsbeslutet görs tillämpliga även på informationsutbytet enligt CBE-direktivet. Artikel 7.3, som saknar direkt motsvarighet i Prüm-rådsbeslutet och som innebär att den registrerade fordonsägaren har rätt till viss information, kräver inga lagändringar.

Såsom utredaren kommer fram till krävs sammanfattningsvis inga lagändringar utöver bestämmelsen om rättelse och skadestånd för genomförande av direktivets dataskyddsbestämmelser.

## 11 Ikraftträdande

**Regeringens förslag:** De föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2014.

**Promemorians förslag:** I promemorian föreslås att lagändringarna ska träda i kraft den 7 november 2013.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna yttrar sig särskilt över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 13 i direktivet träder detta i kraft dagen efter 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. Lagändringarna bör därför träda i kraft så snart som möjligt. Några övergångsbestämmelser bedöms inte nödvändiga.

## 12 Ekonomiska konsekvenser

**Regeringens bedömning:** De kostnader som förslagen kan ge upphov till kan finansieras inom befintliga anslag.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* delar inte utredarens bedömning att dess uppgifter med anledning av direktivet kan finansieras inom befintliga anslag. Inspektionen menar att de nya tillsynsuppgifterna kommer att belasta ett område vid inspektionen som redan har ökat kraftigt under senare år. *Rikspolisstyrelsen* anser att det är svårt att bedöma de ekonomiska konsekvenserna av direktivet men konstaterar att ATK-verksamhetens kostnader kan komma att öka betydligt vilket kan leda till omprioriteringar av befintlig verksamhet. *Sveriges Advokatsamfund* pekar på de konsekvenser för rättskedjan som kan uppstå om lagföring av nu aktuell brottslighet prioriteras på bekostnad av annan verksamhet.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt artikel 4.5 i direktivet ska varje medlemsstat ansvara för kostnader avseende administration, användning och underhåll av den programvara som behövs för att genomföra informationsutbytet.

De myndigheter som berörs av informationsutbytet är polisen, Transportstyrelsen och Datainspektionen. Det kan konstateras att det tekniska genomförandet av CBE-direktivet ska bygga på genomförandet av Prüm-rådsbeslutet, se bl.a. artikel 4 i direktivet.

Genomförandet av direktivet medför att Transportstyrelsen inledningsvis måste göra vissa kompletteringar av sina datasystem. Med hänsyn till att Transportstyrelsen redan deltar i informationsutbyte genom EUCARIS, vilket är den tekniska plattform som ska användas även för utbyte av fordonsuppgifter enligt direktivet, bör myndighetens anpassningskostnader bli relativt begränsade. I sin egenskap av kontaktställe för ingående sökningar enligt CBE-direktivet ska Transportstyrelsen automatiskt besvara de sökningar som görs från utländska kontaktställen och registrera dessa. Både besvarandet av sökningar och registreringskyldigheten kommer att ske helt automatiskt. Myndighetens kostnader som kontaktställe bör därför vara mycket begränsade.

Även för polisen torde de tekniska anpassningskostnaderna och kostnaderna för att som kontaktställe ta emot förfrågningar bli relativt små och bedöms kunna finansieras inom befintliga anslag.

Hur många sökningar som kommer att utgå från Rikspolisstyrelsen som kontaktställe och vilka kostnader som kommer att uppstå beror framförallt på hur stor ökningen blir av utredningar om hastighetsöverträdelse med utländska fordon. Detta beror i sin tur bland annat på polisens möjlighet att utveckla samarbetet med andra medlemsstater. *Rikspolisstyrelsen* påpekar att bedömningen av proportionaliteten, dvs. utredningskostnaderna i förhållande till lagföringsmöjligheterna kommer att vara avgörande för i vilken utsträckning polisen kommer att tillämpa direktivet för sökningar. Som *Sveriges Advokatsamfund* framhåller är det

viktigt att följa eventuella negativa konsekvenser för polisen och övriga myndigheter i rättskedjan. Sammantaget instämmer regeringen emellertid i utredarens bedömning att de sammanlagda kostnaderna inte bör bli större än att den kan finansieras inom ramen för befintliga anslag.

Datainspektionen är redan tillsynsmyndighet för personuppgiftsbehandling vid de myndigheter som berörs av Prümrådsbeslutet. Myndigheten får i viss utsträckning ökade tillsynsuppgifter. *Datainspektionen* påpekar att de ökade tillsynsuppgifterna inte kan finansieras inom befintlig budget och har i det sammanhanget uppgett att man bör beakta att samverkansbehovet mellan medlemsstaternas nationella dataskyddsmyndigheter kan antas öka, att Datainspektionen ska ansvara för lagring och utplåning av kontrollresultat och att antalet inspektioner kommer att bli fler. Regeringen har tidigare gjort bedömningen att de utökade arbetsuppgifterna för Datainspektionen som följde vid genomförandet av Prümrådsbeslutet kunde finansieras inom befintliga anslag (prop. 2010/11:129 s. 98). Mot bakgrund av det relativt begränsade merarbete som de nya tillsynsuppgifterna på grund av CBE-direktivet innebär finns det inte anledning att nu göra någon annan bedömning. Regeringen kommer dock att följa utvecklingen.

Sammantaget bedöms kostnaderna som förslagen kan ge upphov till kunna finansieras inom myndigheternas befintliga anslag.

## 13 Författningskommentar

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

#### Definitioner

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 kustbevaknings-tjänstemän 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. De första sex är oförändrade. En definition av CBE-direktivet införs. Skälet till detta behandlas i avsnitt 9.4.2.

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

Paragrafen, som behandlas i avsnitt 9.4.1, infördes vid genomförandet av Prümrådsbeslutet (prop. 2010/11:129). Paragrafen innehåller en 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 den nya 22 § i lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete som ger motsvarande upplysning när det gäller informationsutbyte enligt CBE-direktivet. Ett tillägg görs i paragrafen som tydliggör att bestämmelsen avser möjligheten att bevilja direktåtkomst enligt Prümrådsbeslutet.



## **Informationsutbyte enligt CBE-direktivet**

*22 § 1 lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt CBE-direktivet till uppgifter i vägtrafikregistret.*

Paragrafen är ny och behandlas i avsnitt 9.4.1. Bestämmelsen innehåller en upplysning om att det i lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt CBE-direktivet 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 Prümrådsbeslutet.

*23 § 1 syfte att utreda ett sådant trafiksäkerhetsrelaterat brott som omfattas av artikel 2 i CBE-direktivet får det svenska kontaktstället i enskilda fall genom direktåtkomst söka uppgifter i en annan stats fordonsregister. 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. Vid sökning får endast ett fordons fullständiga registreringsnummer användas som sökbegrepp.*

Paragrafen är ny och behandlas i avsnitt 9.4.2. Enligt bestämmelsen får det svenska kontaktstället genom direktåtkomst söka uppgifter i en annan stats fordonsregister i syfte att utreda ett sådant brott som omfattas av direktivets tillämpningsområde. De brott som anges i CBE-direktivet är fortkörning, ej använt bilbälte, rödljuskörning, rattfylleri, drograttfylleri, ej burit hjälm, användning av förbjuden körbana och olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning. Ansvarsbestämmelserna i svensk rätt för de brott som omfattas av direktivet finns i 4 och 4 a §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och i 14 kap. 3 och 5 §§ trafikförordningen (1998:1276).

Sökningar får endast göras i enskilda fall och enbart ett fullständigt registreringsnummer får användas som sökbegrepp. En ytterligare förutsättning för att en sökning ska få göras är att motsvarande behandling hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret. Vidare får uppgifter behandlas endast i den utsträckning den andra staten tillåter det.

## **Ytterligare föreskrifter**

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

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

Paragrafen, som tidigare betecknades 23 §, innehåller en upplysning om att det finns kompletterande bestämmelser på lägre normgivningsnivå. Ett tillägg görs i bestämmelsen så att denna även omfattar informationsutbyte enligt CBE-direktivet. Frågan behandlas i avsnitt 8.1.

## 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

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(1)</sup>, och

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 <sup>(2)</sup>, och rådets beslut 2008/616/RIF av den 23 juni 2008 om genomförande av beslut 2008/615/RIF <sup>(3)</sup> (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

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

(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 lagstiftningen 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.

(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.

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

(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

<sup>(1)</sup> 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 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 29 september 2011.

<sup>(2)</sup> EUT L 210, 6.8.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> EUT L 210, 6.8.2008, s. 12.

- 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 fordonsregister.
- (7) Ett effektivare gränsöverskridande utbyte av uppgifter i fordonsregister, 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 fordonsregister 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 fordonsregistren mellan medlemsstater. Man bör utnyttja den programvara som används inom det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris), och som medlemsstaterna enligt Prümbesluten måste använda när det gäller uppgifter i fordonsregister. Kommissionen bör rapportera om en bedömning av hur de programvaror som används för tillämpningen av detta direktiv fungerar.
- (11) Tillämpningsområdet för ovannämnda programvaror bör begränsas till processer som används i informationsutbytet mellan nationella kontaktställen i medlemsstaterna. Förfaranden och automatiserade processer i vilka informationen ska användas faller utanför tillämpningsområdet för sådan programvara.
- (12) Informationshanteringsstrategin för EU:s 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 begås. 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 överträdelser, 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<sup>(1)</sup>.
- (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<sup>(2)</sup>.
- (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,

<sup>(1)</sup> EUT L 76, 22.3.2005, s. 16.

<sup>(2)</sup> 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 iakttä 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<sup>(1)</sup>. 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 I. 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<sup>(2)</sup> 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 uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av

<sup>(1)</sup> EUT L 350, 30.12.2008, s. 60.

<sup>(2)</sup> 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 <sup>(1)</sup>.

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 <sup>(2)</sup> 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, kollektivtrafikkörfält 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 kontaktställe: behörig myndighet som utsetts för utbyte av uppgifter om fordonsregister (*vehicle registration data*),
- m) automatisk sökning: förfarande för tillgång online för att söka i en, flera eller samtliga medlemsstaters eller deltagande länders databaser,

<sup>(1)</sup> EUT C 310, 5.12.2008, s. 9.

<sup>(2)</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 26.

n) fordonsinnehavare: 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 kontaktställen, som avses i punkt 3 i den här artikeln, tillträde till följande uppgifter i de nationella fordonsregistren, med rätt att göra automatiska sökningar angående

a) uppgifter om fordonet, och

b) uppgifter om fordonsägaren eller fordonsinnehavaren.

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 kontaktstället 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 kontaktställe. De nationella kontaktställets 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 medlemsstats 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 överträtts 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 avfattet 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 kontaktstället 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 resultatlösa 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 Prümbeslutet 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 I 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 I.

#### 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.

- 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 I

## UPPGIFTER RÖRANDE DEN SÖKNING SOM AVSES I ARTIKEL 4

Artikel	O/V <sup>(1)</sup>	Anmärkingar
Uppgifter om fordonet	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Registreringsnummer	O	(A <sup>(2)</sup> )
Uppgifter om brottet	O	
Medlemsstat där brottet begicks	O	
Referensdatum för brottet	O	
Referenslockslag för brottet	O	
Ändamålet med sökningen	O	Kod som anger typen av brott i enlighet med artikel 2 1 = Fortkörning 2 = Rattfylleri 3 = Ej använt bilbälte 4 = Rödljuskörning 5 = Användning av förbjuden körbana 10 = Drograttfylleri 11 = Ej burit hjälm 12 = Olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning

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

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

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

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

## Del II. Uppgifter om fordonsägaren eller fordonsinnehavaren

Artikel	O/V <sup>(1)</sup>	Anmärkningar
Uppgifter om fordonsinnehavare		(C.1 <sup>(2)</sup> ) 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 registrerings skyltar eller föräldrad fordonsregistrering ska inga uppgifter om ägare eller innehavare anges. I stället ska meddelandet "Information saknas" skickas.

<sup>(1)</sup> O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.<sup>(2)</sup> Harmoniserad dokumentförkortning, se direktiv 1999/37/EG.

## BILAGA II

## MALL FÖR DET INFORMATIONSBREV

som avses i artikel 5

[Försättsblad]

.....  
*[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 .....,  
vilket konstaterades av .....  
*[namn på ansvarigt organ].*

[Alternativ 1] <sup>(1)</sup>

Du är registrerad som innehavare av fordonet i fråga.

[Alternativ 2] <sup>(1)</sup>

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].*

<sup>(1)</sup> Stryk det som ej 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:

.....  
 .....

Fortkörning, ej använt bilbälte, rödljuskörning, rattfylleri, drograttfylleri, ej burit hjälm, användning av förbjuden körbana, olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning <sup>(1)</sup>.

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 <sup>(2)</sup>:

Typ av utrustning som använts för att konstatera fortkörning, ej använt bilbälte, rödljuskörning, rattfylleri, drograttfylleri, ej burit hjälm, användning av förbjuden körbana, olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning <sup>(1)</sup>:

Specifikation av utrustningen:

.....

Utrustningens identifieringsnummer:

.....

Senaste kalibreringen giltig till och med:

.....

## d) Resultat vid användningen av utrustningen:

.....

**[exemplet gäller fortkörning, andra brott kommer att läggas till:]**

Högsta tillåtna hastighet:

.....

Uppmätt hastighet:

.....

Uppmätt hastighet efter avdrag av felmarginal:

.....

<sup>(1)</sup> Stryk det som ej är tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Ej tillämpligt om ingen utrustning använts.

## Sidan 4

## Svarsblankett

*(ifylles med versaler)*

## A. Förarens personuppgifter:

— Fullständigt namn: .....

.....

— Födelseort och födelsedatum: .....

.....

— Körkortsnummer: ....., utställt den (datum): ..... i (ort): .....

.....

— Adress: .....

.....

## B. Frågor:

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

Om inte, ange vem som är innehavare av registreringsbeviset: .....

.....

*(efternamn, förnamn, adress)*2. Erkänner du dig skyldig till brottet? ja/nej <sup>(1)</sup>

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.

.....  
<sup>(1)</sup> Stryk det som ej är tillämpligt.

Om ärendet fullföljs, kommer följande förfarande att tillämpas:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

*[Fylles 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 RÄTTLIGA 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.”

---



# Sammanfattning av departementspromemorian Ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott – Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU (Ds 2012:47)

Denna promemoria innehåller förslag på författningsändringar som behövs för att genomföra rådets och Europaparlamentets direktiv av den 25 oktober 2011 om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (2011/82/EU), 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 överensstämmelse 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.

# Lagförslag i departementspromemorian (Ds 2012:47)

## 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 §<sup>1</sup>

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, och

– *referensuppgifter*: registeruppgifter som inte röjer identiteten på en person, antingen i form av en

– *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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:904.

sifferbeteckning och ett fingeravtryck eller en sifferbeteckning och en DNA-profil från den icke-kodifierande delen av personens DNA.

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.<sup>2</sup>

### **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 §<sup>3</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter om samarbete enligt Prümrådsbeslutet när det gäller behandling av person-

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter om 1. samarbete enligt Prümrådsbeslutet när det gäller behandling av

<sup>2</sup> EUT L 288, 5.11.2011, s.1 (Celex 32011L0082).

<sup>3</sup> Senaste lydelse av tidigare 23 § 2011:904.

uppgifter samt bistånd vid större personuppgifter samt bistånd vid  
evenemang, katastrofer och all- större evenemang, katastrofer och  
varliga olyckor. allvarliga olyckor, *och*

*2. informationsutbyte enligt CBE-  
direktivet.*

---

Denna lag träder i kraft den 7 november 2013.

## Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med yttrande över departementspromemorian: Hovrätten för Västra Sverige, Helsingborgs tingsrätt, Kammarrätten i Sundsvall, Justitiekanslern, Åklagarmyndigheten, Ekobrottsmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Säkerhets- och integritetsskyddsnämnden, Brottsförebyggande rådet, Datainspektionen, Kustbevakningen, Tullverket, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Lunds universitet (Juridiska fakulteten), Trafikverket, Transportstyrelsen, Riksarkivet, Sveriges advokatsamfund, Motormännens Riksförbund och Sveriges MotorCyklister.

Regelrådet, Riksdagens ombudsmän, Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, ST-polisväsendet, Svenska polisförbundet, Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO) och Biluthyrarna Sverige har inbjudits att lämna synpunkter men avstått.