Europeiska unionens officiella tidning

SV
L-serien

2024/3237

30.12.2024

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2024/3237

av den 19 december 2024

om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1 c,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([2]), och

av följande skäl:

(1) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 ([3]) underlättar gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott och minskar därmed möjligheten för utrikes bosatta lagöverträdare att undgå sanktioner. En effektiv gränsöverskridande utredning av trafiksäkerhetsrelaterade brott och verkställighet av sanktioner förbättrar trafiksäkerheten eftersom utrikes bosatta förare därigenom uppmuntras att begå färre brott och köra säkrare.

(2) Unionsmedborgarnas kunskap om gällande trafiksäkerhetsregler, tillämpliga sanktioner i medlemsstaterna och den stora sannolikheten för en oundviklig sanktion främjar trafiksäkerheten och minskar antalet trafiksäkerhetsrelaterade brott och trafikrisker.

(3) Erfarenheterna hos rättsvårdande myndigheter som deltar i utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott har visat att den nuvarande ordalydelsen i direktiv (EU) 2015/413 varken underlättar en effektiv utredning av trafiksäkerhetsrelaterade brott som begås av utrikes bosatta förare eller verkställighet av ekonomiska sanktioner i önskad utsträckning. Detta leder till att utrikes bosatta förare i större utsträckning undgår sanktioner och till en försämrad trafiksäkerhet i unionen. Dessutom respekteras inte alltid utrikes bosatta förares grundläggande och processuella rättigheter i samband med gränsöverskridande utredningar, särskilt på grund av bristande insyn vid fastställandet av beloppet för ekonomiska sanktioner och i överklagandeförfaranden. Syftet med detta direktiv är därför att effektivisera utredningen av trafiksäkerhetsrelaterade brott som begås med fordon registrerade i en annan medlemsstat än den där brottet begicks (*den medlemsstat där brottet begicks*). Detta skulle bidra till att uppnå unionens mål att minska dödstalen inom alla transportsätt till nära noll senast 2050 och stärka skyddet av utrikes bosatta förares grundläggande och processuella rättigheter.

(4) I EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 – *Nästa steg mot nollvisionen* av den 19 juni 2019 upprepade kommissionen sitt åtagande att uppnå det ambitiösa målet att uppnå nära noll dödsfall och noll allvarliga skador på unionens vägar senast 2050 (*nollvisionen*) och det medelfristiga målet att minska antalet dödsfall och allvarliga skador

([1]) EUT C 228, 29.6.2023, s. 154.
([2]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 april 2024 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 16 december 2024.
([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9).

med 50 % senast 2030 – ett mål som ursprungligen fastställdes i Vallettaförklaringen om trafiksäkerhet, som antogs av transportministrarna i unionens medlemsstater den 29 mars 2017. För att uppnå dessa mål tillkännagav kommissionen i sitt meddelande *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* av den 9 december 2020 sin avsikt att se över direktiv (EU) 2015/413.

(5) Tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2015/413 bör utvidgas till att omfatta andra trafiksäkerhetsrelaterade brott för att säkerställa likabehandling av förare. Med tanke på den rättsliga grund på vilken direktiv (EU) 2015/413 antogs, nämligen artikel 91.1 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), bör de brott som ska läggas till i det direktivet ha en direkt koppling till trafiksäkerheten genom att man tar itu med farliga och vårdslösa beteenden som utgör en allvarlig risk för trafikanter. Utvidgningen av tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2015/413 bör också återspegla den tekniska utvecklingen när det gäller automatisk upptäckt av trafiksäkerhetsrelaterade brott.

(6) Trafiksäkerhetsrelaterade brott klassificeras antingen som administrativa överträdelser eller brott enligt nationell rätt. Beroende på de tillämpliga nationella förfarandena kan sådana brott därför ge upphov till förfaranden som inleds av administrativa eller rättsliga myndigheter vid domstolar som är behöriga i förvaltningsrättsliga eller straffrättsliga frågor. I de flesta fall beivras sådana trafiksäkerhetsrelaterade brott av medlemsstaterna inom ramen för massbehandling, vilket, i fall där en exakt identifiering av föraren är en förutsättning för att påföra den relevanta sanktionen enligt rätten i den medlemsstat där brottet begicks, förhindrar en effektiv tillämpning och/eller utfärdande av en europeisk utredningsorder. De villkor för utfärdande av en europeisk utredningsorder som anges i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU ([4]) är i de flesta fall inte uppfyllda, och det direktivet kan därför inte tillämpas, särskilt när brotten klassificeras som administrativa överträdelser. I detta sammanhang bör de nationella myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks, för att kunna identifiera lagöverträdarna med den grad av säkerhet som krävs enligt deras nationella rätt, ha tillgång till ett effektivt förfarande för att begära ömsesidigt bistånd från de berörda nationella myndigheterna i den medlemsstat där det fordon med vilket brottet begicks är registrerat (*registreringsmedlemsstaten*) eller den berörda personens bosättningsmedlemsstat. Detta förfarande bör grundas på väldefinierade åtgärder som inte allvarligt påverkar de berörda personernas rättigheter. Detta bör dock inte påverka situationer där villkoren för att tillämpa direktiv 2014/41/EU i enskilda fall anses vara uppfyllda; i sådana fall bör de förfaranden som fastställs i det direktivet tillämpas av de medlemsstater som är bundna av det. Det bör erinras om att en särskild unionsrättslig ram reglerar det straffrättsliga samarbetet, som bygger på principen om ömsesidigt erkännande av domar och rättsliga avgöranden. Det är därför nödvändigt att tillämpningen av direktiv (EU) 2015/413 i dess lydelse enligt det här direktivet inte undergräver medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt annan tillämplig unionsrätt på det straffrättsliga området, särskilt de som fastställs i rådets rambeslut 2005/214/RIF ([5]) vad gäller ömsesidigt erkännande av bötesstraff och direktiv 2014/41/EU vad gäller bevisinhämtning, samt i artikel 5 i konventionen, upprättad av rådet på grundval av artikel 34 i fördraget om Europeiska unionen, om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater ([6]) vad gäller förfaranden för översändande och delgivning av rättegångshandlingar. Genomförandet av direktiv (EU) 2015/413 bör inte heller påverka straffrättsliga förfaranden som kräver särskilda garantier för berörda personer och de

([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU av den 3 april 2014 om en europeisk utredningsorder på det straffrättsliga området (EUT L 130, 1.5.2014, s. 1).

([5]) Rådets rambeslut 2005/214/RIF av den 24 februari 2005 om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff (EUT L 76, 22.3.2005, s. 16).

([6]) EGT C 197, 12.7.2000, s. 3.

rättssäkerhetsgarantier för misstänkta och tilltalade som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU ([7]), 2012/13/EU ([8]), 2013/48/EU ([9]), (EU) 2016/343 ([10]), (EU) 2016/800 ([11]) och (EU) 2016/1919 ([12]).

(7) Nationella kontaktställens ansvarsområden och befogenheter bör fastställas för att säkerställa att de kan samarbeta friktionsfritt med alla behöriga myndigheter som deltar i utredningen av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av direktiv (EU) 2015/413 i dess lydelse enligt det här direktivet. Nationella kontaktställen bör alltid vara tillgängliga för sådana behöriga myndigheter och besvara begäranden från dem utan oskäligt dröjsmål. Detta bör gälla oavsett brottets art eller den behöriga myndighetens rättsliga ställning, och i synnerhet oavsett om den behöriga myndigheten har nationell, regional eller lokal behörighet.

(8) Grunderna i det system för gränsöverskridande informationsutbyte som inrättades genom direktiv (EU) 2015/413 har visat sig vara effektiva. Ytterligare förbättringar och justeringar är dock nödvändiga för att åtgärda problem som beror på att uppgifter saknas, är felaktiga eller oriktiga. Därför bör medlemsstaterna åläggas ytterligare skyldigheter när det gäller behovet av att hålla vissa uppgifter i de relevanta databaserna tillgängliga och uppdaterade i syfte att effektivisera informationsutbytet.

(9) Ett antal medlemsstater står nu inför en situation där allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott begås i bilar som hyrts i andra medlemsstater. Förare som begår trafiksäkerhetsrelaterade brott med sådana hyrbilar undgår sanktioner eftersom de kan utnyttja skillnader i medlemsstaternas regler samt brister i informationsutbytet och det ömsesidiga biståndet.

(10) Det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks bör tillåtas att göra automatiska sökningar i fordonsregister för att hämta uppgifter om slutanvändare av fordon om sådan information redan finns tillgänglig. Dessutom bör en lagringsperiod för uppgifter om fordonens tidigare innehavare, ägare och slutanvändare fastställas, så att myndigheterna kan få den information de behöver för utredningen.

(11) Den berörda personen kanske inte känner till rättssystemet i den medlemsstat där brottet begicks eller talar dess officiella språk, och därför bör berörda personers grundläggande och processuella rättigheter skyddas bättre. För att uppnå detta mål bör obligatoriska minimikrav för innehållet i meddelandet om trafikbrott fastställas, och den nuvarande mallen för det informationsbrev som endast innehåller grundläggande information, som fastställs i bilaga II till direktiv (EU) 2015/413, bör inte längre användas.

(12) Meddelandet om trafikbrott bör som ett minimum vara formulerat på ett sätt som är begripligt för den som saknar juridisk utbildning och innehålla detaljerad information om brottets rubricering och de rättsliga följderna av det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, särskilt eftersom sanktionerna för de brott som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2015/413 i dess lydelse enligt det här direktivet kan vara av icke-ekonomisk natur, såsom begränsningar av lagöverträdarens rätt att köra. Rätten till försvar bör också stödjas genom att det tillhandahålls detaljerad information om var, när och hur denna rättighet kan utövas i den medlemsstat där brottet begicks. I detta avseende bör utrikes bosatta ges tillräckligt med tid för att söka ett rättsmedel, till exempel överklaga. En beskrivning av utevaroförfaranden bör också tillhandahållas i tillämpliga fall, eftersom den berörda personen kanske inte har för avsikt att återvända till den medlemsstat där brottet begicks för att delta i förfarandena. Betalningsalternativ och sätt att minska sanktionernas omfattning bör också göras lättförståeliga för att uppmuntra frivilligt samarbete. Slutligen bör meddelandet om trafikbrott, eftersom denna handling bör vara den första som den berörda personen mottar, innehålla den information som anges i artikel 13 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 ([13]), som

([7]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU av den 20 oktober 2010 om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 280, 26.10.2010, s. 1).

([8]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/13/EU av den 22 maj 2012 om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 142, 1.6.2012, s. 1).

([9]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/48/EU av den 22 oktober 2013 om rätt till tillgång till försvarare i straffrättsliga förfaranden och förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder samt om rätt att få en tredje part underrättad vid frihetsberövande och rätt att kontakta tredje parter och konsulära myndigheter under frihetsberövandet (EUT L 294, 6.11.2013, s. 1).

([10]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/343 av den 9 mars 2016 om förstärkning av vissa aspekter av oskuldspresumtionen och av rätten att närvara vid rättegången i straffrättsliga förfaranden (EUT L 65, 11.3.2016, s. 1).

([11]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/800 av den 11 maj 2016 om rättssäkerhetsgarantier för barn som är misstänkta eller tilltalade i straffrättsliga förfaranden (EUT L 132, 21.5.2016, s. 1).

([12]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1919 av den 26 oktober 2016 om rättshjälp för misstänkta och tilltalade i straffrättsliga förfaranden och för eftersökta personer i förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder (EUT L 297, 4.11.2016, s. 1).

([13]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF (EUT L 119, 4.5.2016, s. 89).

i enlighet med artikel 13.2 d i det direktivet bör inkludera information om den källa som personuppgifterna härrör från, samt den information som anges i artiklarna 13 och 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ([14]). Denna information bör lämnas i meddelandet om trafikbrott antingen direkt eller genom hänvisning till den plats där den görs tillgänglig. Medlemsstaterna behöver hjälpa trafikanterna att kontrollera att meddelandena om trafikbrott och uppföljningshandlingarna är äkta. I detta syfte behöver medlemsstaterna, med varandra och med kommissionen, genom säkra metoder utbyta mallar för meddelanden om trafikbrott och för uppföljningshandlingar som utfärdas av deras behöriga myndigheter och som används i gränsöverskridande fall. Medlemsstaterna behöver också informera varandra om vilka behöriga myndigheter som har rätt att utfärda dessa meddelanden om trafikbrott och uppföljningshandlingar.

(13) Om en utrikes bosatt förare kontrolleras vid en vägkontroll och en sådan åtgärd leder till att uppföljningsförfaranden inleds i samband med ett trafiksäkerhetsrelaterat brott, bör ett meddelande om trafikbrott skickas till den utrikes bosatta föraren. När det gäller kontroller på plats i samband med ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som begåtts av den utrikes bosatta föraren och fall då den behöriga myndigheten har verkställt sanktionen för det begångna brottet genom att ålägga den utrikes bosatta föraren att betala sanktionsbeloppet på plats, bör den utrikes bosatta föraren endast tillhandahållas vissa väsentliga delar av meddelandet om trafikbrott på plats.

(14) För att säkerställa att den berörda personen är den person som faktiskt mottar meddelandet om trafikbrott och eventuella uppföljningshandlingar, och för att undvika att icke-berörda tredje parter inblandas på ett felaktigt sätt, bör regler om delgivning av meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingar fastställas i detta direktiv.

(15) Både meddelandet om trafikbrott och eventuella väsentliga uppföljningshandlingar bör skickas på det språk som används i fordonets registreringsbevis. Om meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingar skickas på ett språk som den berörda personen inte förstår, bör den berörda personen ges möjlighet att begära att få uppföljningshandlingarna på ytterligare ett, valfritt, av unionsinstitutionernas officiella språk, som är ett annat språk än det som används i fordonets registreringsbevis. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks bör bevilja denna begäran.

(16) Effektiv rättslig prövning bör tillhandahållas i fall där de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks inte följer de språknormer och regler för delgivning av handlingar som fastställs i detta direktiv och i deras respektive nationella rätt.

(17) I fall där det inte är möjligt att på grundval av den information som erhållits från fordonsregistret identifiera den berörda personen med den grad av säkerhet som krävs enligt rätten i den medlemsstat där brottet begicks bör medlemsstaterna samarbeta för att fastställa den berörda personens identitet. I detta syfte bör ett förfarande för ömsesidigt bistånd införas för att identifiera den berörda personen, antingen genom en begäran om bekräftelse, på grundval av information som redan innehas av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks, eller genom en begäran om en riktad utredning som ska genomföras av de berörda behöriga myndigheterna i registreringsmedlemsstaten eller i bosättningsmedlemsstaten.

(18) Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör använda ett standardiserat elektroniskt formulär för begäran och svaret avseende ömsesidigt bistånd, för att tillhandahålla den ytterligare information som begärs av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks och som är nödvändig för att identifiera den berörda personen. Medlemsstaterna bör använda sina nationella kontaktställen för att möjliggöra en mycket säker och effektiv överföring av såväl utgående begäranden om ömsesidigt bistånd som inkommande svar på dessa. Den begärda informationen bör samlas in utan oskäligt dröjsmål och under alla omständigheter inom de tidsfrister som anges i detta direktiv. Vid insamling av information och svar på begäran om bistånd ska den registreringsmedlemsstat eller bosättningsmedlemsstat som har tagit emot begäran beakta både att den berörda personen måste underrättas i god tid och att den medlemsstat där brottet begicks som inkommit med begäran måste kunna vidta nödvändiga åtgärder i god tid, särskilt med beaktande av de preskriptionsregler som fastställs i nationell rätt i den medlemsstat där brottet begicks.

([14]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

(19) Den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten bör specifikt identifiera de grunder på vilka den kan vägra att tillhandahålla ömsesidigt bistånd för identifiering av den berörda personen. I synnerhet bör skyddsmekanismer införas för att undvika att identiteten på skyddade personer, exempelvis personer som ingår i vittnesskyddsprogram, avslöjas vid tillhandahållande av ömsesidigt bistånd.

(20) Medlemsstaterna bör tillåtas att använda samma nationella förfaranden som de skulle ha använt om det trafiksäkerhetsrelaterade brottet begåtts av en inrikes bosatt, för att identifiera den berörda utrikes bosatta personen. Rättssäkerheten bör stärkas när det gäller tillämpligheten av specifika åtgärder som vidtas inom ramen för sådana förfaranden, närmare bestämt när det gäller handlingar som kräver ett medgivande eller förnekande av brottet eller ålägger berörda personer skyldigheter att samarbeta för att identifiera den ansvariga personen. Eftersom dessa åtgärder bör ha samma rättsliga verkningar för de berörda personerna som i inhemska fall bör dessa personer också omfattas av samma standard i fråga om grundläggande och processuella rättigheter.

(21) Om unionsrätten eller nationell rätt uttryckligen ger tillgång till eller möjlighet att utbyta information från andra nationella databaser eller unionsdatabaser i enlighet med direktiv (EU) 2015/413, bör medlemsstaterna ha möjlighet att utbyta information genom att använda sådana databaser, samtidigt som de grundläggande rättigheterna för utrikes bosatta berörda personer respekteras.

(22) Om det inte är möjligt att överlämna handlingar per post, rekommenderad leverans, rekommenderad försändelse eller likvärdigt elektroniskt kommunikationsmedel, bör den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ha rätt att förlita sig på att den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten delger handlingarna och meddelandena till den berörda personen enligt sin egen nationella rätt om delgivning av handlingar. Medlemsstaterna bör använda sina nationella kontaktställen för att möjliggöra en säker och effektiv överföring av såväl den utgående begäran om överlämnande av handlingar som det inkommande svaret på denna.

(23) Det är nödvändigt att betona att det finns ett betydande problem med utebliven verkställighet vad gäller trafiksäkerhetsrelaterade brott som begås av utrikes bosatta och att ändringarna av artikel 1 i rådets rambeslut 2005/214/RIF, där definitionen av ett beslut fastställs, kanske inte är tillräckliga för att lösa detta problem på ett effektivt sätt.

(24) Eftersom rambeslut 2005/214/RIF inte är anpassat till massbehandling av trafiksäkerhetsrelaterade brott, där små ekonomiska sanktioner ofta klassificeras som administrativa, och för att säkerställa likabehandling av inhemska och utrikes bosatta förare, bör särskilda bestämmelser fastställas i detta direktiv för att ge medlemsstaterna möjlighet att verkställa administrativa beslut om sanktioner på vägtrafikområdet över gränserna och tillhandahålla ömsesidigt bistånd för denna verkställighet. Detta utesluter inte att rambeslut 2005/214/RIF tillämpas.

(25) Kommissionen ska i samarbete med medlemsstaterna genomföra en översyn av lösningar för gränsöverskridande elektronisk tillgång till register över trafiksäkerhetsrelaterade brott som förvaltas av nationella myndigheter, i syfte att bedöma hur medborgarnas tillgång till meddelanden om trafikbrott och uppföljningshandlingar som riktas till dem kan förbättras.

(26) En begäran om att lämna ut uppgifter ur fordonsregister och utbytet av uppgifter i gränsöverskridande fall bör göras via ett enda elektroniskt system. Med utgångspunkt i den redan befintliga tekniska ramen bör därför den automatiska sökningen av uppgifter i fordonsregister enligt direktiv (EU) 2015/413 endast utföras genom användning av den mycket säkra programvaran för det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris) och ändrade versioner av denna programvara. Denna programvara bör möjliggöra ett snabbt, kostnadseffektivt, säkert och tillförlitligt utbyte av specifika uppgifter i fordonsregister mellan medlemsstaterna, och således göra utredningarna av de trafiksäkerhetsrelaterade brotten effektivare. Medlemsstaterna bör inte utbyta information på andra sätt, som skulle vara mindre kostnadseffektiva och kanske inte säkerställer att överförda uppgifter skyddas. Vid utbytet av uppgifter ur fordonsregister kan de behöriga myndigheterna stöta på avvikande begäranden som kan föranleda en misstanke om missbruk av informationsutbytet och kräva att lämpliga åtgärder vidtas av de behöriga myndigheterna. Sådana avvikande begäranden kan särskilt utgöras av begäranden som är ovanliga i fråga om frekvens eller innehåll, som kommer plötsligt eller som endast avser specifika brott. Medlemsstaterna bör använda Eucaris specifikt för automatisk sökning av uppgifter ur fordonsregister och ömsesidigt bistånd för att identifiera den berörda personen, ömsesidigt bistånd vid delgivning av meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingar, samt ömsesidigt bistånd i samband med verkställighetsåtgärder.

(27) För att förhindra det missbruk som uppstod vid genomförandet av direktiv (EU) 2015/413 och för att skydda de grundläggande rättigheterna för de medborgare som berörs av de förfaranden för gränsöverskridande utbyte som fastställs genom det direktivet i dess lydelse enligt det här direktivet, bör medlemsstaterna säkerställa att deras behöriga myndigheter och nationella kontaktställen med ansvar för genomförandet av direktiv (EU) 2015/413 i dess lydelse enligt det här direktivet fullt ut fullgör sina skyldigheter utan att privatägda eller privat förvaltade rättsliga enheter ges befogenhet att bedriva verksamhet med koppling till genomförandet av det här direktivet. I synnerhet kräver rätten till skydd av personuppgifter för de berörda personerna, rätten till god förvaltning, rätten till ett effektivt rättsmedel och till en opartisk domstol, rätten till oskuldspresumtion och rätten till försvar, samt den välfungerande mekanism för gränsöverskridande informationsutbyte som fastställs genom direktiv (EU) 2015/413, att endast utsedda nationella behöriga myndigheter och nationella kontaktställen kan inleda, genomföra och verkställa förfaranden avseende trafiksäkerhetsrelaterade brott. Detta påverkar inte de behöriga myndigheternas möjlighet att förlita sig på de tekniska stödtjänster som tillhandahålls av privatägda eller privat förvaltade rättsliga enheter, såsom posttjänster, uppförande eller underhåll av radar och privata laboratoriers analys av narkotika- eller alkoholanvändning. En övergångsperiod på två år skulle göra det möjligt för de medlemsstater som anlitat privatägda eller privat förvaltade rättsliga enheter vid genomförandet av detta direktiv att säkerställa att deras behöriga myndigheter är fullt operativa och kan hantera förfarandena för gränsöverskridande utbyte i full överensstämmelse med reglerna i direktiv (EU) 2015/413 i dess lydelse enligt det här direktivet.

(28) Omfattningen av den information som medlemsstaterna rapporterar till kommissionen bör utvidgas så att informationen inkluderar faktorer som är nära kopplade till målet att förbättra trafiksäkerheten och information om antalet trafiksäkerhetsrelaterade brott som begåtts av förare av fordon som är registrerade i ett tredjeland och som upptäckts av en behörig myndighet i en medlemsstat. Syftet med denna utvidgning är att göra det möjligt för kommissionen att analysera situationen i medlemsstaterna och föreslå initiativ på grundval av solida fakta. För att kompensera för den ytterligare administrativa bördan för medlemsstaternas myndigheter och anpassa rapporteringen till kommissionens utvärderingskalender bör rapporteringsperioden förlängas. En övergångsperiod bör beviljas så att den pågående tvååriga rapporteringsperioden kan avslutas utan avbrott.

(29) För att uppnå de mål som fastställs i EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 – *Nästa steg mot nollvisionen*, skulle frågan om hur trafiksäkerhetsrelaterade brott som begås av förare av fordon som är registrerade i tredjeland bör hanteras kunna övervägas. I detta syfte bör olika sätt att förbättra samarbetet och informationsutbytet om trafiksäkerhetsrelaterade brott mellan medlemsstaterna och tredjeländer undersökas, förutsatt att likvärdigt skydd ges till de berörda personerna och att reglerna om överföring av personuppgifter till tredjeländer följs. Särskilda digitala lösningar behöver också undersökas. Detta skulle inte påverka medlemsstaternas rätt att ingå bilaterala eller multilaterala avtal med tredjeländer om samarbete för att lagföra trafiksäkerhetsrelaterade brott.

(30) Detta direktiv bör inte hindra medlemsstaterna från att inbördes ingå och tillämpa bilaterala eller multilaterala avtal, i den mån sådana avtal skulle gå utöver och bidra till att förenkla eller underlätta de förfaranden som fastställs i detta direktiv.

(31) Eftersom uppgifter om identifiering av den berörda personen utgör personuppgifter i den mening som avses i förordning (EU) 2016/679 och direktiv (EU) 2016/680 och eftersom unionens rättsliga ram för hantering av personuppgifter har ändrats avsevärt sedan direktiv (EU) 2015/413 antogs, bör bestämmelserna om behandling av personuppgifter anpassas till den nya rättsliga ramen.

(32) Kommissionen har i enlighet med artikel 62.6 i direktiv (EU) 2016/680 sett över andra rättsakter som antagits av unionen och som reglerar de behöriga myndigheternas behandling av personuppgifter för de ändamål som anges i artikel 1.1 i det direktivet, i syfte att bedöma huruvida dessa akter behöver anpassas till det direktivet och, i förekommande fall, lägga fram förslag till ändring av dessa akter för att säkerställa ett enhetligt tillvägagångssätt för skydd av personuppgifter inom tillämpningsområdet för det direktivet. Den översynen, som lades fram i kommissionens meddelande av den 24 juni 2020 med titeln *Det fortsatta arbetet med att anpassa regelverket för den tidigare tredje pelaren till dataskyddsreglerna*, ledde till att direktiv (EU) 2015/413 identifierades som en av de andra rättsakter som behöver ändras. Det bör därför klargöras i det här direktivet att behandlingen av personuppgifter också bör vara förenlig med direktiv (EU) 2016/680, om behandlingen omfattas av dess materiella och personliga tillämpningsområde.

(33) All behandling av personuppgifter enligt direktiv (EU) 2015/413 bör vara förenlig med förordning (EU) 2016/679, direktiv (EU) 2016/680 och europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 ([15]) om behandlingen omfattas av deras respektive materiella och personliga tillämpningsområde.

(34) Den rättsliga grunden för den behandling som krävs för att fastställa den berörda personens identitet och för att överlämna meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingarna till den berörda personen fastställs i direktiv (EU) 2015/413, i enlighet med artikel 6.1 första stycket e och, i tillämpliga fall, med artikel 10 i förordning (EU) 2016/679 och artikel 8 i direktiv (EU) 2016/680. I linje med samma regler fastställs i det här direktivet den rättsliga grunden för medlemsstaternas skyldighet att behandla personuppgifter i syfte att tillhandahålla varandra ömsesidigt bistånd för att identifiera de berörda personerna.

(35) I vissa medlemsstater lagras personuppgifter om utrikes bosatta berörda personer i ett nätverk av servrar (*moln*). Utan att det påverkar tillämpningen av de regler om personuppgiftsincidenter som fastställs i förordning (EU) 2016/679 och direktiv (EU) 2016/680 samt de regler om personuppgiftsincidenter och säkerhetsincidenter som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 ([16]), bör medlemsstaterna säkerställa att de informerar varandra om cybersäkerhetsincidenter som rör dessa uppgifter.

(36) Kommissionen bör ge proportionellt ekonomiskt stöd till initiativ som förbättrar det gränsöverskridande samarbetet när det gäller efterlevnaden av trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler i unionen. Sådant stöd kan också ges till informationskampanjer i hela unionen om skillnader i nationell rätt, med särskilt fokus på grannländer.

(37) En onlineportal (*CBE-portalen*) bör inrättas för att ge trafikanter i unionen heltäckande information om de gällande trafiksäkerhetsrelaterade trafikreglerna i medlemsstaterna. Sådan information behöver vara begriplig och tillgänglig. Den bör omfatta information om rättsmedel, information om eventuella rättigheter som de berörda personerna har enligt direktiv (EU) 2015/413 i dess lydelse enligt det här direktivet, inbegripet språkalternativ, information om dataskyddsregler och tillämpliga sanktioner, inbegripet i förekommande fall tillämpliga icke-ekonomiska konsekvenser, samt information om system och tillgängliga medel för betalning av ekonomiska sanktioner som påförts till följd av trafiksäkerhetsrelaterade brott. Med icke-ekonomiska konsekvenser avses poängsystem eller det faktum att ett visst trafiksäkerhetsrelaterat brott kan leda till körförbudskvalificeringar genom att den berörda personens körkort tillfälligt eller permanent återkallas.

(38) Medlemsstaterna bör sträva efter att säkerställa att intäkterna från ekonomiska sanktioner för trafiksäkerhetsrelaterade brott som verkställs enligt direktiv (EU) 2015/413 i dess lydelse enligt det här direktivet används för att öka trafiksäkerheten och säkerställa insyn i trafiksäkerhetsåtgärder.

(39) I syfte att beakta relevant teknisk utveckling eller ändringar av relevanta unionsrättsakter, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen i syfte att uppdatera bilagan till detta direktiv genom ändringar av den. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ([17]). För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

(40) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv (EU) 2015/413, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa förfaranden, innehåll och tekniska specifikationer, inbegripet cybersäkerhetsåtgärder, för de automatiska sökningar som ska utföras i samband med utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott, innehållet i det elektroniska standardformuläret för begäran och metoderna för överföring av

([15]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

([16]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 av den 14 december 2022 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972 och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333, 27.12.2022, s. 80).

([17]) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

information kopplade till begäran om ömsesidigt bistånd för identifiering av den berörda personen, innehållet i elektroniska formulär för begäran om ömsesidigt bistånd för delgivning av meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingarna samt användningen och underhållet av CBE-portalen. De tekniska lösningarna bör anpassas till den europeiska interoperabilitetsramen och de relevanta lösningar för ett interoperabelt Europa som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/903 ([18]). Genomförandebefogenheterna bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([19]). Till dess att de genomförandeakter som antagits av kommissionen har blivit tillämpliga bör det dock finnas övergångsbestämmelser för automatiskt utbyte av uppgifter ur fordonsregister på grundval av det befintliga elektroniska systemet, för att garantera ett smidigt utbyte av uppgifter.

(41) Medlemsstaterna behöver säkerställa att det finns lämpliga och effektiva mekanismer för verkställighet eller indrivning av ekonomiska sanktioner.

(42) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen och likabehandling av berörda personer genom att effektivisera förfarandena för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna vid gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott och genom att förstärka skyddet av grundläggande rättigheter för utrikes bosatta berörda personer när brotten begås med ett fordon registrerat i en annan medlemsstat än den där brottet begicks, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av direktivets omfattning eller verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(43) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i förordning (EU) 2018/1725 och avgav ett yttrande den 24 april 2023.

(44) Direktiv (EU) 2015/413 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv (EU) 2015/413 ska ändras på följande sätt:

1. Direktivets titel ska ersättas med följande:

”Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte och ömsesidigt bistånd avseende trafiksäkerhetsrelaterade brott”.

2. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”*Artikel 1*

Syfte

Syftet med detta direktiv är att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen genom att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott och genom att underlätta verkställighet av sanktioner, när dessa brott begås med ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat än den medlemsstat där brottet begicks.”.

3. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Det befintliga stycket ska betecknas punkt 1.

([18]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/903 av den 13 mars 2024 om åtgärder för en hög nivå av interoperabilitet inom den offentliga sektorn i hela unionen (förordningen om ett interoperabelt Europa) (EUT L, L/2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([19]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

b) I punkt 1 ska följande led läggas till:

”i) Ej hållit ett säkert avstånd till framförvarande fordon.

j) Farlig omkörning.

k) Farlig parkering eller farligt stannande.

l) Körning över heldragen linje.

m) Körning mot färdriktningen.

n) Underlåtenhet att följa reglerna om att inrätta och använda nödkörfält eller om att ge plats åt utryckningsfordon.

o) Framförande av ett överlastat fordon.

p) Underlåtenhet att följa reglerna om tillträdesbegränsningar för fordon.

q) Smitning.

r) Underlåtenhet att följa reglerna vid en järnvägsplankorsning.”.

c) I punkt 1 ska följande stycke läggas till:

”Genom undantag från första stycket p ska detta direktiv inte tillämpas på ageranden som utgör underlåtenhet att följa reglerna om tillträdesbegränsningar för fordon i följande fall:

a) Information om gränserna för begränsningar, förbud eller skyldigheter avseende specifika trafikområden, nuvarande tillträdesstatus och villkor för trafik i zoner med tillträdesbegränsningar för fordon och uppgifter om permanenta tillträdesbegränsningar för fordon har inte skapats och gjorts tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 (*).

b) Föraren underlåter att följa reglerna om avgifter som ska betalas före inträde i ett område som omfattas av tillträdesbegränsningar för fordon.

(*) Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster (EUT L 122, 25.4.2022, s. 1).”.

d) Följande punkt ska läggas till:

”2. Detta direktiv ska inte påverka de rättigheter och skyldigheter som följer av följande bestämmelser i unionsrättsakter:

a) Rådets rambeslut 2005/214/RIF ([1])*.

b) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU ([2])*.

c) De förfaranden för delgivning av rättegångshandlingar som fastställs i artikel 5 i konventionen, upprättad av rådet på grundval av artikel 34 i fördraget om Europeiska unionen, om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater ([3])*.

d) Bestämmelserna om misstänktas och tilltalades rättigheter i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU ([4])*, 2012/13/EU ([5])*, 2013/48/EU ([6])*, (EU) 2016/343 ([7])*, (EU) 2016/800 ([8])* och (EU) 2016/1919 ([9])*.

([1])* Rådets rambeslut 2005/214/RIF av den 24 februari 2005 om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff (EUT L 76, 22.3.2005, s. 16).

([2])* Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU av den 3 april 2014 om en europeisk utredningsorder på det straffrättsliga området (EUT L 130, 1.5.2014, s. 1).

([3])* EGT C 197, 12.7.2000, s. 3.

([4])* Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU av den 20 oktober 2010 om rätt till tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 280, 26.10.2010, s. 1).

([5])* Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/13/EU av den 22 maj 2012 om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden (EUT L 142, 1.6.2012, s. 1).

([6])* Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/48/EU av den 22 oktober 2013 om rätt till tillgång till försvarare i straffrättsliga förfaranden och förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder samt om rätt att få en tredje part underrättad vid frihetsberövande och rätt att kontakta tredje parter och konsulära myndigheter under frihetsberövandet (EUT L 294, 6.11.2013, s. 1).

([7])* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/343 av den 9 mars 2016 om förstärkning av vissa aspekter av oskuldspresumtionen och av rätten att närvara vid rättegången i straffrättsliga förfaranden (EUT L 65, 11.3.2016, s. 1).

([8])* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/800 av den 11 maj 2016 om rättssäkerhetsgarantier för barn som är misstänkta eller tilltalade i straffrättsliga förfaranden (EUT L 132, 21.5.2016, s. 1).

([9])* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1919 av den 26 oktober 2016 om rättshjälp för misstänkta och tilltalade i straffrättsliga förfaranden och för eftersökta personer i förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder (EUT L 297, 4.11.2016, s. 1).”.

4. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led a ska ersättas med följande:

”a) *fordon*: varje transportmedel som är föremål för registrering i enlighet med rätten i registreringsmedlemsstaten eller i den medlemsstat där brottet begicks och som normalt är avsett för person- eller godstransport på väg, inbegripet fordonskombinationer eller släpvagnar,”.

b) Led j ska ersättas med följande:

”j) *användning av förbjudet körfält*: olaglig användning av en befintlig permanent eller tillfällig del av vägen, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,”.

c) Led l ska ersättas med följande:

”l) *nationellt kontaktställe*: de myndigheter som utsetts för automatiskt utbyte av inkommande begäranden och utgående svar om uppgifter ur fordonsregister, inkommande och utgående begäranden om ömsesidigt bistånd för identifiering av den berörda personen, inkommande och utgående begäranden om ömsesidigt bistånd för att översända meddelandet om trafikbrott eller uppföljningshandlingar till den berörda personen samt inkommande och utgående begäranden och svar om ömsesidigt bistånd vid verkställighet av slutgiltiga administrativa beslut om sanktioner på vägtrafikområdet som påförts för trafiksäkerhetsrelaterade brott,”.

d) Följande led ska läggas till:

”o) *ej hållit ett säkert avstånd till framförvarande fordon*: underlåtenhet att hålla tillräckligt avstånd till framförvarande fordon, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

p) *farlig omkörning*: omkörning av ett annat fordon eller en annan trafikant på ett sätt som strider mot tillämpliga regler om omkörning, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

q) *farlig parkering eller farligt stannande*: att parkera eller stanna fordonet på ett sätt som strider mot tillämpliga regler om att parkera eller stanna på ett farligt sätt, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks; underlåtenhet att betala parkeringsavgifter och liknande brott anses inte utgöra farlig parkering eller farligt stannande,

r) *körning över heldragen linje*: byte av körfält med fordonet genom att olagligen korsa minst en heldragen linje, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

s) *körning mot färdriktningen*: körning av ett fordon mot påbjuden körriktning, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

t) *underlåtenhet att följa reglerna om att inrätta och använda nödkörfält eller om att ge plats åt utryckningsfordon*: att inte följa de tillämpliga reglerna om att göra det möjligt för utryckningsfordon, såsom polisfordon, räddningsfordon eller brandbilar, att passera och anlända till nödplatsen, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

u) *framförande av ett överlastat fordon*: framförande av ett fordon som inte uppfyller de krav för högsta tillåtna vikt eller högsta tillåtna axeltryck som fastställs i de nationella lagar och andra författningar som införlivar rådets direktiv 96/53/EG (*), eller i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks, för fordon eller transporter för vilka det inte finns några sådana krav i det direktivet,

v) *meddelande om trafikbrott*: det första beslut eller den första handling som utfärdas av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks till den berörda personen,

w) *uppföljningshandling*: ett beslut eller en annan handling som den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks utfärdar efter meddelandet om trafikbrott, med koppling till det meddelandet eller det trafiksäkerhetsrelaterade brottet i fråga, fram till stadiet för överklagande vid en behörig myndighet med befogenhet att anta rättsligt bindande beslut,

x) *berörd person*: en person som i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks identifierats som personligen ansvarig för ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som förtecknas i artikel 2.1 eller innehavaren, ägaren, slutanvändaren eller föraren av det fordon med vilket ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som förtecknas i artikel 2.1 begicks, även om det inte har fastställts att denne är personligen ansvarig i enlighet med den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

y) *slutanvändare*: en person som inte är innehavare eller ägare till fordonet utan är en annan person som anges i fordonsregistret i registreringsmedlemsstaten och som har tillåtelse att använda fordonet eller som får ansvara för den dagliga driften av det, särskilt inom ramen för ett långfristigt leasing- eller hyresavtal eller som en del av en fordonspark som är tillgänglig för anställda,

z) *bosättningsmedlemsstat*: en medlemsstat där den berörda personen med rimlig säkerhet kan antas ha stadigvarande hemvist,

aa) *underlåtenhet att följa reglerna om tillträdesbegränsningar för fordon*: att inte följa tydligt och synligt avgränsade tillträdesregler som har fastställts för alla eller vissa fordonskategorier av trafiksäkerhetsskäl, såsom fotgängar- och skolområden och cykelbanor, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

ab) *smitning*: en situation där föraren kör i väg efter att ha orsakat en olycka eller en kollision i trafiken, för att undgå att konfronteras med konsekvenserna av olyckan eller kollisionen i trafiken, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

ac) *underlåtenhet att följa reglerna vid en järnvägsplankorsning*: underlåtenhet att stanna vid en järnvägsplankorsning eller farligt agerande vid en järnvägsplankorsning, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

ad) *behörig myndighet*: den myndighet som ansvarar för registreringen av fordon eller körkort, för inledandet av uppföljningsförfarandena för eller utredningen av trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 eller för verkställighet av relevanta sanktioner, i enlighet med dess medlemsstats lagstiftning.

(*) Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).”

5. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 3a*

Nationella kontaktställen

1. Varje medlemsstat ska utse ett eller flera nationella kontaktställen för

a) det automatiska utbytet av uppgifter ur fordonsregister i enlighet med artikel 4,

b) inkommande och utgående begäranden och svar om ömsesidigt bistånd för att identifiera den berörda personen i enlighet med artikel 5c,

c) inkommande och utgående begäranden och svar om ömsesidigt bistånd för att delge den berörda personen meddelandet om trafikbrott eller uppföljningshandlingar i enlighet med artikel 5e, och

d) inkommande och utgående begäranden och svar om ömsesidigt bistånd vid verkställighet av slutgiltiga administrativa beslut om sanktioner på vägtrafikområdet som påförts för trafiksäkerhetsrelaterade brott i enlighet med artikel 5f.

De nationella kontaktställenas befogenheter ska fastställas i enlighet med den berörda medlemsstatens tillämpliga nationella rätt.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras respektive nationella kontaktställen samarbetar med varandra för att säkerställa att all nödvändig information delas i god tid och att de tidsfrister som anges i artiklarna 5a.2, 5c.7 och 5c.8 iakttas.”.

6. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”*Artikel 4*

Förfaranden för utbyte av uppgifter ur fordonsregister och ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna

1. Vid utredning av trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 och som upptäckts på territoriet för den medlemsstat där brottet begicks, ska registreringsmedlemsstaten bevilja de nationella kontaktställena i den medlemsstat där brottet begicks tillgång till följande nationella uppgifter ur fordonsregister, med befogenhet att göra automatiska sökningar på dessa:

a) Uppgifter om fordonen.

b) Uppgifter om fordonens innehavare och, i förekommande fall, fordonens ägare och slutanvändare.

De uppgifter som avses första stycket a och b som är nödvändiga för att göra en sökning ska vara de som anges i bilagan.

2. Den medlemsstat där brottet begicks ska säkerställa att endast dess behöriga myndigheter har tillgång till uppgifterna ur fordonsregister via dess nationella kontaktställen. När den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks utför en sökning i form av en utgående begäran ska den använda fordonets fullständiga registreringsnummer.

Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska säkerställa att varje utgående begäran innehåller namnet på den behöriga myndighet som gör begäran, användarnamnet på den person som handlägger begäran och ärendenumret för begäran.

3. I syfte att fastställa om ett relevant trafiksäkerhetsrelaterat brott har begåtts med ett fordon får den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks via sitt nationella kontaktställe först begära tillgång till de tekniska uppgifter om fordon som förtecknas i avsnitt 2 delarna I och II i bilagan, och endast dessa tekniska uppgifter.

Om det fastställs att ett trafiksäkerhetsrelaterat brott har begåtts med ett fordon får den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks därefter, via sitt nationella kontaktställe, begära tillgång till de personuppgifter avseende den berörda personen som förtecknas i avsnitt 2 delarna I och III–VI i bilagan.

4. Den medlemsstat där brottet begicks ska använda de uppgifter som erhållits vid utredningen av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 för att fastställa identiteten på den person som är personligen ansvarig för dessa trafiksäkerhetsrelaterade brott i enlighet med rätten i den medlemsstat där brottet begicks.

5. Det nationella kontaktstället i registreringsmedlemsstaten ska säkerställa att de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks, när de får tillgång till uppgifter ur fordonsregister åtminstone får ett särskilt meddelande varigenom de informeras om att

a) fordonet vid tidpunkten för brottet var registrerat som skrotat,

b) fordonet vid tidpunkten för brottet var registrerat som stulet i ett nationellt register,

c) fordonets registreringsskylt vid tidpunkten för brottet var registrerad som stulen i ett nationellt register,

d) ingen information om fordonet återfinns i något nationellt register vid tidpunkten för brottet,

e) det har upptäckts att sökuppgifterna varit felaktiga, beroende på vissa nationella syntaxkrav,

f) den begärda informationen inte kan lämnas ut om den skulle avslöja identiteten på en person som skyddas i enlighet med rätten i registreringsmedlemsstaten.

6. Det nationella kontaktstället i registreringsmedlemsstaten ska säkerställa att endast de personuppgifter som rör det begångna trafiksäkerhetsrelaterade brottet delas.

7. För ömsesidigt bistånd i enlighet med artiklarna 5c, 5e eller 5f ska medlemsstaternas behöriga myndigheter säkerställa att varje begäran om ömsesidigt bistånd innehåller namnet på den behöriga myndighet som gör begäran, användarnamnet på den person som handlägger begäran och ärendenumret för begäran.”.

7. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 4a*

Nationella fordonsregister

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de uppgifter som förtecknas i avsnitt 2 delarna I–III och V i bilagan, om de är tillgängliga i deras nationella fordonsregister, är uppdaterade.

2. I fall där de uppgifter som förtecknas i avsnitt 2 delarna V och VI i bilagan är tillgängliga ska medlemsstaterna för tillämpningen av detta direktiv lagra dem i det nationella fordonsregistret i minst tolv månader efter varje ändring av fordonets innehavare, ägare eller slutanvändare, men inte längre än nödvändigt, enligt definitionen i medlemsstaternas rätt.”.

8. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”*Artikel 5*

Meddelande om trafikbrott

1. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska besluta huruvida uppföljningsförfaranden ska inledas avseende trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1.

Om den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks beslutar att inleda ett sådant förfarande ska denna behöriga myndighet, inom den tidsfrist som anges i artikel 5a.2, utfärda ett meddelande om trafikbrott med information till den berörda personen om det trafiksäkerhetsrelaterade brottet och, i förekommande fall, om beslutet att inleda ett uppföljningsförfarande.

Meddelandet om trafikbrott kan tjäna andra syften än de som anges i andra stycket och som är nödvändiga för verkställigheten, såsom en begäran om utlämnande av identiteten på och adressen till den person som är ansvarig för det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, en utredning av om den berörda personen medger eller nekar till att ha begått det trafiksäkerhetsrelaterade brottet eller en begäran om betalning.

2. Meddelandet om trafikbrott ska innehålla åtminstone följande information:

a) En uppgift om att meddelandet om trafikbrott har utfärdats i enlighet med detta direktiv.

b) Namn, postadress, telefonnummer och e-postadress för den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks.

c) All relevant information om det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, särskilt uppgifter om det fordon med vilket brottet begicks, inklusive fordonets registreringsnummer, ort, datum och tidpunkt för brottet, brottets art, detaljerad hänvisning till de bestämmelser som överträtts och, i förekommande fall, uppgifter om den utrustning som har använts för att upptäcka brottet.

d) Detaljerad information om det trafiksäkerhetsrelaterade brottets rubricering, tillämpliga sanktioner och andra rättsliga konsekvenser av det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, inbegripet information om kördiskvalifikationer (inklusive poängavdrag eller andra begränsningar av rätten att framföra fordon), i enlighet med rätten i den medlemsstat där brottet begicks.

e) Detaljerad information om var, när och hur rätten till försvar kan utövas eller var, när och hur beslutet att beivra det trafiksäkerhetsrelaterade brottet kan överklagas, inbegripet kraven för att ett sådant överklagande ska kunna tas upp till prövning och tidsfristen för att överklaga, och om huruvida och på vilka villkor utevaroförfaranden är tillämpliga, i enlighet med rätten i den medlemsstat där brottet begicks.

f) I tillämpliga fall, information om åtgärder som vidtagits för att identifiera den berörda personen i enlighet med artikel 5d och konsekvenserna av underlåtenhet att samarbeta.

g) I tillämpliga fall, detaljerade uppgifter om namn, adress och internationellt bankkontonummer (IBAN) för den myndighet till vilken en ekonomisk sanktion kan betalas, om betalningsfristen och om möjliga alternativa och tillgängliga betalningsmetoder, särskilt specifika applikationsprogram, så länge dessa metoder är tillgängliga för både inrikes och utrikes bosatta personer.

h) Tydlig och heltäckande information om tillämpliga dataskyddsregler, registrerade personers rättigheter, inbegripet en uppgift om varifrån det är möjligt att hämta den information som avses i artikel 13 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 (*) eller i artiklarna 13 och 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (**), inbegripet information om den källa varifrån personuppgifterna härrör, eller en uppgift om att de allmänt tillämpliga dataskyddsreglerna finns tillgängliga på den CBE-portal som avses i artikel 8 i det här direktivet.

i) I tillämpliga fall, detaljerad information om huruvida och hur sanktionerna för trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 kan mildras, inbegripet genom förskottsbetalning av en ekonomisk sanktion.

j) Under den övergångsperiod som avses i artikel 5h.2 och i tillämpliga fall, en tydlig uppgift om att den privata rättsliga enhet som översänder meddelandet om trafikbrott har bemyndigats av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks, såsom avses i artikel 5h.1, och en tydlig avgränsning mellan de belopp som begärs, på grundval av deras rättsliga grund.

k) En länk och om möjligt en QR-kod till den CBE-portal som avses i artikel 8.

3. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska säkerställa att en utrikes bosatt förare får ett meddelande om trafikbrott som avses i punkt 2, om

a) den utrikes bosatta föraren kontrollerades på plats vid en vägkontroll, och

b) den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks inte har verkställt sanktionen för det begångna brottet på plats.

Meddelandet om trafikbrott ska skickas till den utrikes bosatta föraren i enlighet med artikel 5a.1 och 5a.2.

4. Om en utrikes bosatt förare kontrollerats på plats vid en vägkontroll och den behöriga myndigheten har verkställt sanktionen för det begångna brottet på plats, ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks säkerställa att den utrikes bosatta föraren erhåller åtminstone följande:

a) Ett kvitto på den finansiella transaktionen eller ett meddelande om en ekonomisk sanktion som ska betalas inom en viss tidsperiod.

b) Kontaktuppgifter till den behöriga myndigheten.

c) Information om de brott som har begåtts och, om det är relevant, hur efterlevnad ska säkerställas i framtiden.

d) Om möjligt en länk och eller en QR-kod till den CBE-portal som avses i artikel 8.

De handlingar och den information som avses i första stycket ska tillhandahållas på ett av de officiella språken i den medlemsstat där brottet begicks eller på något annat av unionsinstitutionernas officiella språk som den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks anser lämpligt.

5. På begäran av den berörda personen och i enlighet med rätten i den medlemsstat där brottet begicks ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks säkerställa att tillgång beviljas till all information i dess besittning som rör utredningen av ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som förtecknas i artikel 2.1. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks får betrakta en sådan begäran som en begäran att söka rättsmedel mot den påförda sanktionen; i sådant fall ska den i meddelandet om trafikbrott på ett klart och kortfattat sätt informera den berörda personen om att så är fallet och om de rättsliga och processuella konsekvenserna av en sådan begäran.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att tidsfristen för utrikes bosatta att utöva sin rätt att överklaga eller att mildra sanktioner, i enlighet med punkt 2 e respektive i, är proportionell för att säkerställa ett ändamålsenligt utövande av dessa rättigheter och börjar löpa den dag då meddelandet om trafikbrott eller det officiella beslutet om den berörda personens ansvarighet skickades eller mottogs per post eller elektroniskt.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF (EUT L 119, 4.5.2016, s. 89).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).".

9. Följande artiklar ska införas:

"*Artikel 5a*

Delgivning av meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingar

1. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska översända meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingarna till de berörda personerna per post, rekommenderad leverans, rekommenderad försändelse eller ett likvärdigt elektroniskt kommunikationsmedel i enlighet med kapitel III avsnitt 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 (*), i enlighet med rätten i den medlemsstat där brottet begicks.

2. Det meddelande om trafikbrott som riktas till fordonets innehavare, ägare eller slutanvändare ska utfärdas senast elva månader efter det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, om de automatiska sökningar som avses i artikel 4.1 lyckades och den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks har fastställt fordonets innehavares, ägares eller slutanvändares identitet och adress med den grad av säkerhet som krävs enligt dess nationella rätt.

Om de automatiska sökningar som avses i artikel 4.1 inte lyckades eller om den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks inte kunde fastställa fordonets innehavares, ägares eller slutanvändares identitet och adress med den grad av säkerhet som krävs enligt dess nationella rätt, ska meddelandet om trafikbrott utfärdas senast fem månader efter det att den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks har fastställt denna information.

3. Medlemsstaterna ska uppmanas att tillåta berörda personer att fjärransluta sig till domstolsförfaranden via videolänk.

Artikel 5b

Översättning av meddelandet om trafikbrott och väsentliga uppföljningshandlingar

1. Om den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks beslutar att inleda ett uppföljningsförfarande avseende trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1, ska den utfärda meddelandet om trafikbrott och alla väsentliga uppföljningshandlingar på det språk som används i fordonets registreringsbevis.

Vid tillämpning av denna artikel ska de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks besluta om en uppföljningshandling är väsentlig. De behöriga myndigheterna ska dock beakta det faktum att den berörda personen behöver förstå anklagelserna och fullt ut behöver kunna utöva rätten till försvar. Detta omfattar i synnerhet all relevant

information om brottet, det begångna brottets art, den påförda sanktionen, de rättsmedel mot beslutet som finns tillgängliga, den tidsfrist som föreskrivs för detta ändamål och uppgift om det organ som överklagandet måste inges till.

2. I varje enskilt fall ska de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks besluta om någon annan handling är väsentlig.

3. Det ska inte föreligga någon skyldighet att översätta delar av väsentliga handlingar som inte är relevanta för att de berörda personerna ska få kännedom om ärendet de är föremål för. De behöriga myndigheterna ska besluta om dessa delar är relevanta för dessa ändamål med beaktande av de faktorer som avses i punkt 1 andra stycket.

4. På begäran av den berörda personen ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ge den personen möjlighet att få uppföljningshandlingarna på ytterligare ett av unionsinstitutionernas officiella språk, som är ett annat språk än det som används i fordonets registreringsbevis.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att kvaliteten på översättningen av meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingarna åtminstone motsvarar den kvalitet som krävs enligt artikel 3.9 i direktiv 2010/64/EU.

6. Den medlemsstat där brottet begicks ska säkerställa att den berörda behöriga myndigheten på begäran av den berörda personen effektivt och snabbt omprövar ett meddelande om trafikbrott eller en uppföljningshandling som utfärdats till den personen, på den grunden att meddelandet om trafikbrott eller uppföljningshandlingen inte uppfyller kraven i denna artikel eller i artikel 5, 5a eller 5e.

Artikel 5c

Ömsesidigt bistånd vid identifiering av den berörda personen

1. Medlemsstaterna ska tillhandahålla varandra ömsesidigt bistånd om de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks, efter att ha uttömt alla andra medel som står till deras förfogande, särskilt efter att ha genomfört en automatisk sökning i enlighet med artikel 4.1 och konsulterat andra databaser som är uttryckligen tillåtna i enlighet med unionslagstiftning och nationell lagstiftning, fortfarande inte kan identifiera den berörda personen med den grad av säkerhet som enligt nationell rätt krävs för att inleda eller genomföra de uppföljningsförfaranden som avses i artikel 5.1.

2. Medlemsstaterna ska tillhandahålla varandra ömsesidigt bistånd enligt denna artikel. Om det efter en bedömning av omständigheterna i enskilda fall konstateras att villkoren i artikel 6 i direktiv 2014/41/EU är uppfyllda, får dock de medlemsstater som är bundna av det direktivet endast tillämpa det direktivet sinsemellan.

3. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska besluta om ömsesidigt bistånd ska begäras för att erhålla den ytterligare information som avses i punkt 5.

Begäran om ömsesidigt bistånd får inledas endast av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks, i enlighet med rätten i den medlemsstaten.

Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska använda de uppgifter som erhållits genom ömsesidigt bistånd för att fastställa identiteten på den person som är personligen ansvarig för det trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 och som utförts på territoriet för den medlemsstat där brottet begicks.

4. Om den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks har beslutat att begära ömsesidigt bistånd i enlighet med punkt 3, ska den översända en elektroniskt strukturerad begäran via sitt nationella kontaktställe till det nationella kontaktstället i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten.

5. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks får begära att registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten

a) fastställer den berörda personens identitet och adress i enlighet med rätten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, inbegripet genom att använda nationella databaser, såsom körkortsregister eller folkbokföringsregister,

b) uppmanar innehavaren, ägaren eller slutanvändaren av det fordon med vilket det trafiksäkerhetsrelaterade brottet begicks att tillhandahålla information om identitet, adress och andra tillgängliga kontaktuppgifter för den person som är ansvarig för det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, i enlighet med de nationella förfarandena i registrerings-

medlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, vilka ska tillämpas som om den berörda utredningsåtgärden hade beslutats av den medlemsstatens egna myndigheter.

6. Den elektroniskt strukturerade begäran ska innehålla följande information:

a) Uppgifter om den berörda personen som erhållits genom den automatiska sökning som utförts i enlighet med artikel 4.1.

b) Visuell inspelning av föraren, om sådan finns tillgänglig, från detekteringsutrustning, särskilt hastighetskameror.

c) Uppgifter om det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, vilka förtecknas i artikel 2.1.

d) Uppgifter om det fordon med vilket det trafiksäkerhetsrelaterade brottet begicks.

e) Ett skäl till begäran om ömsesidigt bistånd.

7. De behöriga myndigheterna i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten ska utan oskäligt dröjsmål samla in den begärda information som avses i punkt 5 såvida de inte beslutar att åberopa något av de skäl för att vägra tillhandahålla information som anges i punkt 8 eller det inte är möjligt att samla in den begärda informationen.

Den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten ska besvara begäran elektroniskt via sitt nationella kontaktställe utan oskäligt dröjsmål och senast två månader från och med den dag då den samlade in den begärda informationen.

Den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten ska iaktta de formaliteter och förfaranden som uttryckligen begärts av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks när den begärda informationen samlas in, i den mån de inte är oförenliga med deras nationella lagstiftning.

8. Den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten får vägra att tillhandahålla den begärda ytterligare information som avses i punkt 5. Den får vägra att göra detta endast i ett eller flera av följande fall:

a) Det föreligger immunitet eller privilegier enligt rätten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, vilka gör det omöjligt att tillhandahålla informationen.

b) Att tillhandahålla den begärda informationen skulle strida mot principen *ne bis in idem*.

c) Att tillhandahålla den begärda informationen skulle äventyra en pågående utredning av ett brott.

d) Att tillhandahålla den begärda informationen skulle strida mot eller skada väsentliga nationella säkerhetsintressen i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, äventyra informationskällan eller innebära användning av säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter om särskild underrättelseverksamhet.

e) Det finns välgrundade skäl att anta att ett tillhandahållande av den begärda informationen skulle vara oförenligt med registreringsmedlemsstatens eller bosättningsmedlemsstatens skyldigheter enligt artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen och Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

f) Att tillhandahålla den begärda informationen skulle äventyra en enskild persons säkerhet eller avslöja identiteten på en person som skyddas i enlighet med rätten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten.

Senast två månader från och med den dag då den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten beslutar att tillämpa ett skäl för vägran eller fastställer att det inte är möjligt att samla in den begärda informationen, ska den via sitt nationella kontaktställe informera den medlemsstat där brottet begicks om detta. Den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten får besluta att inte ange vilket skäl för vägran som den tillämpar i de fall som avses i första stycket c, d och f.

Artikel 5d

Nationella åtgärder som underlättar identifiering av den ansvariga personen

1. Medlemsstaterna kan i enlighet med sin nationella rätt vidta alla åtgärder med avseende på trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 för att framgångsrikt identifiera den person som är ansvarig för det trafiksäkerhetsrelaterade brottet (*den ansvariga personen*), exempelvis åtgärder som rör fordonets innehavares, ägares eller slutanvändarens skyldighet att samarbeta vid identifieringen av den ansvariga personen, förutsatt att grundläggande och processuella rättigheter enligt unionsrätten och nationell rätt respekteras.

2. De behöriga myndigheterna får särskilt

a) delge berörda personer handlingar i samband med trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1, inbegripet handlingar där de berörda personerna uppmanas att bekräfta sitt ansvar för de trafiksäkerhetsrelaterade brotten,

b) i största möjliga utsträckning tillämpa skyldigheter, inbegripet därmed relaterade sanktioner, som åvilar berörda personer och som är relevanta för identifieringen av den ansvariga personen.

Artikel 5e

Ömsesidigt bistånd vid delgivning av meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingar

1. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks får översända meddelandet om trafikbrott eller uppföljningshandlingarna till de berörda personerna via de behöriga myndigheterna i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, om

a) adressen till den person för vilken handlingen är avsedd är okänd, ofullständig eller osäker,

b) det enligt förfarandereglerna i rätten i den medlemsstat där brottet begicks krävs andra bevis för delgivning av handlingen än bevis som kan erhållas per post, rekommenderad leverans, rekommenderad försändelse eller ett likvärdigt elektroniskt kommunikationsmedel enligt artikel 5a.1,

c) det inte har varit möjligt att delge handlingen per post, rekommenderad leverans, rekommenderad försändelse eller ett likvärdigt elektroniskt kommunikationsmedel enligt artikel 5a.1,

d) den medlemsstat där brottet begicks har välgrundade skäl att anse att delgivning av handlingen per post, rekommenderad leverans, rekommenderad försändelse eller ett likvärdigt elektroniskt kommunikationsmedel enligt artikel 5a.1 i det enskilda fallet inte skulle ge resultat eller är olämpligt.

De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks och i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten ska kommunicera med varandra via sina respektive nationella kontaktställen.

2. Registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten ska säkerställa att det meddelande om trafikbrott och de uppföljningshandlingar som ska delges i enlighet med punkt 1 delges antingen i enlighet med de medlemsstaternas nationella rätt eller, när det är vederbörligen motiverat, enligt en särskild metod som begärts av den medlemsstat där brottet begicks, såvida inte en sådan metod är oförenlig med deras nationella rätt.

3. Registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten ska säkerställa att dess behöriga myndighet tillhandahåller ett elektroniskt strukturerat svar som omfattar följande:

a) Datum för delgivning och uppgifter om den person som tar emot handlingen, om överlämnandet lyckas.

b) Ett skäl till att meddelandet om trafikbrott eller uppföljningshandlingen inte kunnat överlämnas, om överlämnandet misslyckas.

Svaret att överlämnandet har lyckats ska betraktas som ett bevis på delgivning av handlingen.

Artikel 5f

Ömsesidigt bistånd i samband med verkställighetsåtgärder

1. Medlemsstaterna ska tillhandahålla varandra bistånd för verkställighet vid utebliven betalning av en sanktion på vägtrafikområdet som påförts för ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som förtecknas i artikel 2.1.

2. Efter det att den berörda personen delgetts meddelandet om trafikbrott och vid utebliven betalning av en sanktion på vägtrafikområdet som påförts av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks, får denna behöriga myndighet begära att den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten bistår vid verkställigheten av administrativa beslut om sanktioner på vägtrafikområdet relaterade till trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1.

3. Den begäran som avses i punkt 2 ska endast göras om samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) Beslutet om en sanktion på vägtrafikområdet är av administrativ art, slutgiltigt och verkställbart i enlighet med tillämpliga lagar och andra författningar i den medlemsstat där brottet begicks.

b) Den medlemsstat där brottet begicks innehar ett bevis på att den berörda personen har delgetts begäran om betalning av sanktionen på vägtrafikområdet.

c) Den berörda personen har underrättats om och haft möjlighet att använda sig av rättsmedel mot det administrativa beslutet om en sanktion på vägtrafikområdet i enlighet med tillämpliga lagar och andra författningar i den medlemsstat där brottet begicks.

d) Sanktionen på vägtrafikområdet är högre än 70 EUR.

4. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska via sitt nationella kontaktställe översända den begäran som avses i punkt 2 till registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten i elektroniskt strukturerad form.

5. Om den berörda personen kan visa att sanktionen på vägtrafikområdet har betalats, ska den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten omedelbart underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks om detta.

6. De behöriga myndigheterna i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten ska erkänna det administrativa beslut om en sanktion på vägtrafikområdet som har översänts enligt denna artikel utan krav på ytterligare formaliteter och omedelbart vidta alla nödvändiga åtgärder för att verkställa beslutet, såvida inte denna behöriga myndighet beslutar att åberopa något av de skäl för att vägra erkännande eller verkställighet som anges i punkt 8.

7. Verkställigheten av beslutet om en sanktion på vägtrafikområdet ska regleras av de lagar och andra författningar som är tillämpliga i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten.

8. Den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten får vägra att erkänna och verkställa det administrativa beslutet om en sanktion på vägtrafikområdet. Den ska göra detta endast om den har fastställt något av följande:

a) Verkställigheten av beslutet om en sanktion på vägtrafikområdet skulle strida mot principen *ne bis in idem*.

b) Det föreligger immunitet enligt rätten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, vilken gör det omöjligt att verkställa det administrativa beslutet om en sanktion på vägtrafikområdet.

c) Beslutet om en sanktion på vägtrafikområdet är inte längre verkställbart enligt rätten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten på grund av den tid som förflutit.

d) Beslutet om en sanktion på vägtrafikområdet är inte slutgiltigt.

e) Beslutet om en sanktion på vägtrafikområdet, eller åtminstone dess väsentliga innehåll, är inte översatt såsom föreskrivs i artikel 5b.

f) Begäran är ofullständig och kan inte kompletteras av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks.

g) En överträdelse av grundläggande rättigheter eller grundläggande rättsliga principer som stadfästs i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

Om en begäran avslås ska den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten meddela detta till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks och ange skälen till att begäran avslås.

9. Det belopp som erhålls vid verkställigheten av beslutet om en sanktion på vägtrafikområdet ska tillfalla registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, om inte annat avtalats mellan den medlemsstat där brottet begicks och registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten. Beloppet ska betalas i registreringsmedlemsstatens eller bosättningsmedlemsstatens valuta, beroende på vilken av dessa medlemsstater som mottog begäran.

10. Punkterna 1–9 i denna artikel ska inte hindra tillämpningen av rambeslut 2005/214/RIF, bilaterala eller multilaterala avtal eller överenskommelser mellan medlemsstater, i den mån sådana avtal eller överenskommelser bidrar till att ytterligare förenkla eller underlätta förfarandena för verkställighet av ekonomiska sanktioner som omfattas av detta direktiv.

Artikel 5g

Tekniska specifikationer för utbyte av uppgifter ur fordonsregister och ömsesidigt bistånd

1. Medlemsstaterna ska använda en särskilt utformad och mycket säker programvara för det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris) i dess uppdaterade version för att utbyta information eller handlägga det ömsesidiga biståndet, i enlighet med artikel 3a.1.

Medlemsstaterna ska säkerställa att behandlingen av uppgifter är säker, kostnadseffektiv, snabb och tillförlitlig samt utförs med interoperabla metoder inom en decentraliserad struktur.

2. Information som utbyts via Eucaris ska översändas i krypterad form.

3. Senast den 20 januari 2026 ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa förfarandena, innehållet och de tekniska programvaruspecifikationerna, inbegripet cybersäkerhetsåtgärder för elektroniskt strukturerade begäranden och svar relaterade till artikel 3a.1 a, och medlen för överföring av information för handläggning av ömsesidigt bistånd, inbegripet användning av enhetliga mallar, och förfaranden i enlighet med vad som anges i artiklarna 4, 5c, 5e och 5f. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10a.2.

4. Vid upprättandet av genomförandeakterna ska kommissionen beakta följande:

a) De behöriga myndigheterna ska ha möjlighet att identifiera direkt och indirekt tillgång när begäran inte kommer från en känd medlem av plattformen för elektronisk kommunikation.

b) De behöriga myndigheterna ska ha möjlighet att ta del av begärandena för att garantera att de är vederbörligen motiverade och uppfyller kraven i detta direktiv.

c) Behovet av att inrätta förfaranden som gör det möjligt för medlemsstaterna att vidta lämpliga åtgärder som svar på automatiska varningar och avvikande begäranden, i syfte att minska riskerna för uppgifterna, och att organisera samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller riskövervakning, riskhantering och riskminskning, särskilt för att inte skicka uppgifter som svar på avvikande begäranden som ett undantag från artikel 4.1.

d) Registreringsmedlemsstaten ska ha möjlighet att begära närmare uppgifter om det trafiksäkerhetsrelaterade brottet innan registreringsuppgifterna översänds till den medlemsstat där brottet begicks och att vägra att översända registreringsuppgifterna om den medlemsstat där brottet begicks inte svarar på denna begäran inom en månad.

e) Behovet av en logg över konsultationer som leder till automatiska varningar till medlemmarna vid avvikande begäranden.

f) I vilka fall de behöriga myndigheterna ska ha möjlighet att utbyta uppgifter i synkron enkel bearbetning och i vilka fall de ska ha möjlighet att utbyta uppgifter i asynkron satsvis bearbetning.

5. Till dess att de genomförandeakter som avses i punkt 3 i denna artikel blir tillämpliga ska de automatiska sökningar som avses i artikel 4.1 i detta direktiv utföras i enlighet med de förfaranden som beskrivs i kapitel 3 punkterna 2 och 3 i bilagan till rådets beslut 2008/616/RIF (**), som tillämpas tillsammans med bilagan till detta direktiv.

6. Varje medlemsstat ska bära sina egna kostnader för administrationen, användningen, underhållet och uppdateringen av Eucaris och dess ändrade versioner.

Artikel 5h

Privata rättsliga enheter

1. Senast den 20 juli 2029 ska medlemsstaterna säkerställa att deras behöriga myndigheter inte ger privatägda eller privat förvaltade rättsliga enheter med egen rättskapacitet befogenhet att bedriva verksamhet med koppling till tillämpningen av detta direktiv.

2. Under perioden fram till och med det datum som avses i punkt 1 (*övergångsperioden*) ska medlemsstaterna säkerställa att endast behöriga myndigheter tillåts inleda och genomföra förfaranden avseende trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1, såsom förfaranden avseende informationsutbyte, verkställighet eller någon typ av ömsesidigt bistånd inom ramen för detta direktiv.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73).

(**) Rådets beslut 2008/616/RIF av den 23 juni 2008 om genomförande av beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (EUT L 210, 6.8.2008, s. 12).”.

10. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”*Artikel 6*

Rapportering och övervakning

1. Senast den 20 januari 2029, och därefter vart fjärde år, ska varje medlemsstat sända en rapport till kommissionen om tillämpningen av detta direktiv. Rapporten ska innehålla uppgifter och statistik för varje kalenderår under rapporteringsperioden.

2. Rapporten ska innehålla uppgift om hur många automatiska sökningar som den medlemsstat där brottet begicks har genomfört i enlighet med artikel 4.1 och som riktats till det nationella kontaktstället i registreringsmedlemsstaten, till följd av trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 och som begåtts på dess territorium, tillsammans med uppgift om vilken typ av brott som begärandena gällde samt om det strukturerade antalet resultatlösa begäranden efter typ av uteblivet resultat. Denna information får baseras på de uppgifter som tillhandahålls genom Eucaris.

Rapporten ska också innehålla en beskrivning av situationen på nationell nivå när det gäller uppföljningen av trafiksäkerhetsrelaterade brott och problem som uppstått för medlemsstaterna i samband härmed. I beskrivningen ska åtminstone följande anges:

a) Det totala antalet registrerade trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 som upptäckts automatiskt eller utan identifiering av den berörda personen på plats.

b) Antalet registrerade trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 som begicks med fordon registrerade i en annan medlemsstat än den medlemsstat där brottet begicks och som upptäckts automatiskt eller utan identifiering av den berörda personen på plats.

c) Antalet fasta eller mobila automatiska detekteringsutrustningar, inklusive hastighetskameror.

d) Antalet ekonomiska sanktioner som betalats frivilligt av utrikes bosatta personer.

e) Antalet elektroniskt överförda begäranden och svar om ömsesidigt bistånd i enlighet med artikel 5c och antalet sådana begäranden där informationen inte tillhandahållits.

f) Antalet elektroniskt översända begäranden och svar om ömsesidigt bistånd i enlighet med artikel 5e och antalet sådana begäranden där det inte varit möjligt att delge handlingarna.

g) Antalet elektroniskt översända begäranden och svar om ömsesidigt bistånd i enlighet med artikel 5f, antalet sådana begäranden där det varit möjligt att verkställa sanktionen och antalet sådana begäranden där det inte varit möjligt att verkställa sanktionen.

3. Rapporten ska även ange antalet och typen av trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 och som begåtts av förare med ett fordon som är registrerat i ett tredjeland.

4. Kommissionen ska utvärdera medlemsstaternas rapporter och informera den kommitté som avses i artikel 10a.1 om rapportinnehållet senast sex månader efter att ha mottagit rapporterna från samtliga medlemsstater.".

11. Artikel 7 ska ersättas med följande:

"*Artikel 7*

Ytterligare skyldigheter

Rättsliga enheter ska i egenskap av innehavare, ägare eller slutanvändare av fordon som omfattas av uppgiftsutbyte enligt detta direktiv ha rätt att erhålla information om behandlingen av sina uppgifter.

Medlemsstaterna ska informera varandra om cybersäkerhetsincidenter som anmälts i enlighet med artikel 23 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 (*), om incidenterna avser uppgifter som lagras i virtuella eller fysiska moln eller molnvärdtjänster.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 av den 14 december 2022 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972 och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333, 27.12.2022, s. 80).".

12. Följande artikel ska införas:

"*Artikel 7a*

Ekonomiskt stöd till gränsöverskridande samarbete

Kommissionen ska tillhandahålla ekonomiskt stöd till initiativ som bidrar till gränsöverskridande samarbete i fråga om verkställighet av trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler i unionen, särskilt utbyte av bästa praxis och tillämpning av smarta metoder och tekniker för verkställighet i medlemsstaterna som ökar kapacitetsuppbyggnaden hos rättsvårdande myndigheter. Ekonomiskt stöd får även tillhandahållas för kampanjer för att öka medvetenheten om gränsöverskridande verkställighet av trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler och informationskampanjer i hela unionen om skillnader i nationell lagstiftning.".

13. Artikel 8 ska ersättas med följande:

"*Artikel 8*

Informationsportal om trafiksäkerhetsrelaterade brott (CBE-portalen)

1. Kommissionen ska inrätta och underhålla en onlineportal om trafiksäkerhetsrelaterade brott (*CBE-portalen*), som ska vara tillgänglig på unionsinstitutionernas alla officiella språk och ha till uppgift att informera trafikanter om gällande regler i medlemsstaterna på det område som omfattas av detta direktiv, inbegripet om hur efterlevnaden ska säkerställas, när detta är av särskild betydelse. CBE-portalen ska innehålla information om rättsmedel, information om eventuella rättigheter som de berörda personerna har enligt detta direktiv, inbegripet språkalternativ, information om

dataskyddsregler och tillämpliga sanktioner, i förekommande fall inbegripet tillämpliga icke-ekonomiska konsekvenser, samt information om system och tillgängliga medel för betalning av ekonomiska sanktioner som påförs för trafiksäkerhetsrelaterade brott.

2. CBE-portalen ska vara kompatibel med det gränssnitt som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 (*) och med andra portaler eller plattformar med liknande ändamål, såsom den europeiska e-juridikportalen.

3. Medlemsstaterna ska för tillämpningen av denna artikel förse kommissionen med aktuell information. Medlemsstaterna ska säkerställa att en länk till CBE-portalen tillhandahålls på de behöriga myndigheternas webbplatser.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 295, 21.11.2018, s. 1).".

14. Följande artikel ska införas:

"*Artikel 8a*

Bilaterala och multilaterala avtal mellan medlemsstaterna

Detta direktiv ska inte utesluta att bilaterala eller multilaterala avtal eller överenskommelser tillämpas mellan medlemsstater, i den mån sådana avtal eller överenskommelser innehåller krav utöver dem som fastställs i detta direktiv och bidrar till att förenkla eller underlätta förfarandena i detta direktiv.".

15. Artikel 9 ska ersättas med följande:

"*Artikel 9*

Delegerade akter

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10 för att ändra bilagan för att uppdatera den mot bakgrund av den tekniska utvecklingen eller när detta krävs i unionsrättsakter som är direkt relevanta för uppdateringen av bilagan.".

16. Följande artiklar ska införas:

"*Artikel 10a*

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 10b

Kommissionens rapportering

Senast den 20 juli 2030 och därefter var 18:e månad efter mottagandet av de rapporter som avses i artikel 6.2, ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas tillämpning av detta direktiv.

Artikel 10c

Övergångsrapportering

Senast den 6 maj 2026 ska medlemsstaterna sända en fullständig rapport till kommissionen i enlighet med andra och tredje styckena i denna artikel.

Den fullständiga rapporten ska innehålla uppgift om hur många automatiska sökningar som den medlemsstat där brottet begicks har utfört riktade till de nationella kontaktställena i registreringsmedlemsstaterna, till följd av brott som begåtts på dess territorium, tillsammans med uppgift om vilken typ av brott som begärandena gällde samt om antalet resultatlösa begäranden.

Den fullständiga rapporten ska även innehålla en beskrivning av situationen på nationell nivå vad gäller uppföljningen av trafiksäkerhetsrelaterade brott, med information om andelen sådana brott som har följts upp genom meddelanden om trafikbrott.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).".

17. Artikel 11 ska ersättas med följande:

"*Artikel 11*

Översyn

Senast den 20 juli 2030 ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas tillämpning av detta direktiv. Rapporten ska vid behov åtföljas av ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av detta direktiv med avseende på inkluderandet av andra brott, i den mån medlemsstaternas uppgifter visar att de har en positiv och kvantifierbar effekt på trafiksäkerheten.".

18. Bilaga I ska ersättas med texten i bilagan till det här direktivet.

19. Bilaga II ska utgå.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 20 juli 2027 ändringsdirektivs ikraftträdande]. De ska genast underrätta kommissionen om texten till dessa bestämmelser.

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 underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

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

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 19 december 2024.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
R. METSOLA	BÓKA J.
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA

Uppgifter som är nödvändiga för att göra den sökning som avses i artikel 4.1 och 4.3

1. Uppgifter för inledande sökning (utgående begäran)

Artikel	O ([1])	Anmärkningar
Registreringsmedlemsstat	O	Nationalitetsmärke ([2]) för den medlemsstat där fordonet är registrerat
Registreringsnummer	O	Fordonets fullständiga registreringsnummer
Uppgifter om brottet och/eller fordonskontrollen		
Plats för brottet eller fordonskontrollen	O	Adress eller vägkilometermarkering för platsen för brottet eller fordonskontrollen
Medlemsstat där brottet begicks och/eller fordonskontrollen genomfördes	O	Nationalitetsmärke ([2]) för den medlemsstat där brottet begicks
Behörig myndighet	O	Namn på den behöriga myndighet som är ansvarig för begäran om uppgifterna eller för förfarandet
Användarnamn	O	Användarnamn för den person som är ansvarig för begäran om uppgifterna eller för förfarandet
Ärendenummer	O	Ärendenummer tillhandahållet av den behöriga myndighet som är ansvarig för begäran om uppgifterna eller för förfarandet
Referensdatum för brottet och/eller fordonskontrollen	O	

Artikel	O ([1])	Anmärkningar
Referenstidpunkt för brottet och/eller fordonskontrollen	O	
Ändamål med sökningen	O	Kod som anger typ av trafiksäkerhetsrelaterat brott enligt förteckningen i artikel 2.1 1. = Fortkörning 2. = Rattfylleri 3. = Ej använt bilbälte 4. = Rödljuskörning 5. = Användning av förbjudet körfält 10. = Drograttfylleri 11. = Ej burit hjälm 12. = Olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning 14. = Ej hållit ett säkert avstånd till framförvarande fordon 15. = Farlig omkörning 16. = Farlig parkering eller farligt stannande 17. = Körning över heldragen linje 18. = Körning mot färdriktningen 19. = Underlåtenhet att följa reglerna om att inrätta och använda nödkörfält eller om att ge plats åt utryckningsfordon 20. = Framförande av ett överlastat fordon 33. = Underlåtenhet att följa reglerna om tillträdesbegränsningar för fordon 34. = Smitning 35. = Underlåtenhet att följa reglerna vid en järnvägsplankorsning

([1]) O = obligatoriskt att kommunicera uppgiften.
([2]) Nationalitetsmärke i enlighet med artikel 37 i konventionen om vägtrafik, utfärdad i Wien den 8 november 1968, eller koden för en medlemsstat i Eucaris.

2. Uppgifter som lämnas till följd av en inledande sökning enligt artikel 4.1 och 4.3

Del I. Uppgifter om fordon som lämnas i enlighet med artikel 4.1 och 4.3

Artikel	O/V [2]	Anmärkningar [3]
Registreringsnummer	O	(Kod A) Fordonets fullständiga registreringsnummer
Chassinummer/VIN [1]	O	(Kod E) Fordonets fullständiga chassinummer/identifieringsnummer
Registreringsmedlemsstat	O	Nationalitetsmärke [4] för den medlemsstat där fordonet är registrerat
Tillverkare	O	(Kod D.1) Fordonets tillverkare, t.ex. Ford, Opel, Renault
Kommersiell(a) beskrivning(ar)	O	(Kod D.3) Kommersiell beskrivning av fordonet, t.ex. Focus, Astra, Megane
EU-kategorikod	O	(Kod J) t.ex. N1, M2, N2, L, T
Första registreringsdatum	O	(Kod B) Datum för första registrering av fordonet
Senaste registreringsdatum	O	(Kod I) Datum för den senaste registreringen av fordonet
Språk	O	Språk som används i fordonets registreringsbevis
Tidigare förfrågningar	V	Datum för tidigare förfrågningar om fordonet

(1) VIN = Fordonets identifieringsnummer.
(2) O = obligatoriskt att kommunicera uppgiften när den finns i något av en medlemsstats nationella register, V = valfritt att kommunicera uppgiften.
(3) Koderna är harmoniserade i enlighet med bilagorna I och II till rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).
(4) Nationalitetsmärke i enlighet med artikel 37 i konventionen om vägtrafik, utfärdad i Wien den 8 november 1968, eller koden för en medlemsstat i Eucaris.

Del II. Uppgifter om fordon som lämnas i enlighet med artikel 4.1 och 4.3

Artikel	O/V [1]	Anmärkningar [2]
Högsta tekniskt tillåtna totalvikt, utom för motorcyklar	O	(Kod F.1)
Fordonets högsta tillåtna totalvikt vid bruk i registreringsmedlemsstaten	O	(Kod F.2)
Hela fordonets högsta tillåtna totalvikt vid bruk i registreringsmedlemsstaten	O	(Kod F.3)
Fordonets tjänstevikt inklusive karosseri och, för dragfordon som brukas i annan kategori än M1, inklusive kopplingsanordning (i kg)	O	(Kod G)
Antal axlar	O	(Kod L)
Hjulbas (i mm)	O	(Kod M)
Fördelning av högsta tillåtna tekniska totalvikt mellan axlarna, för fordon med total vikt som överstiger 3 500 kg:	O	
axel 1 (i kg)		(Kod N.1)
axel 2 (i kg), i förekommande fall		(Kod N.2)
axel 3 (i kg), i förekommande fall		(Kod N.3)
axel 4 (i kg), i förekommande fall		(Kod N.4)
axel 5 (i kg), i förekommande fall		(Kod N.5)
Släpfordonets tekniskt högsta tillåtna släpvagnsvikt:	O	
bromsat (i kg)		(Kod O.1)
obromsat (i kg)		(Kod O.2)
Motor:	V	

Artikel	O/V [1]	Anmärkningar [2]
Typ av bränsle eller kraftkälla		(Kod P.3)
Eurotyp	V	(Kod V.9)

[1] O = obligatoriskt att kommunicera uppgiften när den finns i något av en medlemsstats nationella register, V = valfritt att kommunicera uppgiften.
[2] Koderna är harmoniserade i enlighet med bilagorna I och II till rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

Del III. Uppgifter om fordonens innehavare och ägare

Artikel	O/V [1]	Anmärkningar [2]
Uppgifter om fordonsinnehavare		(Kod C.1) Uppgifterna avser innehavaren av det specifika registreringsbeviset.
Efternamn eller företagsnamn	O	(Kod C.1.1) Separata fält ska användas för efternamn eller företagsnamn, infix och titlar, i utskriftsvänligt format.
Förnamn	O	(Kod C.1.2) Separata fält ska användas för förnamn och initialer, i utskriftsvänligt format.
Adress	O	(Kod C.1.3) Separata fält ska användas för gata, husnummer och annex, postnummer, bostadsort, bosättningsland osv., och adressen ska anges i utskriftsvänligt format.
Elektroniskt kommunikationsmedel	V	E-postadress för elektroniska tjänster för rekommenderad leverans i enlighet med artikel 5a.1
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Rättslig enhet	O	Fysisk eller juridisk person

Artikel	O/V [1]	Anmärkningar [2]
Födelseort	V	
ID-nummer	O	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget
Uppgifter om fordonsägare		(Kod C.2) Uppgifterna avser fordonets ägare.
Efternamn eller företagsnamn	O	(Kod C.2.1) Separata fält ska användas för efternamn eller företagsnamn, infix och titlar, i utskriftsvänligt format.
Förnamn	O	(Kod C.2.2) Separata fält ska användas för förnamn och initialer, i utskriftsvänligt format.
Adress	O	(Kod C.2.3)
Elektroniskt kommunikationsmedel	V	E-postadress för elektroniska tjänster för rekommenderad leverans i enlighet med artikel 5a.1
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Rättslig enhet	O	Fysisk eller juridisk person
Födelseort	V	
ID-nummer	O	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget

[1] O = obligatoriskt att kommunicera uppgiften när den finns i något av en medlemsstats nationella register, V = valfritt att kommunicera uppgiften.

[2] Koderna är harmoniserade i enlighet med bilagorna I och II till rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

Del IV. Uppgifter om fordonens slutanvändare

Artikel	O/V [1]	Anmärkningar
Uppgifter om fordonets slutanvändare		Uppgifterna avser fordonets slutanvändare.
Efternamn eller företagsnamn	O	Separata fält ska användas för efternamn eller företagsnamn, infix och titlar, i utskriftsvänligt format.
Förnamn	O	Separata fält ska användas för förnamn och initialer, i utskriftsvänligt format.
Adress	O	Separata fält ska användas för gata, husnummer och annex, postnummer, bostadsort, bosättningsland osv., och adressen ska anges i utskriftsvänligt format.
Elektroniskt kommunikationsmedel	V	E-postadress för elektroniska tjänster för rekommenderad leverans i enlighet med artikel 5a.1
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Rättslig enhet	O	Fysisk eller juridisk person
Födelseort	V	
ID-nummer	O	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget

[1] O = obligatoriskt att kommunicera uppgiften när den finns i något av en medlemsstats nationella register, V = valfritt att kommunicera uppgiften.

Del V. Uppgifter vid den tidpunkt då det trafiksäkerhetsrelaterade brottet begicks om tidigare innehavare och ägare av det fordon som omfattas av den inledande sökningen i avsnitt 1 i denna bilaga, i enlighet med artikel 4a.2

Artikel	O/V [1]	Anmärkningar [2]
Uppgifter om fordonets tidigare innehavare		(Kod C.1) Uppgifterna avser innehavaren av det specifika registreringsbeviset.
Efternamn eller företagsnamn	O	(Kod C.1.1) Separata fält ska användas för efternamn eller företagsnamn, infix och titlar, i utskriftsvänligt format.
Förnamn	O	(Kod C.1.2) Separata fält ska användas för förnamn och initialer, i utskriftsvänligt format.
Adress	O	(Kod C.1.3) Separata fält ska användas för gata, husnummer och annex, postnummer, bostadsort, bosättningsland osv., och adressen ska anges i utskriftsvänligt format.
Elektroniskt kommunikationsmedel	V	E-postadress för elektroniska tjänster för rekommenderad leverans i enlighet med artikel 5a.1
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Rättslig enhet	O	Fysisk eller juridisk person
Födelseort	V	
ID-nummer	O	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget
Uppgifter om fordonets tidigare ägare		(Kod C.2) Uppgifterna avser fordonets tidigare ägare.

Artikel	O/V [1]	Anmärkningar [2]
Efternamn eller företagsnamn	O	(Kod C.2.1) Separata fält ska användas för efternamn eller företagsnamn, infix och titlar, i utskriftsvänligt format.
Förnamn	O	(Kod C.2.2) Separata fält ska användas för förnamn och initialer, i utskriftsvänligt format.
Adress	O	(Kod C.2.3)
Elektroniskt kommunikationsmedel	V	E-postadress för elektroniska tjänster för rekommenderad leverans i enlighet med artikel 5a.1
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Rättslig enhet	O	Fysisk eller juridisk person
Födelseort	V	
ID-nummer	O	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget

[1] O = obligatoriskt att kommunicera uppgiften när den finns i något av en medlemsstats nationella register, V = valfritt att kommunicera uppgiften.

[2] Koderna är harmoniserade i enlighet med bilagorna I och II till rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

Del VI. Uppgifter vid den tidpunkt då brottet begicks om den tidigare slutanvändaren av det fordon som omfattas av den inledande sökningen i avsnitt 1 i denna bilaga, i enlighet med artikel 4a.2

Artikel	O/V [1]	Anmärkningar
Uppgifter om fordonets tidigare slutanvändare		Uppgifterna avser fordonets tidigare slutanvändare.
Efternamn eller företagsnamn	O	Separata fält ska användas för efternamn eller företagsnamn, infix och titlar, i utskriftsvänligt format.
Förnamn	O	Separata fält ska användas för förnamn och initialer, i utskriftsvänligt format.
Adress	O	Separata fält ska användas för gata, husnummer och annex, postnummer, bostadsort, bosättningsland osv., och adressen ska anges i utskriftsvänligt format.
Elektroniskt kommunikationsmedel	V	E-postadress för elektroniska tjänster för rekommenderad leverans i enlighet med artikel 5a.1
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Rättslig enhet	O	Fysisk eller juridisk person
Födelseort	V	
ID-nummer	O	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget

[1] O = obligatoriskt att kommunicera uppgiften när den finns i något av en medlemsstats nationella register, V = valfritt att kommunicera uppgiften.