



JUSTITSMINISTERIET

Dato: 2. august 2018
Kontor: Forebyggelseskontoret
Sagsbeh: Katrine Born Thodsen
Sagsnr.: 2018-10-0276
Dok.: 819167

UDKAST

Forslag
til
Lov om ændring af lov om registrering af køretøjer¹
(Implementering af CBE-direktivet)

§ 9

I lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017, som senest ændret ved lov nr. 468 af 14. maj 2018, foretages følgende ændringer:

1. Som fodnote til lovens titel indsættes:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/413/EU af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet), EU-tidende 2015 nr. L 68, side 9.«

[...]

4. I § 18, stk. 3, ændres »til brug for efterforskningen af en konkret straffesag eller en konkret sag om opretholdelse af den offentlige sikkerhed« til:
»til brug for efterforskningen af en konkret straffesag, en konkret sag om

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/413/EU af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet), EU-tidende 2015, nr. L 68, side 9.

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

T +45 7226 8400
F +45 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

opretholdelse af den offentlige sikkerhed eller til brug for en konkret sag om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.«

Bemærkninger
Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets indhold

[...]

2.3.2. Implementering af CBE-direktivet

2.3.2.1. CBE-direktivets hovedindhold

2.3.2.2. Gældende ret

2.3.2.3. Lovforslaget

[...]

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

9. Sammenfattende skema

1. Indledning

[...]

Formålet med lovforslaget er endvidere at foretage de nødvendige ændringer for at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet). Direktivet indebærer, at der gives medlemsstaterne online-adgang til oplysninger om køretøjer og køretøjers ejere eller indehavere i hinandens køretøjsregistre til brug for sager om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

2. Lovforslagets indhold

[...]

2.3.2. Implementering af CBE-direktivet

Direktivet er en opfølgning på Domstolens afgørelse af 6. maj 2014 i sagen C-43/12, hvor Domstolen annullerede direktiv nr. 2011/82/EU om grænse-

overskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Domstolen fandt, at direktivet skulle have været vedtaget med hjemmel i reglerne om transportpolitik (TEUF artikel 91) og ikke – som det var tilfældet – i bestemmelsen om grænseoverskridende politisamarbejde (TEUF artikel 87, stk. 2), som er omfattet af retsforbeholdet. Europa-Parlamentet og Rådet har herefter vedtaget direktiv nr. 413 af 11. marts 2015 med hjemmel i TEUF artikel 91.

Direktivet er ikke omfattet af Danmarks forbehold vedrørende retlige og indre anliggender, og direktivet finder anvendelse i Danmark. Fristen for implementering af direktivet var for Danmarks, Irlands og Storbritanniens vedkommende den 6. maj 2017.

Der har været tvivl om, hvordan forpligtelsen til at udveksle oplysninger mest hensigtsmæssigt kunne implementeres, herunder hvilken myndighed der skulle være ansvarlig for implementering og udveksling af oplysninger, hvorfor direktivet beklageligvis ikke er blevet implementeret rettidigt i Danmark.

Regeringen har den 5. juli 2018 besvaret en begrundet udtalelse fra Kommissionen, hvori regeringen har oplyst, at der arbejdes på at implementere direktivet hurtigst muligt.

2.3.2.1. CBE-direktivets hovedindhold

Formålet med CBE-direktivet er ifølge direktivets *artikel 1* at sikre et højt beskyttelsesniveau for alle trafikanter i Unionen ved at fremme grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og dermed fremme håndhævelse af sanktionerne i de tilfælde, hvor en overtrædelse er begået med et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelserne er begået.

Efter *artikel 2* finder direktivet anvendelse på følgende trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser: a) hastighedsovertrædelser b) undladelse af at bruge sikkerhedssæde c) undladelse af at stoppe for rødt lyssignal d) spirituskørsel e) kørsel under påvirkning af stoffer f) undladelse af at bruge styrthjelm g) ulovlig brug af kørebane h) ulovlig brug af mobiltelefon eller anden kommunikationsanordning under kørslen. Det fremgår af præambel nr. 9, at dette gælder, uanset om den trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse i den pågældende medlemsstat behandles som en administrativ forseelse eller som en straffesag.

I *artikel 3* er det nærmere defineret, hvad der skal forstås ved en række af direktivets begreber. Det fremgår bl.a. af artiklens *litra m*, at der ved ”automatiseret søgning” forstås en onlineadgangsprocedure, der anvendes til at konsultere databaserne i én, flere eller alle medlemsstater.

Af direktivets *artikel 4* følger det bl.a., at hver medlemsstat skal udpege et nationalt kontaktpunkt, og at medlemsstaterne skal give de nationale kontaktpunkter adgang til at foretage automatiserede søgninger om køretøjer og køretøjers ejere eller indehavere i hinandens køretøjsregistre via EU’s køretøjs- og kørekortsnetværk (EUCARIS). Udvekslingen af oplysninger skal ifølge direktivet ske på grundlag af de procedurer, som findes i Rådets afgørelser 2008/615/RIA og 2008/616/RIA om Prüm-samarbejdet.

Det er op til hver enkelt medlemsstat at vurdere, hvorvidt medlemsstaten ønsker at forfølge overtrædelser på medlemsstatens eget område, men medlemsstaterne er forpligtede til at besvare anmodninger, som de øvrige medlemsstater fremsender. Såfremt en medlemsstat beslutter at forfølge en overtrædelse begået på medlemsstatens eget område, fastsætter *artikel 5* rammerne for underretning af ejeren eller brugeren af køretøjet eller den der i øvrigt er mistænkt for at have begået overtrædelser.

I *artikel 6* er der fastsat en pligt for medlemsstaterne til løbende at orientere Kommissionen om anvendelsen af direktivet, herunder om antallet af automatiserede søgninger og om arten af de overtrædelser, hvorom der er indgivet anmodninger mv.

Reglerne om databeskyttelse følger af *artikel 7*, hvoraf det fremgår, at bestemmelserne om databeskyttelse i direktiv 95/46/EF finder anvendelse på personoplysninger, der behandles i henhold til CBE-direktivet. Det fremhæves bl.a., at medlemsstaterne skal sikre, at personoplysninger, der behandles i henhold til direktivet, inden for en rimelig periode berigtiges, hvis de ikke er korrekte, eller slettes eller blokeres, når der ikke længere er brug for dem, og at der fastsættes en tidsbegrænsning for opbevaring af oplysningerne. Medlemsstaterne skal desuden sikre, at personoplysninger, der behandles i henhold til direktivet, udelukkende anvendes til direktivets formål, samt at berørte personer har ret til at få oplyst, hvilke personoplysninger, der er blevet fremsendt til overtrædelsesmedlemsstaten, herunder datoen for anmodningen og den kompetente myndighed i overtrædelsesmedlemsstaten.

Det bemærkes, at direktiv 95/46/EF fra den 25. maj 2018 er afløst af databeskyttelsesforordningen, jf. forordning nr. 2016/679, og retshåndhævelsesdirektivet, jf. direktiv nr. 2016/680, der er gennemført i dansk ret ved lov nr. 410 af 27. april 2017.

Efter *artikel 8* er medlemsstaterne forpligtet til at orientere Kommissionen om medlemsstaternes regler inden for direktivets anvendelsesområde, ligesom medlemsstaterne i nødvendigt omfang skal orientere trafikanterne om reglerne på medlemsstaternes område og om foranstaltningerne til gennemførelse af direktivet.

Direktivet indeholder derudover bestemmelser om delegerede retsakter og beføjelser (*artikel 9 og 10*), revision af direktivet (*artikel 11*) og afsluttende regler om gennemførelse, ikrafttræden og adressater (artiklerne 12-14).

2.3.2.2. *Gældende ret*

Det fremgår af § 1 i lov om registrering af køretøjer, at registrering af køretøjer sker i et for hele landet fælles register for køretøjer (Køretøjsregisteret).

Registreringspligten gælder som udgangspunkt for motorkøretøjer, traktorer, knallerter, påhængs- eller sættevogne til registreringspligtige køretøjer, campingvogne samt visse påhængs- og motorredskaber, jf. § 2, stk. 1, nr. 1-7. I Køretøjsregisteret registreres bl.a. oplysninger om køretøjets mærke og stelnummer, tekniske data, betaling af vægtafgift, oplysninger om køretøjets ejer eller bruger mv.

SKAT overtog pr. 1. januar 2008 ressortansvaret for indregistrering af køretøjer og drift af Køretøjsregisteret (tidligere Centralregisteret for Motorkøretøjer) fra Rigspolitiet. Politiet har dog fortsat adgang til oplysningerne i Køretøjsregisteret via et parallelregister, der opdateres én gang i døgnet (CMR3-registeret). Parallelregisteret administreres af Rigspolitiet og anvendes af politiet i almindelighed med henblik på efterforskning af lovovertrædelser mv.

Reglerne om, hvornår henholdsvis SKAT og politiet kan videregive oplysninger fra Køretøjsregisteret, følger af § 17, stk. 3, og § 18, stk. 3, i lov om registrering af køretøjer.

Det fremgår af § 17, stk. 3, at Told- og skatteforvaltningen (SKAT) efter anmodning fra en udenlandsk myndighed kan udlevere oplysninger fra Køre-

tøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger til brug for behandlingen af en konkret sag.

Bestemmelsen blev indført ved lov nr. 1872 af 29. december 2015 om ændring af lov om registrering af køretøjer, der trådte i kraft den 1. januar 2016.

Det fremgår bl.a. af forarbejderne, jf. Folketingstidende, 2015-16, lovforslag nr. L 56, side 14, at formålet med bestemmelsen er at fravige skattemyndighedernes særlige tavshedspligt efter skatteforvaltningslovens § 17, stk. 1, og at skabe en hjemmel i lov om registrering af køretøjer for SKAT til at videregive oplysninger om et køretøjs ejer og/eller bruger fra Køretøjsregisteret til en udenlandsk myndighed, eksempelvis en politimyndighed eller en trafikmyndighed, til brug for behandlingen af en konkret sag.

SKAT besvarer således i dag anmodninger fra udenlandske myndigheder om udlevering af oplysninger fra Køretøjsregisteret om et køretøjs ejer og/eller bruger, når oplysningerne er til brug for en konkret sag, f.eks. vedrørende færdselslovsovertrædelser.

Det fremgår af § 18, stk. 3, at Rigspolitiet kan give den kompetente retshåndhævende myndighed i en medlemsstat i Den Europæiske Union adgang til at foretage elektronisk søgning i de oplysninger fra Køretøjsregisteret, der er videregivet til politiet, til brug for efterforskningen af en konkret straffesag eller en konkret sag om opretholdelse af den offentlige sikkerhed.

Bestemmelsen blev indsat ved lov nr. 1338 af 19. december 2008 og er en uændret videreførelse af den tidligere bestemmelse i § 17 a, som blev indsat ved § 3 i lov nr. 479 af 17. juni 2008 om gennemførelsen af Prüm-samarbejdet. Bestemmelsen trådte i kraft den 1. august 2014.

Af forarbejderne til lov nr. 479 af 17. juni 2008, jf. Folketingstidende 2007-2008, lovforslag nr. L 77, side 2876-2877, fremgår det bl.a., at formålet med bestemmelsen er at etablere grundlag for, at de retshåndhævende myndigheder i en medlemsstat i Den Europæiske Union kan foretage elektronisk søgning i politiets parallelregister (det nuværende CMR3-register). Bestemmelsen skaber grundlag for, at de udenlandske myndigheder kan få online adgang til registeret. Det følger af forarbejderne, at søgningen kun kan ske til brug for en konkret sag i forbindelse med efterforskningen af en straffesag eller opretholdelse af den offentlige sikkerhed.

Bestemmelserne i lov om registrering af køretøjer § 17, stk. 3, og § 18, stk. 3, suppleres af de internationale retshjælpsregler, hvorefter politi og anklagemyndighed kan udveksle oplysninger med udenlandske myndigheder til brug for konkrete straffesager, herunder oplysninger om køretøjer mv.

2.3.2.3. Lovforslaget

Lovgivningen er i vidt omfang i overensstemmelse med CBE-direktivet, men det vurderes, at der er behov for tilpasning af § 18, stk. 3, i lov om registrering af køretøjer, således at det klart fremgår, at Rigspolicehøveden kan give de kompetente retshåndhævende myndigheder i andre medlemsstater i Den Europæiske Union adgang til at foretage elektronisk søgning i de oplysninger fra Køretøjsregisteret, der er videregivet til politiet, til brug for konkrete sag om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

Som det fremgår af pkt. 2.3.2.2. ovenfor, kan Rigspolitiet efter gældende ret give den kompetente retshåndhævende myndighed i en anden medlemsstat adgang til at foretage elektronisk søgning i de oplysninger fra Køretøjsregisteret, der er videregivet til politiet. Myndigheden kan dog kun foretage søgning til brug for en konkret straffesag eller en konkret sag om opretholdelse af den offentlige sikkerhed. Da trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser i flere medlemsstater imidlertid behandles som administrative forseelser, vurderes det at være nødvendigt at tilpasse § 18, stk. 3.

Med den foreslåede ændring sikres der en udtrykkelig hjemmel for Rigspolitiet til at give de kompetente retshåndhævende myndigheder i andre medlemsstater terminaladgang til de oplysninger fra Køretøjsregisteret, der er videregivet til politiet, til brug for konkrete sager om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser – uanset om overtrædelserne i den pågældende medlemsstat behandles som administrative forseelser eller som straffesager.

Det foreslås, at der samtidig indsættes en note til titlen på lov om registrering af køretøjer, hvoraf det fremgår, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/413/EU af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet).

Der tilsigtes ikke med lovforslaget en ændring af anvendelsesområdet for lov om registrering af køretøjer § 17, stk. 3. Det forudsættes således, at SKAT fortsat behandler anmodninger fra udenlandske myndigheder om udlevering af oplysninger fra Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs

ejer eller bruger til brug for behandlingen af konkrete sager, når det eksempelvis drejer sig om anmodninger fra lande uden for Den Europæiske Union, sager der ikke er omfattet af anvendelsesområdet i CBE-direktivets artikel 2 eller situationer, hvor den retshåndhævende myndighed i en medlemsstat af andre årsager har valgt ikke at anvende den procedure, der følger af CBE-direktivet.

Som det fremgår under lovforslagets pkt. 2.3.2., er det oplyst til Kommissionen, at der arbejdes på at implementere direktivet hurtigst muligt. Rigspolitiet arbejder således sideløbende på den tekniske implementering af direktivet, der forventes at være afsluttet senest ved udgangen af 1. halvår 2019.

Justitsministeriet vil meddele Kommissionen og de andre medlemsstater, at det nationale kontaktpunkt i medfør af artikel 4, stk. 2, for Danmarks vedkommende vil være International Kommunikation, der er en del af Rigspolitiets nationale efterforskningscenter (NEC). Rigspolitiet, International Kommunikation, vil som nationalt kontaktpunkt orientere Kommissionen om anvendelsen af direktivet i Danmark i medfør af direktivets artikel 6, herunder om antallet af automatiserede søgninger og om arten af de overtrædelser, hvorom der er indgivet anmodninger.

Justitsministeriet vil i henhold til direktivets artikel 8 om orientering af trafikanterne om reglerne på medlemsstaternes område og foranstaltningerne til gennemførelse af direktivet drøfte spørgsmålet med bl.a. Rådet for Sikker Trafik.

Direktivet vurderes ikke at medføre et behov for andre lovændringer.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 9, nr. 4.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

[...]

Lovforslagets pkt. 2.3.2. om implementering af CBE-direktivet vurderes at have økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for politiet i forbindelse med implementering af direktivet, herunder anskaffelse, udvikling og afskrivning på et it-system til at understøtte politiets opgave-

løsning forbundet med direktivet. Dertil kommer udgifter for politiet i forbindelse med den efterfølgende drift og administration.

Udgifterne skønnes på det foreliggende grundlag at udgøre 3,2 mio. kr. i 2018 og 1,5 mio. kr. i 2019, 1,8 mio. kr. i 2020 og 1.6 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

[...]

Implementering af CBE-direktivet, jf. lovforslagets pkt. 2.3.2., vurderes hverken at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

[...]

7.3. Implementering af CBE-direktivet

Lovforslagets § 9, nr. 1 og 4, gennemfører de nødvendige lovændringer for at implementere Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet).

8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

[...]

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Forslaget om implementering af CBE-direktivet vurderes at indebære merudgifter på 3,2 mio. kr. i 2018, 1,5 mio. kr. i 2019, 1,8 mio. kr. i 2020 og 1,6 mio. kr. årligt i 2021 og frem.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslagets § 9, nr. 1 og 4, gennemfører de nødvendige ændringer for at implementere Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet).	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering /Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Til § 9

Til nr. 1

Det følger af vejledning nr. 9203 af 1. februar 2017 om notehenvvisninger i love og administrative forskrifter, der gennemfører EU-retsakter mv., at der i forslag til ændringslove, der gennemfører et direktiv, ud over ændringslovens egen note bør indsættes en note til titlen på den ændrede lov.

Det foreslås, at der indsættes en fodnote til lov om registrering af køretøjer, så det fremgår, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/413/EU af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, EU-tidende 2015, nr. 68, side 9.

[...]

Til nr. 4

I medfør af § 18, stk. 3, i lov om registrering af køretøjer kan Rigspolitiet give retshåndhævende myndigheder i andre medlemsstater i Den Europæiske Union terminaladgang til de oplysninger fra Køretøjsregisteret, som politiet har modtaget fra SKAT. Medlemsstaterne kan imidlertid kun foretage søgning i politiets register til brug for konkrete straffesager eller konkrete sager om opretholdelse af den offentlige sikkerhed.

Med den foreslåede ændring af bestemmelsen, fremgår det klart, at kompetente retshåndhævende myndigheder i de øvrige medlemsstater også kan gives adgang til at foretage elektronisk søgning i politiets register til brug for en konkret sag om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser begået i den pågældende medlemsstat. Dette gælder, uanset om den trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse i den pågældende medlemsstat behandles som en administrativ forseelse eller som en straffesag.

Ved trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser forstås hastighedsovertrædelser, undladelse af at bruge sikkerhedssele, undladelse af at stoppe for rødt lyssignal, spirituskørsel, kørsel under påvirkning af stoffer, undladelse af at bruge styrthjelm, ulovlig brug af kørebane og ulovlig brug af mobiltelefon eller anden kommunikationsanordning under kørslen, som anført i CBE-direktivets artikel 2.

Rigspolitiet kan give de øvrige medlemsstater adgang til at foretage automatiserede søgninger i registeret vedrørende oplysninger om køretøjer og køretøjers ejere eller indehavere som nærmere beskrevet i direktivets artikel 4, stk. 1.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.3.2. i de almindelige bemærkninger.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 9</p> <p>I lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017, som senest ændret ved lov nr. 468 af 14. maj 2018, foretages følgende ændringer:</p>
	<p>1. Som <i>fodnote</i> til lovens titel indsættes:</p> <p>»Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/413/EU af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet), (EU-tidende 2015 nr. 68, side 9).«</p>
<p>§ 18. Oplysningerne i Køretøjsregisteret kan videregives til politiet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Skatteministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om videregivelse af oplysninger efter stk. 1.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Rigspolitichefen kan give den kompetente retshåndhævende myndighed i en medlemsstat i Den Europæiske Union adgang til at foretage elektronisk søgning i de oplysninger fra Køretøjsregisteret, der er videregivet til politiet, til brug for efterforskningen af en konkret straffesag eller en konkret sag om opretholdelse af den offentlige sikkerhed.</p>	<p>4. I § 18, stk. 3, ændres »til brug for efterforskningen af en konkret straffesag eller en konkret sag om opretholdelse af den offentlige sikkerhed« til: »til brug for efterforskningen af en konkret straffesag, en konkret sag om opretholdelse af den offentlige sikkerhed eller til brug for en konkret sag om trafik-</p>

	sikkerhedsrelaterede færdselslo- vsovertrædelser.«
--	---

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU)
2015/413**

af 11. marts 2015

om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1, litra c),

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Forbedring af trafikikkerheden er et af de vigtigste mål i Unionens transportpolitik. Unionens politik til forbedring af trafikikkerheden sigter mod at mindske antallet af dødsfald, kvæstelser og materielle skader. Et vigtigt led i denne politik er konsekvent håndhævelse af sanktioner for færdselslovsovertrædelser begået i Unionen, som er til stor fare for trafikikkerheden.
- (2) På grund af manglen på passende procedurer og uanset de eksisterende muligheder i henhold til Rådets afgørelse 2008/615/RIA ⁽³⁾ og Rådets afgørelse 2008/616/RIA ⁽⁴⁾ (»Prümafgørelserne«) håndhæves sanktioner i form af bødestraf for visse færdselslovsovertrædelser imidlertid ofte ikke, hvis de er begået med et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelser blev begået. Formålet med dette direktiv er at drage omsorg for, at effektiviteten i efterforskningen af trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser også sikres i sådanne tilfælde.
- (3) Kommissionen understregede i sin meddelelse af 20. juli 2010 med titlen »På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020«, at håndhævelse af færdselslovgivningen fortsat er en nøglefaktor for at skabe betingelserne for en væsentlig reduktion i antallet af dræbte og kvæstede. Rådet opfordrede i sine konklusioner om trafikikkerhed af 2. december 2010 ligeledes til, at man overvejer behovet for yderligere at styrke håndhævelsen af færds-

elslovgivningen i medlemsstaterne, og om nødvendigt på EU-plan. Rådet anmodede Kommissionen om at undersøge mulighederne for at harmonisere EU's færdselslovgivning, hvor det er hensigtsmæssigt, og vedtage yderligere foranstaltninger til fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse med hensyn til færdselslovsovertrædelser, navnlig dem, der vedrører alvorlige trafikulykker.

- (4) Kommissionen vedtog den 19. marts 2008 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet på grundlag af artikel 71, stk. 1, litra c), i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (nu artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF)). Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/82/EU ⁽⁵⁾ blev imidlertid vedtaget på grundlag af artikel 87, stk. 2, i TEUF. Den Europæiske Unions Domstol annullerede ved dom af 6. maj 2014 i sag C-43/12 ⁽⁶⁾ direktiv 2011/82/EU, fordi det ikke gyldigt kunne vedtages med hjemmel i artikel 87, stk. 2, i TEUF. Domstolen har opretholdt virkningerne af direktiv 2011/82/EU, indtil der inden for en rimelig frist på højst 12 måneder fra datoen for dommens afsigelse træder et nyt direktiv i kraft, som er baseret på artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF. Et nyt direktiv bør derfor vedtages på grundlag af denne artikel.
- (5) Der bør tilskyndes til bedre samordning af medlemsstaternes kontrolforanstaltninger, og Kommissionen bør i den henseende undersøge, om det er nødvendigt at udarbejde fælles standarder for automatisk udstyr til trafiksikkerhedskontrol.
- (6) Unionsborgerne bør gøres bevidste om den gældende færdselslovgivning på trafiksikkerhedsområdet i de forskellige medlemsstater og om gennemførelsen af dette direktiv, især gennem passende foranstaltninger, der garanterer tilstrækkelig information om konsekvenserne af manglende overholdelse af færdselslovgivningen på trafiksikkerhedsområdet ved kørsel i en anden medlemsstat end registreringsmedlemsstaten.
- (7) For at forbedre trafiksikkerheden i hele Unionen og sikre ligebehandling af førere, dvs. både hjemmehørende og ikkehjemmehørende overtrædere, bør det gøres lettere at foretage håndhævelse, uanset i hvilken medlemsstat køretøjet er registreret. I dette øjemed bør der anvendes et system med grænseoverskridende udveksling af oplysninger i forbindelse med visse nærmere angivne trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, uanset deres administrative eller strafferetlige status i henhold til den berørte medlemsstats ret, således at overtrædelsesmedlemsstaten får adgang til oplysninger fra køretøjsregistre i registreringsmedlemsstaten.
- (8) En mere effektiv grænseoverskridende udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre, som bør forenkle identifikationen af personer, der er mistænkt for at have begået en trafiksikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse, vil kunne øge den afskrækkende virkning og mane til større forsigtighed hos føreren af et køretøj, som er registreret i en anden medlemsstat end overtrædelsesmedlemsstaten, og vil således kunne forebygge dødsfald som følge af trafikulykker.
- (9) De trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der er omfattet af dette direktiv, behandles ikke ens i medlemsstaterne. Nogle medlemsstater behandler i henhold til national ret sådanne overtrædelser som »ad-

ministrative forseelser« og andre som »straffelovsovertrædelser«. Dette direktiv bør finde anvendelse, uanset hvordan disse overtrædelser kvalificeres i henhold til national ret.

- (10) Medlemsstaterne bør give hinanden ret til adgang til deres oplysninger fra køretøjsregistre for at forbedre udvekslingen af oplysninger og gøre de gældende procedurer hurtigere. I dette øjemed bør Prüm-afgørelsernes bestemmelser om tekniske specifikationer og adgang til elektronisk dataudveksling så vidt muligt indeholdes i dette direktiv.
- (11) Afgørelse 2008/616/RIA fastsætter sikkerhedsfeatures for eksisterende softwareapplikationer og relaterede tekniske krav til udvekslingen af oplysninger fra køretøjsregistre. Uden at det berører den generelle anvendelse af nævnte afgørelse bør disse sikkerhedsfeatures og tekniske krav af hensyn til effektiviteten både lovgivningsmæssigt og rent praktisk anvendes med henblik på dette direktiv.
- (12) Eksisterende softwareapplikationer bør være grundlaget for udveksling af oplysninger i henhold til dette direktiv og bør samtidig også gøre det lettere for medlemsstaterne at foretage indberetninger til Kommissionen. Disse applikationer bør give mulighed for hurtig, sikker og fortrolig udveksling af specifikke oplysninger fra køretøjsregistre mellem medlemsstaterne. Softwareapplikationen for det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris), som er obligatorisk for medlemsstaterne i henhold til Prüm-afgørelserne for så vidt angår oplysninger fra køretøjsregistre, bør udnyttes. Kommissionen bør vurdere og rapportere om, hvordan de softwareapplikationer, der anvendes med henblik på dette direktiv, fungerer.
- (13) Disse softwareapplikationers anvendelsesområde bør begrænses til de processer, der anvendes i udveksling af oplysninger mellem medlemsstaternes nationale kontaktpunkter. Procedurer og elektroniske processer, hvor disse oplysninger skal anvendes, falder uden for anvendelsesområdet for sådanne applikationer.
- (14) Informationsstyringsstrategien for EU's interne sikkerhed tager sigte på at finde de enkleste, lettest sporbare og mest omkostningseffektive løsninger til udveksling af oplysninger.
- (15) Medlemsstaterne bør kunne henvende sig til ejeren, indehaveren af køretøjet eller den person, der på anden måde er identificeret som mistænkt for at have begået den trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse, for at oplyse vedkommende om gældende procedurer og juridiske følger i henhold til overtrædelsesmedlemsstatens ret. Medlemsstaterne bør i den forbindelse overveje at fremsende oplysningerne om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser på registreringsdokumenternes sprog eller på det sprog, som der er størst sandsynlighed for, at den pågældende forstår, for at sikre, at vedkommende har en klar forståelse af de tilsendte oplysninger. Medlemsstaterne bør tage de korrekte procedurer i anvendelse for at sikre, at kun den berørte person selv, og ikke en tredjemand, modtager oplysningerne. Med henblik herpå bør medlemsstaterne anvende detaljerede ordninger, der svarer til dem, som er vedtaget for så vidt angår opfølgning på sådanne lovovertrædelser, og hvori der indgår midler som f.eks., om fornødent, anbefalet forsendelse. Det vil give vedkommende mulighed for at reagere hen-

sigtsmæssigt på oplysningsskrivelsen, f.eks. ved at anmode om yderligere oplysninger, ved at betale bøden eller udøve sin ret til et forsvar, navnlig hvis der er sket en fejl i forbindelse med identifikationen. Yderligere procedurer er omfattet af gældende retsakter, herunder instrumenter vedrørende gensidig bistand og gensidig anerkendelse, f.eks. Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA [\(7\)](#).

- (16) Medlemsstaterne bør sørge for tilsvarende oversættelse i forbindelse med den informationsskrivelse, der sendes af overtrædelsesmedlemsstaten, i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/64/EU [\(8\)](#).
- (17) Med henblik på at føre en trafiksikkerhedspolitik, som tilstræber et højt beskyttelsesniveau for alle trafikanter i Unionen, og under hensyntagen til de meget forskellige forhold, der eksisterer inden for Unionen, bør medlemsstaterne, uden at dette berører mere restriktive politikker og love, sikre en bedre samordning af deres færdselslovgivning og håndhævelsen heraf. Inden for rammerne af sin rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af dette direktiv bør Kommissionen undersøge, om det er nødvendigt at udarbejde fælles standarder med henblik på at fastsætte sammenlignelige metoder, praksisser og minimumsstandarder på EU-plan under hensyntagen til internationalt samarbejde og eksisterende aftaler på området for trafiksikkerhed, navnlig Wienerkonventionen om vejtrafik af 8. november 1968.
- (18) I sin rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om medlemsstaternes anvendelse af dette direktiv bør Kommissionen undersøge, om det er nødvendigt med fælles kriterier for medlemsstaternes opfølgingsprocedurer i tilfælde af manglende betaling af bøder i overensstemmelse med medlemsstaternes love og procedurer. I den rapport bør Kommissionen behandle spørgsmål vedrørende procedurerne mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder for fremsendelse af den endelige afgørelse om at pålægge en sanktion eller en bøde eller begge samt for anerkendelse og fuldbyrdelse af den endelige afgørelse.
- (19) I forbindelse med forberedelserne af revisionen af dette direktiv bør Kommissionen høre de relevante aktører, såsom trafiksikkerheds- og retshåndhævelsesmyndigheder eller kompetente organer, foreninger for trafikofre og andre ikkestatslige organisationer, der arbejder inden for trafiksikkerhedsområdet.
- (20) Et tættere samarbejde mellem de retshåndhævende myndigheder bør ledsages af respekt for de grundlæggende rettigheder, især retten til privatlivets fred og til beskyttelse af personoplysninger sikret gennem særlige ordninger for databeskyttelse. Disse ordninger bør tage hensyn til den særlige karakter af grænseoverskridende online adgang til databaser. Det er nødvendigt, at de softwareapplikationer, der skal etableres, muliggør udveksling af oplysninger under sikre forhold og garanterer fortroligheden af de fremsendte oplysninger. De oplysninger, der indsamles i henhold til dette direktiv, bør ikke anvendes til andre formål end de under dette direktiv henhørende. Medlemsstaterne bør overholde betingelserne for anvendelse og midlertidig opbevaring af oplysninger.
- (21) Den i dette direktiv fastsatte behandling af personoplysninger er egnet med henblik på at nå de legitime mål, som dette direktiv søger at nå in-

den for trafiksikkerhed, nemlig at sikre et højt beskyttelsesniveau for alle trafikanter i Unionen ved at fremme grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og dermed håndhævelsen af sanktioner, og går ikke videre end hvad der er hensigtsmæssigt og nødvendigt for at nå disse mål.

- (22) Data vedrørende identifikation af en lovovertræder er personoplysninger. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF [\(9\)](#) bør finde anvendelse på behandling af personoplysninger i medfør af dette direktiv. Uden at dette berører proceduremæssige krav i forbindelse med den pågældende medlemsstats anke- eller prøvelsesordninger, bør de registrerede personer i forbindelse med meddelelsen om lovovertrædelser underrettes om retten til indsigt i, berigtigelse og sletning af personoplysninger samt om den maksimale lovlige opbevaringsperiode for oplysningerne. I denne forbindelse bør de registrerede personer også have ret til at få eventuelle unøjagtige personoplysninger berigtiget eller straks at få eventuelt ulovligt registrerede oplysninger slettet.
- (23) Inden for rammerne af Prüm-afgørelserne er behandling af oplysninger fra køretøjsregistre, som indeholder personoplysninger, underlagt de specifikke bestemmelser om databeskyttelse, der er fastsat i afgørelse 2008/615/RIA. Medlemsstaterne kan i den henseende anvende disse specifikke bestemmelser på personoplysninger, der også behandles i henhold til dette direktiv, forudsat at de sørger for, at behandlingen af oplysninger vedrørende alle de lovovertrædelser, der er omfattet af dette direktiv, overholder de nationale bestemmelser til gennemførelse af direktiv 95/46/EF.
- (24) Det bør være muligt for tredjelande at deltage i udvekslingen af oplysninger fra køretøjsregistre, forudsat at de har indgået en aftale med Unionen herom. En sådan aftale skal omfatte de nødvendige bestemmelser om databeskyttelse.
- (25) Dette direktiv overholder de grundlæggende rettigheder og principper, som Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder anerkender, herunder respekt for retten til privatlivets fred og til beskyttelse af personoplysninger, retten til en retfærdig rettergang, princippet om uskyldsformodning og retten til forsvar.
- (26) For at opfylde målsætningen om udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne ved hjælp af interoperable midler bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF delegeres til Kommissionen for så vidt angår hensyntagen til relevante ændringer af Prüm-afgørelserne, eller hvis det er påkrævet på grund af EU-retsakter med direkte relevans for opdateringen af bilag I. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af de relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (27) Kommissionen bør analysere anvendelsen af dette direktiv med henblik på at finde frem til yderligere virkningsfulde og effektive foranstaltninger til at forbedre trafiksikkerheden. Uden at det berører forpligtelsen

til at gennemføre dette direktiv, bør Danmark, Irland og Det Forenede Kongerige efter omstændighederne også samarbejde med Kommissionen i denne forbindelse for at sikre rettidig og fuldstændig rapportering om dette spørgsmål.

- (28) Målet for dette direktiv, nemlig at sikre et højt beskyttelsesniveau for alle trafikanter i Unionen ved at fremme grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, når de er begået med et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor overtrædelser blev begået, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (29) Eftersom direktiv 2011/82/EU ikke var bindende for Danmark, Irland og Det Forenede Kongerige, som derfor ikke har gennemført det, vil det være hensigtsmæssigt at give disse medlemsstater tilstrækkelig ekstra tid til at gøre det.
- (30) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 28, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 [\(10\)](#) og afgav den 3. oktober 2014 en udtalelse—

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at sikre et højt beskyttelsesniveau for alle trafikanter i Unionen ved at fremme grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og dermed fremme håndhævelse af sanktionerne, når disse overtrædelser er begået med et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor overtrædelser blev begået.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Dette direktiv finder anvendelse på følgende trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser:

- a) hastighedsovertrædelser
- b) undladelse af at bruge sikkerhedssele
- c) undladelse af at stoppe for rødt lyssignal
- d) spirituskørsel
- e) kørsel under påvirkning af stoffer

- f) undladelse af at bruge styrthjelm
- g) ulovlig brug af kørebane
- h) ulovlig brug af mobiltelefon eller anden kommunikationsanordning under kørslen.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved

- a) »**køretøj**«: motordrevet køretøj, herunder motorcykel, der normalt benyttes til person- eller godsbefordring på vej
- b) »**overtrædelsesmedlemsstat**«: den medlemsstat, hvor overtrædelsen blev begået
- c) »**registreringsmedlemsstat**«: den medlemsstat, hvor det køretøj, overtrædelsen blev begået med, er registreret
- d) »**hastighedsovertrædelse**«: overskridelse af de hastighedsgrænser, der gælder i overtrædelsesmedlemsstaten for den pågældende vej eller køretøjs-type
- e) »**undladelse af at bruge sikkerhedssele**«: tilsidesættelse af kravet om brug af sikkerhedssele eller brug af barnefastholdelsesanordninger i medfør af Rådets direktiv 91/671/EØF [\(11\)](#) og lovgivningen i overtrædelsesmedlemsstaten
- f) »**undladelse af at stoppe for rødt lyssignal**«: kørsel over for rødt lys eller et andet relevant stopsignal som defineret i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning
- g) »**spirituskørsel**«: kørsel under påvirkning af alkohol som defineret i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning
- h) »**kørsel under påvirkning af stoffer**«: kørsel under påvirkning af narkotika eller andre stoffer med lignende virkning som defineret i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning
- i) »**undladelse af at bruge styrthjelm**«: ikke at bruge styrthjelm som defineret i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning
- j) »**ulovlig brug af kørebane**«: ulovlig brug af en del af vejbanen, f.eks. nødspor, bane forbeholdt offentlig transport eller kørebane, der midlertidigt er spærret på grund af trafikoverbelastning eller vejarbejde, som defineret i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning
- k) »**ulovlig brug af mobiltelefon eller anden kommunikationsanordning under kørslen**«: ulovlig brug af mobiltelefon eller anden kommunikationsanordning under kørslen som defineret i overtrædelsesmedlemsstatens lovgivning
- l) »**nationalt kontaktpunkt**«: kompetent myndighed, der er udpeget til at udveksle oplysninger fra køretøjsregistre

m) »**automatiseret søgning**«: en onlineadgangsprocedure, der anvendes til at konsultere databaserne i én, flere eller alle medlemsstater eller i de deltagende lande

n) »**køretøjets indehaver**«: den person, i hvis navn køretøjet er registreret, som defineret i registreringsmedlemsstatens lovgivning.

Artikel 4

Procedure for udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne

1. Med henblik på efterforskning af de i artikel 2 omhandlede trafikksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser giver medlemsstaten de andre medlemsstaters nationale kontaktpunkter, jf. stk. 2 i denne artikel, adgang til følgende oplysninger i de nationale køretøjsregistre med ret til at foretage automatiseret søgning vedrørende:

a) oplysninger vedrørende køretøjer og

b) oplysninger vedrørende køretøjers ejere eller indehavere.

De i litra a) og b) omhandlede dataelementer, som er nødvendige for at foretage en søgning, skal være i overensstemmelse med bilag I.

2. Med henblik på den i stk. 1 omhandlede udveksling af oplysninger udpeger hver medlemsstat et nationalt kontaktpunkt. Den berørte medlemsstats gældende lovgivning finder anvendelse på de nationale kontaktpunkters beføjelser.

3. Overtrædelsesmedlemsstatens nationale kontaktpunkt anvender et fuldstændigt registreringsnummer ved foretagelse af søgninger i form af udgående anmodninger.

Disse søgninger foretages i overensstemmelse med de procedurer, der er beskrevet i kapitel 3 i bilaget til afgørelse 2008/616/RIA, bortset fra kapitel 3, punkt 1, i bilaget til afgørelse 2008/616/RIA, for hvilket bilag I til dette direktiv finder anvendelse.

I henhold til dette direktiv anvender overtrædelsesmedlemsstaten de oplysninger, der er indhentet, med henblik på at fastslå, hvem der er personligt ansvarlig for de trafikksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der er opført i dette direktivs artikel 2.

4. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at udvekslingen af oplysninger finder sted ved hjælp af interoperable elektroniske midler og uden udveksling af oplysninger, der involverer andre databaser, som ikke anvendes med henblik på dette direktiv. Medlemsstaterne sikrer, at sådan udveksling af oplysninger foretages på omkostningseffektiv og sikker vis. Medlemsstaterne sikrer beskyttelse af de overførte data ved i så vidt muligt omfang at anvende eksisterende softwareapplikationer som dem, der er henvist til i artikel 15 i afgørelse 2008/616/RIA, og ændrede versioner af disse softwareapplikationer i overensstemmelse med bilag I til dette direktiv og med kapitel 3, punkt 2 og 3, i bilaget til afgørelse 2008/616/RIA. De ændrede versioner af softwareapplikationerne skal muliggøre både online-realtidsudveksling og udveksling af serier af oplysninger, således at der ved hjælp af en enkelt meddelelse kan udveksles flere anmodninger eller svar.

5. Hver medlemsstat afholder sine egne omkostninger i forbindelse med forvaltning, anvendelse og vedligeholdelse af de i stk. 4 nævnte software-applikationer.

Artikel 5

Informationsskrivelse om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser

1. Overtrædelsesmedlemsstaten beslutter, hvorvidt der skal iværksættes en opfølgning på de i artikel 2 opførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

Beslutter overtrædelsesmedlemsstaten at iværksætte en sådan opfølgning, underretter den pågældende medlemsstat i overensstemmelse med national lovgivning ejeren, indehaveren af køretøjet eller den person, der på anden måde er identificeret som mistænkt for at have begået den trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse, derom.

Denne underretning omfatter i overensstemmelse med national lovgivning de juridiske følger på overtrædelsesmedlemsstatens område i henhold til denne medlemsstats lovgivning.

2. Overtrædelsesmedlemsstaten giver i overensstemmelse med sin lovgivning, når den fremsender informationsskrivelsen til ejeren, indehaveren af køretøjet eller den person, der på anden måde er identificeret som mistænkt for at have begået den trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse, alle relevante oplysninger, navnlig arten af den trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse, sted, dato og tidspunkt for overtrædelsen, titlen på de tekster i den nationale lovgivning, som overtrædelsen vedrører, og sanktionen samt, hvis det er relevant, oplysninger om den anordning, der er anvendt til at afsløre overtrædelsen. Til dette formål kan overtrædelsesmedlemsstaten anvende modellen i bilag II.

3. Beslutter overtrædelsesmedlemsstaten at iværksætte en opfølgning på de i artikel 2 anførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, sender den, for at sikre respekten for de grundlæggende rettigheder, informationsskrivelsen på registreringsdokumentets sprog, hvis det er oplyst, eller på et af registreringsmedlemsstatens officielle sprog.

Artikel 6

Indberetning fra medlemsstaterne til Kommissionen

Hver medlemsstat sender senest den 6. maj 2016 og herefter hvert andet år en sammenfattende indberetning til Kommissionen.

Den sammenfattende indberetning skal indeholde oplysninger om antallet af automatiserede søgninger foretaget af overtrædelsesmedlemsstaten hos registreringsmedlemsstatens nationale kontaktpunkt som følge af overtrædelser begået på dens område samt arten af overtrædelser, hvorom der blev indgivet anmodninger, og antallet af resultatløse anmodninger.

De sammenfattende indberetninger skal endvidere indeholde en beskrivelse af situationen på nationalt plan med hensyn til den opfølgning, der sker på trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, på grundlag af den

andel af sådanne lovovertrædelser, der er blevet fulgt op med informationskrivelser.

Artikel 7

Databeskyttelse

1. Bestemmelserne om databeskyttelse i direktiv 95/46/EF finder anvendelse på personoplysninger, der behandles i henhold til dette direktiv.
2. Navnlig skal hver medlemsstat sikre, at personoplysninger, der behandles i henhold til dette direktiv, inden for en rimelig periode berigtiges, hvis de ikke er korrekte, eller slettes eller blokeres, når der ikke længere er brug for dem, i overensstemmelse med artikel 6 og 12 i direktiv 95/46/EF, og at der fastsættes en tidsbegrænsning for opbevaring af oplysninger i overensstemmelse med samme direktivs artikel 6.

Medlemsstaterne sikrer endvidere, at alle personoplysninger, der behandles i henhold til dette direktiv, udelukkende anvendes til de formål, der er fastsat i dette direktivs artikel 1, og at de registrerede personer har samme ret til information, til indsigt i, berigtigelse, sletning og blokering af deres personoplysninger, til erstatning og til retlig prøvelse som dem, der er vedtaget i henhold til national lovgivning som led i gennemførelsen af de relevante bestemmelser i direktiv 95/46/EF.

3. Enhver berørt person har ret til at få oplyst, hvilke af de i registreringsstaten registrerede personoplysninger, der er blevet fremsendt til overtrædelsesmedlemsstaten, herunder datoen for anmodningen og den kompetente myndighed i overtrædelsesmedlemsstaten.

Artikel 8

Information til trafikanter i Unionen

1. Kommissionen offentliggør på sit websted et sammendrag på alle Den Europæiske Unions institutioners officielle sprog af de gældende regler i medlemsstaterne på det område, der er omfattet af dette direktiv. Medlemsstaterne oplyser Kommissionen om disse regler.
2. Medlemsstaterne informerer i nødvendigt omfang trafikanterne om de gældende regler på deres område og om foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv i samarbejde med organisationer såsom trafikikkerhedsorganer, ikkestatslige organisationer, der arbejder med trafikikkerhed, og automobilklubber.

Artikel 9

Delegerede retsakter

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10 med henblik på opdatering af bilag I i lyset af tekniske fremskridt for at tage højde for relevante ændringer af Prümeforordelserne, eller hvis det er påkrævet på grund af EU-retsakter med direkte relevans for opdateringen af bilag I.

Artikel 10

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 9, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 13. marts 2015. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 9 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder medlemsstaternes eksperter, før den vedtager disse delegerede retsakter. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 9 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 11

Revision af direktivet

Kommissionen forelægger senest den 7. november 2016 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om medlemsstaternes anvendelse af dette direktiv, jf. dog artikel 12, stk. 1, andet afsnit. Kommissionen fokuserer i sin rapport især på og fremsætter i givet fald forslag vedrørende følgende forhold:

- en vurdering af, om andre trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser bør føjes til dette direktivs anvendelsesområde
- en vurdering af dette direktivs effektivitet med hensyn til nedbringelse af antallet af dræbte på vejene i Unionen
- en vurdering af, om det er nødvendigt at udarbejde fælles standarder for automatisk kontroludstyr og for procedurer. Kommissionen anmodes i denne forbindelse om at udarbejde retningslinjer for trafikikkerheden på EU-plan inden for rammerne af den fælles transportpolitik for at sikre bedre samordning af medlemsstaternes håndhævelse af færdselslovgiv-

ningen gennem etablering af sammenlignelige metoder og praksisser. Disse retningslinjer kan som minimum omfatte de i artikel 2, litra a)-d), opførte overtrædelser

- en vurdering af, om det er nødvendigt at styrke håndhævelsen af sanktioner i forbindelse med trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og foreslå fælles kriterier for opfølgingsprocedurer i tilfælde af manglende betaling af bøder inden for rammerne af alle relevante EU-politikker, herunder den fælles transportpolitik
- mulighederne for at harmonisere færdselslovgivningen, hvor det er relevant
- en vurdering af de i artikel 4, stk. 4, omhandlede softwareapplikationer med henblik på at sikre korrekt gennemførelse af dette direktiv og garantere effektiv, hurtig, sikker og fortrolig udveksling af specifikke oplysninger fra køretøjsregistre.

Artikel 12

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 6. maj 2015. De tilsender straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Som undtagelse fra første afsnit kan Kongeriget Danmark, Irland og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland forlænge den i første afsnit omhandlede frist indtil den 6. maj 2017.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og administrative bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 13

Ikrafttrædelse

Dette direktiv træder i kraft på fjerdedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 14

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 11. marts 2015.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

Formand

(1) [EUT C 12 af 15.1.2015, s. 115](#).

(2) Europa-Parlamentets holdning af 11.2.2015 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 2.3.2015.

(3) Rådets afgørelse 2008/615/RIA af 23. juni 2008 om intensivering af det grænseoverskridende samarbejde, navnlig om bekæmpelse af terrorisme og grænseoverskridende kriminalitet ([EUT L 210 af 6.8.2008, s. 1](#)).

(4) Rådets afgørelse 2008/616/RIA af 23. juni 2008 om gennemførelse af afgørelse 2008/615/RIA om intensivering af det grænseoverskridende samarbejde, navnlig om bekæmpelse af terrorisme og grænseoverskridende kriminalitet ([EUT L 210 af 6.8.2008, s. 12](#)).

(5) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/82/EU af 25. oktober 2011 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser ([EUT L 288 af 5.11.2011, s. 1](#)).

(6) Domstolens dom, Europa-Kommissionen mod Europa-Parlamentet og Rådet, C-43/12, EU:C:2014:298.

(7) Rådets rammeafgørelse 2005/214/RIA af 24. februar 2005 om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestrafte ([EUT L 76 af 22.3.2005, s. 16](#)).

(8) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/64/EU af 20. oktober 2010 om retten til tolke- og oversætterbistand i straffesager ([EUT L 280 af 26.10.2010, s. 1](#)).

(9) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger ([EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31](#)).

(10) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger ([EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1](#)).

(11) Rådets direktiv 91/671/EØF af 16. december 1991 om obligatorisk anvendelse af sikkerhedssele og barnefastholdelsesanordninger i køretøjer ([EFT L 373 af 31.12.1991, s. 26](#)).

BILAG I

Fornødne dataelementer til brug for søgning som omhandlet i artikel 4, stk. 1

Post	O/V (1)	Bemærkninger
Oplysninger om køretøjet	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Registreringsnummer	O	(A (2))
Oplysninger om lovovertrædelsen	O	

Overtrædelsesmedlemsstat	O	
Dato for overtrædelsen	O	
Tidspunkt for overtrædelsen	O	
Formålet med denne søgning	O	<p>Kode, der anviser typen af overtrædelse, jf. artikel 2</p> <p>1. =Hastighedsovertrædelse</p> <p>2. =Spirituskørsel</p> <p>3. =Undladelse af at bruge af sikkerhedssele</p> <p>4. =Undladelse af at stoppe for rødt lyssignal</p> <p>5. =Ulovlig brug af kørebane</p> <p>10.=Kørsel under påvirkning af stoffer</p> <p>11.=Undladelse af at bruge styrthjelm</p> <p>12.=Ulovlig brug af mobiltelefon eller anden kommunikationsanordning under kørslen</p>

Dataelementer tilvejebragt som følge af søgning foretaget i henhold til artikel 4, stk. 1

Del I. Oplysninger vedrørende køretøjer

Post	O/V (3)	Bemærkninger
Registreringsnummer	O	
Stelnummer/VIN	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Mærke	O	(D.1 (4)) f.eks. Ford, Opel, Renault
Køretøjets handelstype	O	(D.3) f.eks. Focus, Astra, Megane
EU-kategorikode	O	(J) f.eks. knallerter, motorcykler, biler

Del II. Oplysninger vedrørende køretøjernes ejere eller indehavere

Post	O/V (5)	Bemærkninger
Oplysninger om indehaveren af køretøjet		(C.1 (6)) Oplysningerne vedrører indehaveren af den pågældende registreringsattest.
Navn (eller firmanavn) på indehaveren af registreringsattesten	O	(C.1.1) Der skal anvendes særskilte felter til efternavn, indføjelser, titler osv., og navnet skal meddeles i trykt format.
Fornavn	O	(C.1.2)

		Der skal anvendes særskilte felter til fornavn(e) og initialer, og navnet skal meddeles i trykt format.
Adresse	O	(C.1.3) Der skal anvendes særskilte felter til gadenavn, husnummer og tilbygning, postnummer, bopæl, opholdsland osv., og adressen skal meddeles i trykt format.
Køn	V	Mand/kvinde
Fødselsdato	O	
Juridisk enhed	O	Enkeltperson, forening, virksomhed, firma osv.
Fødested	V	
Identitetsnummer	V	Et dokument, der entydigt identificerer personen eller virksomheden.
Oplysninger om ejeren af køretøjet		(C.2) Oplysningerne vedrører ejeren af køretøjet.
Navn (eller firmanavn) på ejeren	O	(C.2.1)
Fornavn	O	(C.2.2)
Adresse	O	(C.2.3)
Køn	V	Mand/kvinde
Fødselsdato	O	
Juridisk enhed	O	Enkeltperson, forening, virksomhed, firma osv.
Fødested	V	
Identitetsnummer	V	Et dokument, der entydigt identificerer personen eller virksomheden.
		I tilfælde af køretøjer til ophugning, stjålede køretøjer eller nummerplader eller et udløbet registreringsnummer skal der ikke gives oplysninger om ejeren/indehaveren. I stedet skal meddelelsen »Ingen oplysninger« fremgå.

(1) O = obligatorisk, hvis det foreligger i det nationale register, V = valgfrit.

(2) Harmoniseret kode, se Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer ([EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57](#)).

(3) O = obligatorisk, hvis det foreligger i det nationale register, V = valgfrit.

(4) Harmoniseret kode, se direktiv 1999/37/EF.

(5) O = obligatorisk, hvis det foreligger i det nationale register, V = valgfrit.

(6) Harmoniseret kode, se direktiv 1999/37/EF.

BILAG II

MODEL TIL INFORMATIONSSKRIVELSE

jf. artikel 5

[Forside]

.....
.....
[Afsenders navn, adresse og telefonnummer]

.....
.....
[Modtagers navn og adresse]

INFORMATIONSSKRIVELSE

vedrørende en trafikikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse begået i

[navnet på overtrædelsesmedlemsstaten].

Den blev en trafikikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse begået med køretøjet

[dato]

med registreringsnummer mærke model

konstateret af

[navn på ansvarlig instans]

[Mulighed 1] ⁽¹⁾

De er registreret som indehaver af registreringsattesten for ovennævnte køretøj.

[Mulighed 2] ⁽¹⁾

Indehaveren af registreringsattesten for ovennævnte køretøj har oplyst, at De førte køretøjet, da den trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelse blev begået.

Overtrædelsen er beskrevet nærmere på side 3 nedenfor.

Bødetaksten for denne overtrædelse er EUR/national valuta.

Betalingsfristen er

De bedes udfylde vedlagte svarblanket (side 4) og sende den til den anførte adresse, hvis De ikke betaler denne bøde.

Denne skrivelse behandles i henhold til den nationale lovgivning i

[navnet på overtrædelsesmedlemsstaten].

Relevante oplysninger om overtrædelsen

(a) Oplysninger om det køretøj, som overtrædelsen blev begået med:

Registreringsnummer:

Registreringsmedlemsstat:

Mærke og model:

(b) Oplysninger om overtrædelsen:

Sted, dato og tidspunkt, hvor overtrædelsen blev begået:

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

Overtrædelsens art og retlige klassificering:

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

hastighedsovertrædelse, undladelse af at bruge sikkerhedssele, undladelse af at stoppe for rødt lyssignal, spirituskørsel, kørsel under påvirkning af stoffer, undladelse af at bruge styrhjelm, ulovlig brug af kørebane, ulovlig brug af mobiltelefon eller anden kommunikationsanordning under kørslen ⁽¹⁾

Detaljeret beskrivelse af overtrædelsen:

.....
.....

Henvisning til relevant(e) retsforskrift(er):

.....
.....

Beskrivelse af eller henvisning til beviset for overtrædelsen:

.....
.....

(c) Oplysninger om det kontroludstyr, der blev brugt til konstatering af overtrædelsen ⁽²⁾:

Type udstyr til konstatering af hastighedsovertrædelse, undladelse af at bruge sikkerhedssele, undladelse af at stoppe for rødt lyssignal, spirituskørsel, kørsel under påvirkning af stoffer, undladelse af at bruge af styrthjelm, ulovlig brug af kørebane, ulovlig brug af mobiltelefon eller anden kommunikationsanordning under kørslen ⁽¹⁾:

Specifikation af udstyret:

.....
.....

Udstyrets identifikationsnummer:

.....
.....

Sidste kalibrering gyldig indtil:

.....
.....

(d) Resultat af anvendelsen af udstyret:

.....
.....

[eksempel på hastighedsoverskridelse; andre overtrædelser tilføjes:]

Maksimumshastighed:

.....
.....

Målt hastighed:

.....
.....

Målt hastighed korrigeret for fejlmargen:

.....
.....

⁽¹⁾ Overstreges, hvis det ikke er relevant.
⁽²⁾ Ikke relevant, hvis der ikke er anvendt noget udstyr.

Forfølges sagen, sker det efter følgende procedure:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

[Udfyldes af overtrædelsesmedlemsstaten. Redegørelse for den videre procedure, herunder nærmere oplysninger om muligheden for at anke afgørelsen om at forfølge sagen og om proceduren herfor. Disse oplysninger skal under alle omstændigheder omfatte navn og adresse på den myndighed, der har ansvaret for at forfølge sagen, betalingsfrist, navn og adresse på den pågældende ankeinstans, ankefrist].

Denne skrivelse har ikke i sig selv retlige følger.

