



Bryssel den 27 november 2023
(OR. en)

15670/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0052(COD)**

**TRANS 516
JAI 1522
ENFOPOL 497
CODEC 2199**

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	15010/23
Komm. dok. nr:	6792/23 + COR1 + ADD1 + ADD1 COR1
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott – Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Kommissionen förelade Europaparlamentet och rådet det ovannämnda förslaget den 1 mars 2023 som en del av trafiksäkerhetspaketet.
2. Kommissionen lade fram sitt förslag för att a) få utrikes bosatta förare att i högre grad efterleva en utökad uppsättning trafiksäkerhetsregler, b) rationalisera förfarandena för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna vid gränsöverskridande utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott och c) stärka skyddet av utrikes bosatta gärningsmäns grundläggande rättigheter. Genom förslaget ändras direktivet om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (direktiv (EU) 2015/413 –*CBE-direktivet*).

II. ARBETET I ÖVRIGA INSTITUTIONER

3. Europaparlamentet utsåg utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott för förslaget och Kosma ZLOTOWSKI (ECR, PL) till föredragande.
4. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget vid den 578:e plenarsessionen den 27 april 2023. Regionkommittén beslutade att inte yttra sig.

III. ARBETET I RÅDET OCH DESS FÖRBEREDANDE ORGAN

5. Arbetsgruppen för landtransporter inledde sitt arbete den 2 mars 2023 med en allmän presentation av förslaget. Den 8 mars 2023 analyserades konsekvensbedömningen. Under det svenska ordförandeskapet behandlades förslaget i detalj utifrån två kompromissförslag. Det preliminära resultatet förelades rådet den 1 juni 2023 i form av en lägesrapport (ST 8929/23). Under det spanska ordförandeskapet har fem kompromissförslag behandlats i arbetsgruppen. Den 22 november 2023 godkände Coreper texten inför rådets möte.
6. Medlemsstaterna ställer sig bakom målen i direktivet och avsikten med ändringsförfarandet att göra direktivet tillämpligt på fler brott och få det att gå längre än enbart utbyte av uppgifter till att även omfatta förfaranden för ömsesidigt bistånd. En högre verkställighetsnivå genom bättre datautbyte och ömsesidigt bistånd kommer att bidra till att öka trafiksäkerheten på de europeiska vägarna.
7. Resultatet av den detaljerade granskningen är en text som förtydligar och vidareutvecklar kommissionens förslag när det gäller följande:
8. Jämfört med de ytterligare sju brott som kommissionen föreslog går medlemsstaterna med på att lägga till ytterligare tre trafiksäkerhetsrelaterade brott: 1) bristande efterlevnad av reglerna om tillträdesbegränsningar för fordon, 2) smitning och 3) bristande efterlevnad av reglerna vid en järnvägsplankorsning. Dessa brott hänger samman med trafiksäkerheten.

9. Medlemsstaterna föredrar att använda rättsliga begrepp som skiljer sig från dem i kommissionens förslag. I synnerhet används berörd person i stället för *förmodad ansvarig person*, och meddelande om trafikbrott används i stället för *informationsbrev*.
10. Medlemsstaterna enades om att klargöra de nationella kontaktpunkternas och de behöriga myndigheternas funktioner och ansvarsområden. De nationella kontaktställena är förbindelselänkar för informationsutbytet, och de behöriga myndigheterna är de enheter som antingen använder eller delar informationen. Det har uttryckligen angetts att allt informationsutbyte bör ha en högre grad av säkerhet och att en legitim användning av uppgifterna bör garanteras.
11. Utbyte av uppgifter och ömsesidigt bistånd bör i så stor utsträckning som möjligt ske automatiskt och med hjälp av standardiserade elektroniska formulär via Eucaris-plattformen. Detta är av största vikt för att hålla den administrativa arbetsbördan under kontroll.
12. Eftersom det ömsesidiga biståndet kan leda till ytterligare administrativ arbetsbörda, inte bara för den behöriga myndigheten på den begärande sidan, utan även för den behöriga myndighet som ska tillhandahålla biståndet, klargjordes det att en begäran om ömsesidigt bistånd endast bör göras om den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks inte har några andra alternativ än att begära detta bistånd.
13. Medlemsstaterna beslutade att förtydliga förfarandena för ömsesidigt bistånd och att lägga till en tredje typ av ömsesidigt bistånd. Det ömsesidiga biståndet för identifiering av den berörda personen är särskilt viktigt för de medlemsstater som har en rättslig ordning där föraren hålls ansvarig för trafikbrottet. För det andra anses ömsesidigt bistånd för delgivning av meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingarna vara viktigt i de särskilda fall då meddelandet om trafikbrott inte kan överlämnas till den berörda personen. Det är viktigt att säkerställa att meddelandet om trafikbrott överlämnas, så att den berörda personen får korrekt information och kan utöva sin fulla rätt till försvar. För det tredje föreslår medlemsstaterna att direktivet kompletteras med ömsesidigt bistånd i samband med verkställighetsåtgärder. Detta föreslås eftersom rambeslutet om ömsesidigt erkännande av bötesstraff (rambeslut 2005/214/RIF) inte är anpassat för massbehandling av trafiksäkerhetsrelaterade brott med låga böter. Genom att verkställandet av denna typ av påföljder förenklas bidrar detta direktiv till att säkerställa likabehandling av inrikes och utrikes bosatta förare.

14. När det gäller delgivning av meddelandet om trafikbrott, uppföljningshandlingar och det språk som ska användas för meddelandet om trafikbrott och alla uppföljningshandlingar, är medlemsstaterna överens om att ett sådant meddelande bör skickas senast inom 12 månader. Medlemsstaterna är också överens om att meddelandet om trafikbrott och alla väsentliga uppföljningshandlingar bör skickas på det språk som använts för fordonets registreringsbevis. Den berörda personen kommer dock att ha rätt att hos den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks begära att få uppföljningshandlingen på ett annat officiellt EU-språk, som den berörda personen får välja.
15. Medlemsstaterna har enats om att inrätta en CBE-portal. Medlemsstaterna vill dock att denna portal ska inriktas på att tillhandahålla information om trafikbrott och därmed sammanhängande förfaranden i de olika medlemsstaterna. För kommunikationen mellan behöriga myndigheter skulle medlemsstaterna, för att undvika dubbelarbete, hellre använda redan befintliga särskilda plattformar.
16. Medlemsstaterna är också överens om att kommissionen ska ge ekonomiskt stöd till initiativ som bidrar till det gränsöverskridande samarbetet när det gäller efterlevnaden av trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler i unionen.
17. Sammanfattningsvis har under förhandlingarna följande ändringar gjorts i kommissionens ursprungliga förslag:
- Ytterligare tre överträdelser har lagts till, nämligen 1) bristande efterlevnad av reglerna om tillträdesbegränsningar för fordon, 2) smitningsbrott och 3) bristande efterlevnad av reglerna vid en järnvägsplankorsning.
 - Definitionerna av vart och ett av brotten, av den ”behöriga myndigheten”, av den ”nationella kontaktpunkten” och av ”väsentliga uppföljningshandlingar” har förtydligats.
 - En ny artikel har införts med tekniska specifikationer för informationsutbyte och ömsesidigt bistånd.
 - En ny artikel har införts om ömsesidigt bistånd för att bistå med att skicka meddelanden och väsentliga uppföljningshandlingar.

- Användarnas rättigheter garanteras genom att den berörda personen kan begära att få uppföljningshandlingarna på ett annat officiellt EU-språk, samtidigt som den administrativa bördan för medlemsstaterna minskas genom att officiella handlingar skickas på det språk som används i fordonets registreringsbevis.
- Kommissionens genomförandebefogenheter har förtydligats för att säkerställa mycket höga säkerhetsvillkor och för att förhindra att tillgängliga personuppgifter används på olämpligt sätt.
- CBE-portalens funktion har begränsats så att den inte kommer att användas för kommunikation mellan behöriga myndigheter, utan endast för medborgarnas informationsbehov.
- En ny artikel har införts om ömsesidigt bistånd för verkställighetsåtgärder, som gör det möjligt för behöriga myndigheter att använda detta förfarande för att bättre verkställa vägtrafikböter för de trafiksäkerhetsrelaterade brott som anges i detta direktiv.

IV. SLUTSATSER

18. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas rådet (transport, telekommunikation och energi) att enas om en allmän riktlinje vid mötet den 4 december 2023.

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv (EU)
2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte och ömsesidigt bistånd
avseende 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 och d,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Direktiv (EU) 2015/413 underlättar gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott och minskar därmed straffriheten för utrikes bosatta lagöverträdare. En effektiv gränsöverskridande utredning och kontroll av trafiksäkerhetsrelaterade brott förbättrar trafiksäkerheten eftersom den uppmuntrar utrikes bosatta förare att begå färre brott och köra säkrare.

¹ EUT C ..., s.

² EUT C ..., s.

- (2) Praxis hos brottsbekämpande 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 begåtts av utrikes bosatta förare eller verkställighet av bötesstraff i önskad utsträckning. Detta leder till en relativ strafffrihet för utrikes bosatta förare och försämrar trafiksäkerheten i unionen. Dessutom respekteras inte alltid processuella och grundläggande rättigheter för utrikes bosatta förare i samband med gränsöverskridande utredningar, särskilt på grund av bristande insyn när bötesbeloppen fastställs och i överklagandeförfarandet. Detta direktiv syftar till att ytterligare effektivisera utredningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott som begås med fordon registrerade i en annan medlemsstat för att bidra till att uppnå unionens mål att minska dödskräkorna inom alla transportsätt till nära noll senast 2050 och stärka skyddet av utrikes bosatta förarens grundläggande och processuella rättigheter.
- (3) I EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030³ åtog sig kommissionen på nytt att uppnå det ambitiösa målet att uppnå nära noll dödsfall och noll allvarliga skador på unionens vägar senast 2050 (nollvisionen), och till det medelfristiga målet att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador fram till 2030; ett mål som ursprungligen fastställdes 2017 av unionens transportministrar i Vallettaförklaringen om trafiksäkerhet. För att uppnå dessa mål tillkännagav kommissionen, som en del av meddelandet ”Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden”⁴, sin avsikt att se över Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413⁵.

³ SWD(2019) 283 final

⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: ”Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden” (COM(2020) 789 final).

⁵ 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).

- (4) Direktivets tillämpningsområde 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, bör ytterligare brott som tas med ha en stark koppling till trafiksäkerheten genom att man tar itu med farliga och vårdslösa beteenden som utgör en allvarlig risk för trafikanter. Utvidgningen av tillämpningsområdet bör också återspegla den tekniska utvecklingen när det gäller automatisk upptäckt av trafiksäkerhetsrelaterade brott. Även om den bristande respekten för reglerna om begränsningar av fordons tillträde inte bara gäller trafiksäkerhet, utan även trafikreglering eller förebyggande av miljöföroreningar, bör den också ingå i tillämpningsområdet eftersom medlemsstaterna har liknande utmaningar när det gäller att kontrollera efterlevnaden av dessa regler i fråga personer som inte är bosatta i landet. Eftersom reglerna om begränsningar av fordons tillträde läggs till, skulle det vara lämpligt att utvidga den rättsliga grunden med artikel 91.1 d, samtidigt som man beaktar att miljöskyddskrav enligt artikel 11 i EUF-fördraget måste integreras i genomförandet av unionens principer.
- (5) Trafiksäkerhetsrelaterade brott klassificeras antingen som administrativa överträdelser eller brott enligt medlemsstaternas nationella lagstiftning, vilket kan ge upphov till förfaranden som inletts av administrativa eller rättsliga myndigheter vid domstolar med behörighet i administrativa eller straffrättsliga frågor, beroende på tillämpliga nationella förfaranden. Dessa brott beivras dock av medlemsstaterna vid massförfaranden i de flesta fall, och om det enligt den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks krävs en exakt identifiering av föraren för att den relevanta påföljden ska kunna utdömas, är kraven i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU⁶ på att det direktivet ska tillämpas i de flesta fall inte uppfyllda, särskilt när brotten klassificeras som administrativa, och således kan inte det direktivet tillämpas. I detta sammanhang bör myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks ha ett praktiskt genomförbart förfarande till sitt förfogande för att begära ömsesidigt bistånd från de relevanta myndigheterna i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten genom väldefinierade åtgärder som inte allvarligt påverkar de berörda personernas rättigheter, för att kunna identifiera lagöverträdarna i den utsträckning deras nationella lagstiftning kräver det. Detta bör dock

⁶ 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).

inte påverka situationer där villkoren för tillämpning av direktiv 2014/41/EU i enskilda fall anses vara uppfyllda, i vilket fall förfarandena i det direktivet bör tillämpas av de medlemsstater som är bundna av direktiv 2014/41/EU.

Det bör påminnas 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 detta direktiv inte undergräver medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt annan tillämplig unionslagstiftning på det straffrättsliga området, särskilt de rättigheter och skyldigheter som fastställs i rådets rambeslut 2005/214/RIF⁷, Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU⁸ vad gäller de förfaranden för utbyte av bevis och de förfaranden för delgivning av handlingar som fastställs i artikel 5 i konventionen, upprättad av rådet i enlighet med artikel 34 i fördraget om Europeiska unionen, om ömsesidig rättslig hjälp i brottmål mellan Europeiska unionens medlemsstater⁹. Dessutom bör tillämpningen av detta direktiv inte påverka straffrättsliga förfaranden som kräver särskilda garantier för berörda personer och de rättssäkerhetsgarantier för misstänkta eller tilltalade som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/64/EU¹⁰, 2012/13/EU¹¹, 2013/48/EU¹², (EU) 2016/343¹³, (EU) 2016/800¹⁴ och (EU) 2016/1919¹⁵.

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ EGT C 197, 12.7.2000, s. 3.

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1919 av den 26 oktober 2016 om rättshjälp för misstänkta och tilltalade i straffrättsliga förfaranden och för eftersökta

- (6) De nationella kontaktställenans varsområden och befogenheter bör fastställas för att säkerställa att de kan samarbeta friktionsfritt med alla myndigheter som deltar i utredningen av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som omfattas av detta direktiv. Nationella kontaktställen bör alltid vara tillgängliga för sådana behöriga myndigheter och besvara deras förfrågningar inom rimlig tid. 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.
- (7) 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 för att effektivisera informationsutbytet.
- (8) 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 det fastställas en lagringsperiod för uppgifter om fordonens tidigare ägare, innehavare och slutanvändare, så att myndigheterna kan få den information de behöver för utredningen.

personer i förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder (EUT L 297, 4.11.2016, s. 1).

- (9) Förfrågningar 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 programvaruapplikation bör möjliggöra ett snabbt, kostnadseffektivt, säkert och tillförlitligt utbyte av specifika uppgifter i fordonsregister mellan medlemsstaterna, vilket gör utredningarna effektivare. Medlemsstaterna bör inte utbyta [...] information på andra sätt, som skulle vara mindre kostnadseffektiva och kanske inte garantera att överförda uppgifter skyddas. 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.
- (10) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av bestämmelserna om de sökningar som medlemsstaterna ska utföra bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Det bör 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 fram till dess att sådana regler blir tillämpliga.
- (11) I de fall där den berörda personen på grundval av den information som erhållits från fordonsregistret inte kan identifieras med den säkerhet som krävs enligt lagstiftningen 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.

- (12) Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör använda ett standardiserat elektroniskt formulär för begäran och svaret 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 och tillhandahålla den begärda informationen inom rimlig tid. Om det inte är möjligt att samla in eller tillhandahålla informationen bör den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks informeras utan onödigt dröjsmål. Medlemsstaterna bör använda sina nationella kontaktpunkter för att möjliggöra en mycket säker och effektiv överföring av både den utgående begäran om ömsesidigt bistånd och det inkommande svaret på denna.
- (13) Det bör särskilt anges på vilka grunder den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten kan vägra att tillhandahålla ömsesidigt bistånd för identifiering av den berörda personen. I synnerhet bör skyddsmekanismer införas för att undvika att man genom dessa förfaranden avslöjar identiteten hos skyddade personer, exempelvis personer som ingår i vittnesskyddsprogram.
- (14) Medlemsstaterna bör tillåtas att använda de nationella förfaranden för att identifiera den berörda personen som de skulle tillämpa om det trafiksäkerhetsrelaterade brottet hade begåtts av en inhemsk person. Rättssäkerheten bör stärkas när det gäller tillämpligheten av särskilda åtgärder som vidtas inom ramen för sådana förfaranden, nämligen när det gäller handlingar som kräver medgivande eller nekande av att ha begått brottet eller åläggande av skyldigheter för berörda personer att samarbeta för att identifiera den berörda personen. Eftersom dessa åtgärder bör ha samma rättsliga verkningar för de berörda personerna som i inhemska fall bör dessa personer också åtnjuta samma nivåer av grundläggande och processuella rättigheter.
- (15) Om unionslagstiftningen eller medlemsstaternas nationella 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 förare respekteras.

- (16) Den berörda personen känner kanske inte till rättssystemet i den medlemsstat där brottet begicks och talar inte heller dess officiella språk, och därför bör deras processuella och grundläggande rättigheter skyddas bättre. För att uppnå detta mål bör obligatoriska minimikrav för innehållet i meddelandet om trafikbrott fastställas och den nuvarande mallen för ett informationsbrev, med endast grundläggande information, som fastställs i bilaga II till direktiv (EU) 2015/413, bör inte längre användas.
- (17) Meddelandet om trafikbrott bör som ett minimum innehålla detaljerad information om brottsrubriceringen och de rättsliga följderna av brottet, särskilt eftersom påföljderna för de brott som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2015/413 kan vara av icke-ekonomisk natur, såsom begränsningar av gärningsmannens rätt att framföra motorfordon. Rätten att överklaga bör också stödjas genom att det tillhandahålls detaljerad information om var och hur rätten till försvar kan utövas eller överklagande kan ske i den medlemsstat där brottet begicks. 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 påföljdernas omfattning bör också göras lättförståeliga för att uppmuntra frivilligt samarbete. Eftersom meddelandet om trafikbrott bör vara den första handling som den berörda personen mottar, bör det innehålla information enligt artikel 13 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680¹⁶, som enligt artikel 13.2 d bör innehålla information om vilken källa personuppgifterna härrör från, samt artiklarna 13 och 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679¹⁷. Denna information bör lämnas i meddelandet om trafikbrott antingen direkt eller genom hänvisning till den plats där den görs tillgänglig.

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

- (18) När personer som inte är bosatta i landet kontrolleras vid en vägkontroll och en sådan åtgärd leder till att uppföljningsförfaranden inleds i samband med ett trafiksäkerhetsrelaterat brott, bör meddelandet om trafikbrott skickas till den utrikes bosatta föraren. När det gäller kontroller på plats i samband med ett trafiksäkerhetsrelaterat brott och om den behöriga myndigheten har verkställt påföljden för det begångna brottet på plats genom att ålägga föraren att betala bötesbeloppet på plats, bör föraren endast tillhandahållas vissa väsentliga delar på plats.
- (19) 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 är inblandade på ett felaktigt sätt, bör bestämmelser om delgivning av handlingar fastställas.
- (20) Om det inte är möjligt att överlämna handlingar genom brevpост, rekommenderad försändelse eller elektroniska medel av lika värde 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 lagstiftning om delgivning av handlingar. Medlemsstaterna bör använda sina nationella kontaktpunkter för att möjliggöra en säker och effektiv överföring av både den utgående begäran om överlämning av inlagor och det inkommande svaret på denna.
- (21) Både meddelandet om trafikbrott och eventuella uppföljningshandlingar bör skickas på det språk som används i fordonets registreringsbevis. Om meddelandet om trafikbrott och andra uppföljningsmeddelanden skickas på ett språk som mottagaren inte förstår bör den berörda personen ges möjlighet att begära att få uppföljningshandlingarna på valfritt annat officiellt EU-språk än det språk som används i fordonets registreringsbevis.
- (23) Effektiv rättslig prövning bör tillhandahållas om de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks inte följer språknormerna och reglerna för delgivning av handlingar och respektive nationella lagstiftning.
- (24a) Eftersom rambeslut 2005/214/RIF inte är anpassat till massbehandling av trafiksäkerhetsrelaterade brott som medför små ekonomiska påföljder som ofta betecknas som administrativa, och för att säkerställa likabehandling av inhemska och utrikes bosatta förare, bör särskilda bestämmelser fastställas i detta direktiv för att tillhandahålla ömsesidigt bistånd för att verkställa administrativa beslut om vägtrafikböter över gränserna.

(24b) Om den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks inte kan översända beslut om vägtrafikböter enligt rambeslut 2005/214/JHA bör medlemsstaterna enligt detta direktiv ha möjlighet att verkställa vägtrafikböter över gränserna för att säkerställa likabehandling av inrikes och utrikes bosatta förare.

- (25) Omfattningen av den information som medlemsstaterna rapporterar till kommissionen bör utvidgas till att omfatta delar som är nära kopplade till målet att förbättra trafiksäkerheten; detta för att kommissionen ska kunna analysera situationen i medlemsstaterna bättre 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.
- (26) Eftersom uppgifter om identifiering av en gärningsman utgör personuppgifter i den mening som avses i förordning (EU) 2016/679 och direktiv (EU) 2016/680, och 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.
- (27) Enligt artikel 62.6 i direktiv (EU) 2016/680 ska kommissionen se 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 om 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. Denna översyn¹⁸ har lett till att direktiv (EU) 2015/413 har identifierats som en av de övriga akter som bör ändras. Det bör därför klargöras att behandling av personuppgifter också bör vara förenlig med direktiv (EU) 2016/680, om behandlingen omfattas av dess materiella och personliga tillämpningsområde.

¹⁸ COM(2020) 262 final.

- (28) All behandling av personuppgifter enligt direktiv (EU) 2015/413 bör vara förenlig med förordning (EU) 2016/679, direktiv (EU) 2016/680 och förordning (EU) 2018/1725¹⁹ inom deras respektive tillämpningsområde.
- (29) Den rättsliga grunden för den behandling som krävs för att fastställa den berörda personens identitet och leverera meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingarna till de berörda personerna fastställs i direktiv (EU) 2015/413, i enlighet med artikel 6.1 e och, i tillämpliga fall, artikel 10 i förordning (EU) 2016/679 och artikel 8 i direktiv 2016/680. I enlighet med samma regler fastställs i detta direktiv den rättsliga grunden för medlemsstaternas skyldighet att behandla personuppgifter i syfte att tillhandahålla varandra ömsesidigt bistånd för att identifiera de berörda personerna för de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i detta direktiv.
- (30) I vissa medlemsstater lagras personuppgifter om utrikes bosatta medborgare i ett nätverk av servrar (så kallade moln). Utan att det påverkar tillämpningen av de regler om personuppgiftsincidenter som fastställs i förordning (EU) 2016/679 och direktiv (EU) 2016/680 och om personuppgiftsincidenter och säkerhetsincidenter som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555²⁰, bör medlemsstaterna säkerställa att de informerar varandra om cybersäkerhetsincidenter som rör dessa uppgifter, om det är relevant för tillämpningen av det här direktivet, i synnerhet om det omfattar behandlade uppgifter om eller med anknytning till en berörd person i förhållande till ett trafiksäkerhetsrelaterat brott.

¹⁹ 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).

²⁰ 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).

- (31) En onlineportal (*CBE-portalen*) bör inrättas för att ge trafikanter i unionen omfattande information om trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler i medlemsstaterna. Informationen bör omfatta de tillämpliga reglerna, den berörda personens möjligheter att överklaga, de vägtrafikböter som tillämpas på den berörda personen när han eller hon begår ett trafikbrott, i tillämpliga fall de icke-ekonomiska återverkningar som tillämpats samt system och tillgängliga medel för betalning av vägtrafikböterna. Med icke-ekonomiska återverkningar avses system med påföljdspoäng eller det faktum att när ett visst trafikbrott begås kan detta leda till kördiskvalifikation genom att den berörda personens körkort tillfälligt eller permanent dras in. Kommissionen bör vara personuppgiftsansvarig för CBE-portalen i enlighet med förordning (EU) 2018/1725.
- (32) Kommissionen bör ge proportionerligt ekonomiskt stöd till initiativ som förbättrar det gränsöverskridande samarbetet när det gäller efterlevnaden av trafiksäkerhetsrelaterade trafikregler i unionen.
- (33) I syfte att ta hänsyn till relevant teknisk utveckling eller ändringar av relevanta unionsrättsakter bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt 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 lagstiftning²¹. 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.

²¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (34) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv (EU) 2015/413 bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att specificera förfaranden 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 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 förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om åtgärder för en hög nivå av interoperabilitet inom den offentliga sektorn i hela unionen (akten om ett interoperabelt Europa)²². Genomförandebefogenheterna bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²³.
- (35) Direktiv (EU) 2015/413 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (36) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i unionen och likabehandling av förare genom att effektivisera förfarandena för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna vid gränsöverskridande undersökningar av trafiksäkerhetsrelaterade brott, och genom att förstärka skyddet av grundläggande rättigheter för utrikes bosatta förare 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.

²² COM(2022) 720 final.

²³ 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).

- (37) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725²⁴ och avgav ett yttrande den [DD.MM.ÅÅÅÅ].

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

0. Artikel 1 ska ersättas med följande:

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

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

- a) I första stycket ska följande led läggas till:

- ”i) För kort avstånd till framförvarande fordon.
- j) Farlig omkörning.
- k) Farlig parkering.
- l) Körning över heldragen linje.

²⁴ 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).

- m) Körning mot färdriktningen.
 - n) Bristande efterlevnad av reglerna om inrättande och användning av nödkörfält eller underlåtenhet att ge plats åt räddningsfordon.
 - o) Framförande av ett överlastat fordon.
 - p) Bristande efterlevnad av reglerna om tillträdesbegränsningar för fordon.
 - q) Smitning.
 - r) Bristande efterlevnad av reglerna vid en järnvägsplankorsning.”.
- b) Följande stycke ska läggas till:
- ”Detta direktiv ska inte påverka de rättigheter och skyldigheter som följer av följande bestämmelser i unionsrättsakter:
- a) Rådets rambeslut 2005/214/RIF²⁵.
 - b) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/41/EU²⁶.
 - c) Förfarandena för delgivning av handlingar 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 medlemsstater²⁷.

²⁵ 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).

²⁶ 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).

²⁷ EGT C 197, 12.7.2000, s. 3.

- d) Bestämmelserna om misstänkta och tilltalades rättigheter i Europaparlamentets och rådets 2010/64/EU²⁸, 2012/13/EU²⁹, 2013/48/EU³⁰, (EU) 2016/343³¹, (EU) 2016/800³² och (EU) 2016/1919³³.”.

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

- a) Leden a, j och l ska ersättas med följande:

- ”a) *fordon*: varje fordon som är föremål för lagstadgad registrering i registreringsmedlemsstaten eller i den medlemsstat där brottet begicks, fordonskombination eller dess släpvagn, som normalt är avsett för person- eller godstransport på väg,
- 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,

²⁸ 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).

²⁹ 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).

³⁰ 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).

³¹ 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).

³² 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).

³³ 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).

- l) *nationellt kontaktställe*: de myndigheter som utsetts för inkommande och utgående automatiskt utbyte av uppgifter ur fordonsregister i enlighet med artikel 4, inkommande och utgående begäranden om ömsesidigt bistånd för identifiering av den berörda personen i enlighet med artikel 4a, inkommande och utgående begäranden om ömsesidigt bistånd för att skicka meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingar till den berörda personen i enlighet med artikel 5a1 och inkommande och utgående begäranden och svar om ömsesidigt bistånd vid verkställighet av definitiva administrativa beslut om vägtrafikböter som utdömts för trafiksäkerhetsrelaterade brott i enlighet med artikel 8b,”.
- c) Följande led ska läggas till som leden o–zd:
- ”o) *för kort avstånd till framförvarande fordon*: underlåtenhet att hålla det säkra avståndet till fordonet framför, 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*: att parkera eller stanna fordonet på ett sätt som strider mot gällande regler om att parkera eller stanna på farligt sätt, i enlighet med definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks; underlåtenhet att betala parkeringsavgifter ska inte betraktas som farlig parkering,
- 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) *bristande efterlevnad av reglerna om inrättande och användning av nödkörfält eller underlåtenhet att ge plats åt räddningsfordon*: bristande efterlevnad av bestämmelserna om att möjliggöra för utryckningsfordon, som 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 vikter eller högsta tillåtna axeltryck som fastställs i de nationella lagar och andra författningar som införlivar rådets direktiv 96/53/EG³⁴, 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 meddelande som utfärdas av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks till den berörda personen och som innehåller åtminstone den information som avses i artikel 5.2,
- w) *uppföljningshandlingar*: varje avgörande eller varje annat dokument som den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks utfärdar efter meddelandet om trafikbrott i samband med det meddelandet eller det trafiksäkerhetsrelaterade[...] brottet i fråga, fram till överklagandestadiet vid en behörig domstol,
- x) *berörd person*: den person som identifierats som personligen ansvarig för ett trafiksäkerhetsrelaterat [...]trafikbrott som anges i artikel 2.1 i enlighet med den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks, eller ägaren, innehavaren, slutanvändaren eller föraren av det fordon med vilket ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som anges i artikel 2.1 begicks, oavsett om det inte har fastställts att denne är personligen ansvarig, i enlighet med den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,[...]

³⁴ 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).

- y) *slutanvändare*: en fysisk person som inte är ägare till eller innehavare av det fordon med vilket ett trafiksäkerhetsrelaterat brott som anges i artikel 2.1 begicks, men som lagligen använde fordonet, särskilt inom ramen för ett långfristigt leasing- eller hyresavtal eller som ingår i en fordonspark som är tillgänglig för anställda,
- z) *bosättningsmedlemsstat*: varje medlemsstat som med rimlig säkerhet kan antas vara normal hemvist för den berörda personen,
- za) *bristande efterlevnad av reglerna om tillträdesbegränsningar för fordon*: att inte respektera reglerna om tillträdesbegränsningar för fordon eller använda infrastrukturen i en medlemsstats territorium, som avgränsas av behörig myndighet i den medlemsstaten för att säkerställa trafiksäkerhet, hantera trafik eller förhindra föroreningar; handlingar enligt denna definition ska inte omfattas av direktivet i följande fall:
 - i) information om gränserna för begränsningar, förbud eller skyldigheter avseende specifika trafikområden, nuvarande tillträdesstatus och villkor för trafik i zoner med tillträdesbegränsningar för fordon samt uppgifter om permanenta tillträdesbegränsningar för fordon har inte skapats och gjorts tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670³⁵;
 - ii) bristande efterlevnad av reglerna om avgifter som ska betalas innan man beger sig in i ett område som omfattas av tillträdesbegränsningar för fordon,
- zb) *smitning*: en situation där gärningspersonen kör iväg efter att ha orsakat en olycka eller en trafikolycka för att undgå att konfronteras med konsekvenserna av olyckan eller trafikolyckan, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,

³⁵ 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).

- zc) *bristande efterlevnad av reglerna vid en järnvägsplankorsning*: att inte stanna eller att agera på ett farligt sätt vid en järnvägsplankorsning, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,
- zd) *behörig myndighet*: den myndighet som ansvarar för registrering av fordon eller förare, för att inleda uppföljningsförfarandena för eller utreda de trafiksäkerhetsrelaterade brott som anges i artikel 2.1 eller verkställa relevanta påföljder, i enlighet med medlemsstaternas nationella lagstiftning.”.

3. Följande artikel ska införas:

”Artikel 3a

Nationella kontaktställen

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

- a) automatiskt utbyte 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 4a,
- c) inkommande och utgående begäranden och svar om ömsesidigt bistånd för att delge den berörda personen meddelandet om trafikbrott eller uppföljningshandlingarna i enlighet med artikel 5a1, och
- d) inkommande och utgående begäranden och svar om ömsesidigt bistånd vid verkställighet av definitiva administrativa beslut om vägtrafikböter som utdömts för trafiksäkerhetsrelaterade brott i enlighet med artikel 8b.

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

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras respektive nationella kontaktpunkter samarbetar med varandra för att säkerställa att all nödvändig information delas i god tid.”.

4. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

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

1. För utredningen av de trafiksäkerhetsrelaterade [...] brott som anges i artikel 2.1 och som upptäcktes på den medlemsstats territorium där brottet begicks ska registreringsmedlemsstaten bevilja de nationella kontaktpunkterna i den medlemsstat där brottet begicks åtkomst till följande nationella fordonsregistreringsuppgifter, med befogenhet att göra automatiska sökningar på dessa:

- a) uppgifter om fordonet,
- b) uppgifter om fordonens innehavare och, i förekommande fall, fordonens ägare och slutanvändare.

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

När en sökning utförs i form av en utgående begäran ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks använda det fullständiga registreringsnumret. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska också säkerställa att varje utgående begäran innehåller namnet på den behöriga myndighet som gör begäran, användarnamnet på den person som handlägger begäran och ärendenumret för denna begäran.

1-a. Den medlemsstat där brottet begicks ska använda de uppgifter som erhållits vid utredningen av de trafiksäkerhetsrelaterade brott som anges i artikel 2.1 för att fastställa vem som är personligen ansvarig för dessa trafiksäkerhetsrelaterade brott enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks.

1a. För att i förekommande fall, när det gäller trafikbrott som anges i artikel 2.1, fastställa om ett relevant trafikbrott har begåtts med ett fordon, får den behöriga myndigheten först endast begära tillgång, via sitt nationella kontaktställe, till de tekniska uppgifter om fordonet som anges i avsnitt 2 del I bilagan. Om det fastställs att ett brott har begåtts får den behöriga myndigheten därefter, via sitt nationella kontaktställe, begära åtkomst till de personuppgifter om den berörda personen som anges i avsnitt 2 delarna II, III, IV och V i bilagan.

4. Registreringsmedlemsstatens nationella kontaktställe ska åtminstone i nedanstående fall säkerställa att ett särskilt meddelande skickas tillbaka med information om att följande gällde vid tidpunkten för brottet:

- d) Fordonet är registrerat som stulet i ett nationellt fordonsregister.
- e) Fordonsregistreringsskylten är registrerad som stulen i ett nationellt fordonsregister.
- f) I det nationella fordonsregistret finns ingen information om ett registrerat fordon.
- g) Sökuppgifterna anges som felaktiga, beroende på vissa nationella syntaxkrav.
- h) Informationen kan inte lämnas ut om den begärda informationen skulle avslöja identiteten på en person som skyddas i enlighet med den nationella lagstiftningen i registreringsmedlemsstaten.

10. Registreringsmedlemsstatens nationella kontaktställe ska säkerställa att inga andra personuppgifter delas än de som rör det brott som begåtts.

11. Den medlemsstat där brottet begicks ska säkerställa att endast dess behöriga myndigheter, via sina nationella kontaktställen, har tillgång till de uppgifter ur fordonsregistret som delats.

12. För ömsesidigt bistånd i enlighet med artiklarna 4a, 5a1 eller 8b 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 denna begäran.”.

5. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 4-a

Nationella fordonsregister

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de uppgifter som anges i avsnitt 2 delarna I, II och IV i bilagan är uppdaterade, om de finns tillgängliga i deras nationella fordonsregister.
2. Medlemsstaterna ska, för tillämpningen av detta direktiv, lagra de uppgifter som avses i avsnitt 2 delarna IV och V i bilagan, i förekommande fall, i det nationella fordonsregistret i minst 12 månader efter varje ändring av det berörda fordonets ägare, innehavare eller slutanvändare.

Artikel 4-a1

Tekniska specifikationer för utbyte av uppgifter ur fordonsregister och ömsesidigt bistånd

1. Medlemsstaterna ska använda en särskilt utformad och mycket säkrad programvara för det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris) och ändrade versioner av denna programvara för utbytet av informationen eller handläggningen av det ömsesidiga biståndet, i enlighet med artikel 3a.1.

Medlemsstaterna ska säkerställa att behandlingen av uppgifter i enlighet med punkt 1 är säker, kostnadseffektiv, snabb och tillförlitlig, samt utförs med interoperabla metoder inom en decentraliserad struktur.

2. Kommissionen ska senast ett år efter ikraftträdandet av detta direktiv anta genomförandeakter för att fastställa förfarandena, innehållet och de tekniska programvaruspecifikationerna, inbegripet cybersäkerhetsåtgärder för elektroniskt strukturerade begäranden och svar avseende

- a) begäran och den information som tillhandahållits som svar på begäran om utbyte av information i enlighet med artikel 3a.1 a, och

- b) medlen för överföring av information för handläggningen av det ömsesidiga biståndet i enlighet med artikel 3a.1 a, b och c och artikel 8b.

Programvaruspecifikationerna ska omfatta både asynkront informationsutbyte online och asynkron batchöverföring samt uppgiftsöverföring i krypterad form.

Vid upprättandet av genomförandeakterna ska kommissionen ta hänsyn till följande:

- i) De behöriga myndigheterna ska ha möjlighet att identifiera direkt och indirekt åtkomst när begäran inte kommer från en känd medlem av plattformen.
- ii) Registreringsmedlemsstaten ska ha möjlighet att begära närmare uppgifter om brottet innan registreringsuppgifterna översänds till den medlemsstat där brottet begicks och att ge möjlighet att vägra att översända registreringsuppgifter om den första begäran om uppgifter inte besvaras av den medlemsstaten inom en vecka.
- iii) 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.
- iv) En journal över konsultationer som automatiskt varnar medlemmarna vid onormalt många konsultationer.
- v) Fastställa förfaranden som gör det möjligt för medlemsstaterna att vidta lämpliga åtgärder som svar på dessa varningar och onormala 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 onormala begäranden som ett undantag från artikel 4.1.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10a.2.

3. Till dess att de genomförandeakter som avses i punkt 2 i denna artikel har blivit tillämpliga ska de sökningar som avses i artikel 3a.1 a utföras i enlighet med de förfaranden som beskrivs i kapitel 3 punkterna 2 och 3 i bilagan till beslut 2008/616/RIF³⁶, som tillämpas tillsammans med bilagan till detta direktiv.

4. Varje medlemsstat ska bära sina egna kostnader för administrationen, användningen, underhållet och uppdateringen av programvaran och de ändrade versionerna av den.

Artikel 4a

Ömsesidigt bistånd vid identifiering av berörd person

1. Medlemsstaterna ska tillhandahålla ömsesidigt bistånd till varandra om de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks har uttömt alla andra medel som står till deras förfogande, särskilt när de har

- a) genomfört en automatisk sökning i enlighet med artikel 4.1 och
- b) konsulterat andra databaser som är uttryckligen tillåtna i enlighet med unionslagstiftning och nationell lagstiftning,

och fortfarande inte kan identifiera den berörda personen med sådan säkerhet som enligt den nationella lagstiftningen krävs för att inleda eller genomföra de uppföljningsförfaranden som avses i artikel 5.1.

1a. Medlemsstaterna ska tillämpa ömsesidigt bistånd enligt denna artikel, men om villkoren i artikel 6 i direktiv 2014/41/EU är uppfyllda enligt en bedömning av omständigheterna i enskilda ärenden, får de medlemsstater som är bundna av direktiv 2014/41/EU endast tillämpa direktiv 2014/41/EU sinsemellan.

³⁶ 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).

2. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska besluta huruvida ömsesidigt bistånd ska begäras för att erhålla den ytterligare information som avses i punkt 3 andra stycket. Begäran får endast göras av en behörig myndighet, i enlighet med den medlemsstatens nationella lagstiftning. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska använda de uppgifter som erhållits för att fastställa vem som är personligen ansvarig för de trafikbrott som anges i artikel 2.1 i detta direktiv och som utfördes på den medlemsstats territorium där brottet begicks.

3. När den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks har beslutat att begära ömsesidigt bistånd i enlighet med punkt 1 ska den via sitt nationella kontaktställe skicka en elektroniskt strukturerad begäran till det nationella kontaktstället i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten.

Den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten kan begäras att

- b) uppmana fordonets ägare, innehavare eller slutanvändare att tillhandahålla information om den ansvariga personens identitet och adress, i enlighet med de nationella förfaranden som vore tillämpliga om utredningsåtgärden skulle ha beordrats av de egna myndigheterna,
- c) fastställa den berörda personens identitet och adress i enlighet med den nationella lagstiftningen, bland annat genom att använda andra nationella databaser, såsom körkortsregister eller folkbokföringsregister.

4. Om den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten mottar en sådan begäran som avses i punkt 3 ska den samla in den begärda informationen, såvida den inte beslutar att åberopa något av de skäl för att vägra tillhandahålla information som anges i punkt 7 eller det inte är möjligt att samla in den begärda informationen.

Den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten och bosättningsmedlemsstaten ska iaktta de formaliteter och förfaranden som uttryckligen begärts av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks när den kompletterande informationen inhämtas, i den mån de inte är oförenliga med dessa länders nationella lagstiftning.

5. Den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten ska säkerställa att den begärda informationen tillhandahålls utan onödigt dröjsmål från det att begäran mottagits. Den begärda informationen ska överföras elektroniskt via medlemsstatens nationella kontaktställen[...].

Om det inte är möjligt att samla in informationen ska den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten så snart som möjligt informera den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks via sitt nationella kontaktställe.

7. Den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten får vägra att lämna den ytterligare information som begärts i enlighet med punkt 3.

Medlemsstaterna får vägra endast i följande fall:

- a) Det föreligger immunitet eller privilegier enligt lagstiftningen i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, som gör det omöjligt att tillhandahålla informationen.
- b) Tillhandahållandet av den begärda informationen skulle strida mot principen om *ne bis in idem* eller äventyra en pågående utredning av ett brott.
- c) Tillhandahållandet av den begärda informationen skulle strida mot eller skada väsentliga nationella säkerhetsintressen i den anmodade medlemsstaten, äventyra informationskällan eller innebära användning av sekretessbelagda uppgifter om särskild underrättelseverksamhet.
- d) Det finns välgrundade skäl att anta att tillhandahållandet av den begärda informationen skulle vara oförenligt med registreringsmedlemsstatens eller bosättningsmedlemsstatens skyldigheter i enlighet med artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen och Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.
- e) Tillhandahållandet av den begärda informationen skulle äventyra en enskild persons säkerhet eller avslöja identiteten på en person som skyddas i enlighet med den nationella lagstiftningen i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten.

När den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten beslutar att tillämpa ett skäl för vägran ska den utan onödigt dröjsmål 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 leden b, c och e.

11. Den elektroniskt strukturerade begäran ska innehålla följande information:

- b) Uppgifter om den berörda personen som erhållits genom den automatiska sökning som utförts i enlighet med artikel 4.1.
- c) Visuellt inspelning av föraren, i förekommande fall, från detekteringsutrustning, särskilt hastighetskameror.
- d) uppgifter om vägtrafikbrottet, som anges i artikel 2.1.
- e) Uppgifter om det inblandade fordonet.
- f) Ett skäl till begäran om ömsesidigt bistånd.

Artikel 4b

Nationella åtgärder som underlättar identifiering av den ansvariga personen

1. Medlemsstaterna får i enlighet med sin nationella lagstiftning vidta alla åtgärder med avseende på de trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1 för att framgångsrikt identifiera den berörda personen, exempelvis åtgärder som rör ägarens, innehavarens eller slutanvändarens skyldighet att samarbeta vid identifieringen av den ansvariga personen, förutsatt att grundläggande och processuella rättigheter enligt unionsrätten och nationell rätt respekteras.

2. I enlighet med punkt 1 får de behöriga myndigheterna särskilt

- a) delge berörda personer handlingar i samband med trafiksäkerhetsrelaterade brott som anges i artikel 2.1, inbegripet handlingar där dessa[...] berörda personer uppmanas att bekräfta sitt ansvar för de trafiksäkerhetsrelaterade brotten,
- b) i största möjliga utsträckning tillämpa skyldigheter, inbegripet därtill hörande påföljder, som åvilar berörda personer och som är relevanta för identifieringen av de ansvariga personen.”.

6. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Meddelande om trafikbrott avseende trafiksäkerhetsrelaterade [...] brott

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

Om den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks beslutar att inleda sådana förfaranden ska den, genom ett meddelande om trafikbrott, informera 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 den berörda personens identitet och adress, en utredning av om den berörda personen medger eller nekar till att ha begått brottet eller en begäran om betalning.

2. Meddelandet om trafikbrott ska minst innehålla

- a) uppgift om att meddelandet om trafikbrott har utfärdats för tillämpningen av 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 lagbestämmelser som överträtts och, i förekommande fall, uppgifter om den utrustning som har använts för att upptäcka brottet,

- d) detaljerad information om rubriceringen av det trafiksäkerhetsrelaterade [...] brottet, tillämpliga påföljder och andra rättsliga konsekvenser av det trafiksäkerhetsrelaterade brottet, inbegripet information om körkortsindragning (inklusive prickning eller andra begränsningar av rätten att framföra fordon), i enlighet med den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks,
- e) detaljerad information om var och hur man kan utöva rätten till försvar eller överklaga beslutet att beivra det trafiksäkerhetsrelaterade [...] brottet, inbegripet kraven för att ett sådant överklagande ska kunna tas upp till prövning och tidsfristen för överklagande, och om huruvida och på vilka villkor utevaroförfaranden är tillämpliga, i enlighet med den nationella lagstiftningen 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 4b och konsekvenserna av underlåtenhet att samarbeta,
- g) i tillämpliga fall, detaljerade uppgifter om namn, adress och internationellt bankkontonummer (Iban-nummer) för den myndighet till vilken ett bötesbelopp kan betalas, om betalningsfristen och om alternativa betalningsmetoder, särskilt särskilda programvaror, så länge dessa metoder är tillgängliga för både inhemska och utrikes bosatta personer,
- h) information om tillämpliga dataskyddsregler, registrerade personers rättigheter och tillgången till ytterligare information eller hänvisning till den plats där denna information lätt kan hämtas i enlighet med artikel 13 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680, inbegripet information om vilken källa personuppgifterna härrör från, eller artikel 13 och 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679, och
- i) i tillämpliga fall, detaljerad information om huruvida och hur påföljderna för de brott som förtecknas i artikel 2.1 kan mildras, inbegripet genom förskottsbetalning av ett bötesbelopp.

3. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat [...] där brottet begicks ska säkerställa att, om en utrikes bosatt förare som kontrollerades på plats i en vägkontroll och om den behöriga myndigheten inte har verkställt påföljden för det begångna brottet på platsen, den utrikes bosatta föraren erhåller det meddelande om trafikbrott som avses i punkt 2. Detta meddelande om trafikbrott ska skickas till den utrikes bosatta personen, enligt definitionen i lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks, efter dagen för brottet.

3a. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska säkerställa att, om en utrikes bosatt förare kontrollerades på plats i en vägkontroll och den behöriga myndigheten har verkställt påföljden för det begångna brottet på platsen, ska den utrikes bosatta föraren erhålla åtminstone följande information:

- Kvitto på den finansiella transaktionen eller ett meddelande om straffavgift som ska betalas inom en viss tidsperiod.
- Kontaktuppgifter till den behöriga myndigheten.
- Information om de brott som begåtts.

Denna information ska tillhandahållas på ett av de officiella språken i den medlemsstat där brottet begicks eller på ett annat officiellt EU-språk som den behöriga myndigheten anser vara lämpligt.

4. På begäran av berörda personer, och i enlighet med nationell lagstiftning, ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks säkerställa att tillgång ges till all väsentlig information som innehas av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks och som rör utredningen av ett trafiksäkerhetsrelaterat [...] brott som anges i artikel 2.1. Den medlemsstat där brottet begicks får överväga att begära sådan information att använda som rättsmedel mot den utdömda påföljden, i vilket fall den på ett klart och kortfattat sätt ska informera den berörda personen om detta i meddelandet om trafikbrott.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att tidsfristen för utrikes bosatta att utöva sin rätt att överklaga eller att mildra påföljder, i enlighet med punkt 2 e och i, börjar löpa den dag då meddelandet om trafikbrott eller det officiella beslutet om den berörda personens ansvarighet skickades eller mottogs per post eller elektroniskt.”.

7. Följande artikel 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 eller på elektronisk väg med samma värde i enlighet med kapitel III avsnitt 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014³⁷.
2. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska säkerställa att meddelandet om trafikbrott och alla uppföljningshandlingar skickas i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där brottet begicks. Meddelanden om trafikbrott riktade till innehavaren, ägaren eller slutanvändaren av ett fordon ska utfärdas senast 12 månader efter den dag då det trafikbrott som meddelandet om trafikbrott avser och som anges i artikel 2.1 begicks.

Artikel 5a1

Ömsesidigt bistånd vid delgivning av meddelande 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 handlingarna är avsedd är okänd, ofullständig eller osäker,
 - b) det enligt förfaranderegler i den medlemsstat där brottet begicks krävs bevis för delgivning av handlingen, med undantag för bevis som kan erhållas genom brevpост, rekommenderad försändelse eller på motsvarande elektronisk väg,

³⁷ 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).

- c) det inte har varit möjligt att delge handlingen med brevpост, rekommenderad försändelse eller på motsvarande elektronisk väg,
- d) den medlemsstat där brottet begicks har motiverade skäl att anse att delgivning av handlingen genom brevpост, rekommenderad försändelse eller på motsvarande elektronisk väg i det enskilda fallet är ineffektivt eller olämpligt.

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

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 medlemsstaternas nationella lagstiftning eller, när det är vederbörligen motiverat, på ett särskilt sätt som begärs av den medlemsstat där brottet begicks, såvida inte en sådan metod är oförenlig med deras nationella lagstiftning.

3. Registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten ska säkerställa att den behöriga myndigheten 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 uppföljningshandling inte kunnat överlämnas ska anges, om överlämnandet misslyckas.

Svaret på ett lyckad överlämnande ska betraktas som ett bevis på delgivning av handlingen.

Artikel 5a2

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 de trafikbrott 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 tillämpningen av denna artikel ska uppföljningshandlingar anses vara väsentliga om de är nödvändiga för att den berörda personen ska kunna förstå vad han eller hon anklagas för och för att fullt ut kunna utöva sin rätt till försvar. Dessa delar omfattar i synnerhet den gärning som ligger till grund för det beslut som meddelats, det brott som begåtts, den ålagda påföljden, de rättsmedel mot beslutet som är tillgängliga, den frist som föreskrivs för detta och uppgift om det organ som överklagandet ska inges till.

1a. De behöriga myndigheterna ska besluta om en uppföljningshandling är väsentlig i ett visst ärende.

1b. De behöriga myndigheterna ska besluta om någon annan handling är väsentlig i ett visst ärende.

1c. Det ska inte föreligga någon skyldighet att översätta avsnitt i väsentliga handlingar som inte är relevanta för att de berörda personerna ska förstå vad de anklagas för, i enlighet med punkt 1 andra stycket.

2. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks ska ge den berörda personen möjlighet att begära att få uppföljningshandlingarna på valfritt annat officiellt EU-språk än det språk som används i fordonets registreringsbevis.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att kvaliteten på översättningen av meddelandet om trafikbrott och uppföljningshandlingarna minst motsvarar den standard som fastställs i artikel 3.9 i direktiv 2010/64/EU.

4. Den medlemsstat där brottet begicks ska säkerställa att meddelandet om trafikbrott och de uppföljningshandlingar som delges de berörda personerna prövas effektivt och snabbt av en behörig myndighet med befogenhet att anta rättsligt bindande beslut, på begäran av den berörda personen på grund av att sådana handlingar inte uppfyller kraven i denna artikel samt artiklarna 5a och 5a1.”.

8. Artiklarna 6, 7 och 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Rapportering och övervakning

2. Senast [*fyra år efter dagen för detta direktivs ikraftträdande*], och därefter vart fjärde år, ska alla medlemsstater sända en rapport till kommissionen om tillämpningen av detta direktiv. Rapporten ska innehålla uppgifter och statistik för varje kalenderår under rapporteringsperioden.

3. 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 förfrågningarna gällde samt om det strukturerade antalet resultatlösa förfrågningar 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. I beskrivningen ska minst följande anges:

- a) Det totala antalet registrerade trafiksäkerhetsrelaterade [...] brott som förtecknas i artikel 2.1 som upptäcktes 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 bötesstraff som betalas frivilligt av utrikes bosatta personer.
- e) Antalet elektroniskt överförda begäranden och svar om ömsesidigt bistånd i enlighet med artikel 4a.3 och antalet sådana begäranden där informationen inte tillhandahölls.
- f) Antalet elektroniskt översända begäranden och svar om ömsesidigt bistånd i enlighet med artiklarna 4a och 5a.1 och antalet sådana begäranden där det inte var möjligt att delge handlingarna.

4. Kommissionen ska utvärdera medlemsstaternas rapporter och informera den kommitté som avses i artikel 10a om rapportinnehållet senast 6 månader efter att ha mottagit rapporterna från samtliga medlemsstater.

Artikel 7

Ytterligare skyldigheter

Detta direktiv påverkar inte tillämpningen av unionsrätt om skydd av personuppgifter och om cybersäkerhet, i synnerhet Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 och 2002/2555³⁸. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla personuppgifter som behandlas i enlighet med detta direktiv endast används för det mål som anges i artikel 1 i detta direktiv.

Utöver detta ska även juridiska personer i deras egenskap av innehavare, ägare eller slutanvändare av fordon som omfattas av datautbyte enligt detta direktiv ha rätt att få information om behandlingen av sina data.

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

³⁸ 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).

Artikel 8

Informationsportal om trafiksäkerhetsrelaterade [...] brott (CBE-portalen)

1. Kommissionen ska inrätta och underhålla en online CBE-portal som är tillgänglig på unionens alla officiella språk och som ska ha till uppgift att informera trafikanter om gällande regler på det område som omfattas av detta direktiv och som gäller i medlemsstaterna. Det ska omfatta förfarandena för överklagande, de vägtrafikböter som tillämpas på den berörda personen när han eller hon begår ett trafikbrott, i tillämpliga fall de icke-ekonomiska konsekvenser som tillämpats samt system och tillgängliga medel för betalning av vägtrafikböterna.
4. CBE-portalen ska vara kompatibel med det gränssnitt som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724³⁹ och med andra portaler eller plattformar med liknande ändamål, såsom den europeiska e-juridikportalen.
5. Medlemsstaterna ska för tillämpningen av denna artikel förse kommissionen med aktuell information.
6. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa de tekniska specifikationer som krävs för användning och underhåll av CBE-portalen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10a.2.”.
9. Följande artiklar ska införas:

³⁹ 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).

Ekonomiskt stöd till gränsöverskridande samarbete för kontroll av efterlevnaden

Kommissionen ska ge ekonomiskt stöd till initiativ som bidrar till gränsöverskridande samarbete för att kontrollera efterlevnaden av trafiksäkerhetsrelaterade [...] trafikregler i unionen, särskilt utbyte av bästa praxis, tillämpning av smarta metoder och tekniker för efterlevnadskontroll i medlemsstaterna, ökad kapacitetssuppletering hos brottsbekämpande myndigheter och informationskampanjer om gränsöverskridande efterlevandeåtgärder.

Artikel 8b

Ömsesidigt bistånd i samband med verkställighetsåtgärder

1. Medlemsstaterna ska ge varandra bistånd för verkställighet vid utebliven betalning av vägtrafikböter som ålagts för trafiksäkerhetsrelaterade brott som förtecknas i artikel 2.1.
2. Efter det att den berörda personen delgivits meddelandet om trafikbrott och vid utebliven betalning av vägtrafikböter som ålagts av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks, får denna myndighet begära att den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten bistår vid verkställandet av administrativa beslut om vägtrafikböter i samband med trafiksäkerhetsrelaterade brott som anges i artikel 2.1.
3. En begäran om bistånd ska uppfylla följande kriterier:
 - a) Beslutet om vägtrafikböter ska vara av administrativ art, slutgiltigt och verkställbart i enlighet med tillämpliga lagar och andra författningar i den begärande medlemsstaten.
 - b) Den medlemsstat där brottet begicks ska inneha ett bevis på att den berörda personen har delgivits begäran om betalning av vägtrafikböter.

- c) Den berörda personen ska ha underrättats om och haft möjlighet att använda sig av rättsmedel mot det administrativa beslutet om åläggande av vägtrafikböter i enlighet med tillämpliga lagar och andra författningar i den medlemsstat där brottet begicks.
- d) Vägtrafikböterna ska vara högre än 70 EUR.

4. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat [...] där brottet begicks ska översända den begäran som rör ömsesidigt bistånd, som avses i punkt 1 i denna artikel, till registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten i elektroniskt strukturerad form.

5. Om den berörda personen kan visa att vägtrafikböterna 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 vägtrafikböter som har översänts i enlighet med 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 vägtrafikböter [...] ska regleras av de lagar och andra författningar som är tillämpliga i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten.

8. Den behöriga myndigheten i den anmodade medlemsstaten får vägra att erkänna och verkställa det administrativa beslutet om vägtrafikböter om det fastställs att

- a) verkställandet av beslutet om vägtrafikböter strider mot principen om *ne bis in idem*,
- b) det föreligger immunitet enligt lagstiftningen i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten, som gör det omöjligt att verkställa det administrativa beslutet om vägtrafikböter,

- c) beslutet om vägtrafikböter inte längre är verkställbart enligt lagstiftningen i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten på grund av att tiden gått ut,
- d) beslutet om vägtrafikböter inte är slutgiltigt,
- e) beslutet om vägtrafikböter eller åtminstone en väsentlig del av dess innehåll inte är översatt till det officiella EU-språket i registreringsmedlemsstaten eller bosättningsmedlemsstaten,
- f) begäran är ofullständig och inte kan kompletteras av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där brottet begicks, eller att
- g) grundläggande rättigheter eller grundläggande rättsliga principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna⁴⁰ överträds.

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 vägtrafikböter 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 vad som begärs.

10. Punkterna 1–9 ska inte hindra tillämpningen av rambeslut 2005/214/JHA, 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 bötesstraff enligt detta direktiv.”.

⁴⁰ EUT C 326, 26.10.2012, s. 391

10. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Delegerade akter

Kommissionen ska 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.”.

11. Följande artikel 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 182/2011⁴¹.
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.”.

12. Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

Kommissionens rapportering

Kommissionen ska överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas tillämpning av detta direktiv senast 18 månader efter mottagandet från samtliga medlemsstater av de rapporter som avses i artikel 6.2.”.

⁴¹ 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).

13. Bilaga I ska ersättas med texten i bilagan till det här direktivet.
14. Bilaga II ska utgå.

Artikel 11a

Övergångsrapportering

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

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

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

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast [*tre år från dagen för detta direktivs ikraftträdande*]. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

”Bilaga

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

1. Uppgifter för inledande sökning (utgående begäran)

Artikel	O/V (i)	Anmärkningar
Registreringsmedlemsstat	O	Nationalitetsbeteckning (²) för den medlemsstat där det upptäckta fordonet är registrerat
Registreringsnummer	O	Det upptäckta fordonets fullständiga registreringsnummer
Uppgifter om brottet	O	
Medlemsstat där brottet begicks	O	Landsbeteckning (³) för den medlemsstat där brottet begicks
Referensdatum för brottet	O	
Referensklockslag för brottet	O	
Ändamål med sökningen	O	Kod som anger typ av vägtrafik[...]brott enligt förteckningen i enlighet med artikel 2.1 1. = Fortkörning 2. = Rattfylleri 3. = Ej använt bilbälte 4. = Rödljuskörning 5. = Användning av förbjuden körbana 10. = Drograttfylleri 11. = Ej burit hjälm 12. = Olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning [...] = För kort avstånd till framförvarande fordon [...] = Farlig omkörning [...] = Farlig parkering [...] = Körning över heldragen linje [...] = Körning mot färdriktningen [...] = Bristande efterlevnad av bestämmelserna om inrättande och användning av nödkörfält [...] = Framförande av ett överlastat fordon [...] = Bristande efterlevnad av reglerna om tillträdesbegränsningar för fordon.

		[...] = smitning [...] = bristande efterlevnad av reglerna vid en järnvägsplankorsning
--	--	---

(¹) O = obligatorisk, V = valfri.

(²) (³) Nationalitetsbeteckning i enlighet med artikel 37 i Wienkonventionen av den 8 november 1968, vilken ingått inom ramen för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa.

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

Del I. Uppgifter om fordonet

Artikel	O/V (⁴)	Anmärkning (⁵)
Registreringsnummer	O	(Kod A) Fullständigt registreringsnummer på det aktuella fordonet
Chassinummer/fordonets identifieringsnummer	O	(Kod E) Fullständigt chassinummer/identifieringsnummer på det aktuella fordonet
Registreringsmedlemsstat	O	Nationalitetsbeteckning (⁶) för den medlemsstat där det aktuella fordonet är registrerat
Märke	O	(Kod D.1) Fordonets märke, t.ex. Ford, Opel, Renault
Fordonets modell	O	(Kod D.3) Fordonets modell, t.ex. Focus, Astra, Megane
EU-kategorikod	O	(Kod J) t.ex. N1, M2, N2, L, T
Registreringsdatum	O	(Kod I) Datum för den senaste registreringen av det aktuella fordonet
Språk	O	Vilket språk fordonets registreringsbevis är upprättat på
Tidigare förfrågningar	V	Datum för tidigare förfrågningar om det aktuella fordonet
Dag för första registrering av fordonet	O	(Kod B)
Högsta tekniskt tillåtna lastade vikt, utom för motorcyklar	O	(Kod F.1)
Fordonets högsta tillåtna totalvikt vid bruk i den medlemsstat där den registrerats	O	(Kod F.2)
Hela fordonets högsta tillåtna totalvikt vid bruk i den medlemsstat där den registrerats	O	(Kod F.3)

Fordonets tjänstevikt inklusive karosseri och, för dragfordon som brukas i annan kategori än M1, inklusive kopplingsanordning	O	(Kod G)
(L) Antal axlar	O	(Kod L)
(M) Axelavstånd (i mm)	O	(Kod M)
(N) Fördelning av högsta tillåtna tekniska totalvikt mellan axlarna, för fordon med total vikt som överstiger 3 500 kg: (N.1) Axel 1 (i kg) (N.2) Axel 2 (i kg), i förekommande fall (N.3) Axel 3 (i kg), i förekommande fall (N.4) Axel 4 (i kg), i förekommande fall (N.5) Axel 5 (i kg), i förekommande fall	O	(Kod N) (Kod N.1) (Kod N.2) (Kod N.3) (Kod N.4) (Kod N.5)
(O) Släpfordonets största tillåtna massa (O.1) bromsat (i kg) (O.2) obromsat (i kg)	O	(Kod O) (Kod O.1) (Kod O.2)
(P) motor: P(.3) typ av bränsle eller kraftkälla	O	(Kod P) (Kod P.3)
Eurotyp	O	(Kod V.9)

(⁴) M = obligatorisk, V = valfri.

(⁵) Koderna är harmoniserade i enlighet med bilagorna I och II till rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

(⁶) Nationalitetsbeteckning i enlighet med artikel 37 i Wienkonventionen av den 8 november 1968, vilken ingåtts inom ramen för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa.

Del II. Uppgifter om fordonsägare och fordonsinnehavare

Artikel	O/V ⁽⁷⁾	Anmärkningar ⁽⁸⁾
Uppgifter om fordonsinnehavare		(Kod C.1) Uppgifterna avser innehavaren av det berörda registreringsbeviset.
Registrerad innehavares (företags) namn	O	(Kod C.1.1) Separata fält ska användas för efternamn, infix och titlar, och namnet ska anges i utskriftsvänligt format.
Förnamn	O	(Kod C.1.2) Separata fält ska användas för förnamn och initialer, och namnet ska anges 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.
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Juridisk person	O	Fysisk eller juridisk person
Födelseort	V	
ID-nummer	V	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget
Uppgifter om fordonsägare		(Kod C.2) Uppgifterna avser fordonets ägare.
Ägarens (företagets) namn	O	(Kod C.2.1)
Förnamn	O	(Kod C.2.2)
Adress	O	(Kod C.2.3)
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Juridisk person	O	Fysisk eller juridisk person
Födelseort	V	
ID-nummer	O	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget

⁽⁷⁾ O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.

⁽⁸⁾ Koderna är harmoniserade i enlighet med bilagorna I och II till rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

Del III. Uppgifter om fordonens slutanvändare

Artikel	O/V (e)	Anmärkningar
Uppgifter om fordonets slutanvändare		Uppgifterna avser fordonets slutanvändare.
De registrerade slutanvändarnas namn	O	Separata fält ska användas för efternamn, infix och titlar, och namnet ska anges i utskriftsvänligt format.
Förnamn	O	Separata fält ska användas för förnamn och initialer, och namnet ska anges 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.
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Födelseort	V	
ID-nummer	O	Ett nummer som entydigt identifierar personen

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

Del IV. Uppgifter om fordonens tidigare innehavare och ägare, i enlighet med artikel 4.3

Artikel	O/V ⁽¹⁰⁾	Anmärkningar ⁽¹¹⁾
Uppgifter om fordonets tidigare innehavare		(Kod C.1) Uppgifterna avser innehavaren av det berörda registreringsbeviset.
Registrerade tidigare innehavares namn (person eller företag)	O	(Kod C.1.1) Separata fält ska användas för efternamn, infix och titlar, och namnet ska anges i utskriftsvänligt format.
Förnamn	O	(Kod C.1.2) Separata fält ska användas för förnamn och initialer, och namnet ska anges 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.
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Juridisk person	O	Fysisk eller juridisk person
Födelseort	V	
ID-nummer	V	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget.
Uppgifter om fordonets tidigare ägare		(Kod C.2) Uppgifterna avser fordonets tidigare ägare.
Namn på tidigare ägare (person eller företag)	O	(Kod C.2.1)
Förnamn	O	(Kod C.2.2)
Adress	O	(Kod C.2.3)
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Juridisk person	O	Fysisk eller juridisk person
Födelseort	V	
ID-nummer	V	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget.

⁽¹⁰⁾ O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.

⁽¹⁰⁾ Koderna är harmoniserade i enlighet med bilagorna I och II till rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

Del V. Uppgifter om fordonets tidigare slutanvändare, i enlighet med artikel 4.3

Artikel	O/V ⁽¹⁰⁾	Anmärkningar
Uppgifter om fordonets tidigare slutanvändare		Uppgifterna avser fordonets tidigare slutanvändare.
Namn på tidigare registrerade slutanvändare	O	Separata fält ska användas för efternamn, infix och titlar, och namnet ska anges i utskriftsvänligt format.
Förnamn	O	Separata fält ska användas för förnamn och initialer, och namnet ska anges 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.
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Födelseort	V	
ID-nummer	O	Ett nummer som entydigt identifierar personen

⁽¹⁰⁾ O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.”.