

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av 15 § i lagen om fordonstrafikregistret och av vägtrafiklagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om fordonstrafikregistret och vägtrafiklagen ändras. Genom lagändringarna fullgörs skyldigheterna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (CBE-direktivet). Direktivet syftar till att säkerställa en effektiv utredning av trafiksäkerhetsrelaterade brott även när dessa brott begås med ett fordon registrerat i en annan EU-medlemsstat än den medlemsstat där brottet begicks.

Enligt CBE-direktivet ska EU-medlemsstaterna utbyta uppgifter om fordon och fordons ägare eller innehavare som finns i medlemsstaternas fordonsregister. Den stat där ett brott har begåtts kan använda de uppgifter som den fått av en annan medlemsstat för att fastställa vem som är personligen ansvarig för de trafiksäkerhetsrelaterade brott eller förseelser som avses i direktivet. Informationsutbytet effektiviserar i synnerhet utredningen av de trafikbrott och trafikförseelser som registrerats vid automatisk trafikövervakning samt verkställigheten av påföljderna.

De möjligheter att utbyta uppgifter som krävs enligt CBE-direktivet finns redan i nuläget i Finlands fordonstrafikregister. I lagen om fordonstrafikregistret föreskrivs om möjligheten att lämna ut uppgifter ur registret till både nationella och internationella myndigheter och andra aktörer. Det föreslås dock att till lagen om fordonstrafikregistret fogas ett omnämnande av att de logguppgifter och

övervakningsuppgifter som uppkommer vid behandling av uppgifter enligt CBE-direktivet lagras i och utplånas ur fordonstrafikregistret i enlighet med rådets beslut om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (Prümrådsbeslutet). Fordonstrafikregistret förs av Trafiksäkerhetsverket som är det nationella kontaktställe för utbyte av uppgifter som avses i CBE-direktivet.

Det föreslås att till vägtrafiklagen fogas en bestämmelse i enlighet med CBE-direktivet om ett informationsbrev som polisen får skicka ut till ägaren eller innehavaren av det utomlands registrerade fordonet eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för det trafiksäkerhetsrelaterade brottet. En förutsättning för att ett informationsbrev ska kunna skickas ut är att tillsynsmyndigheten beslutar att inleda uppföljningsförfaranden avseende de misstänkta trafikbrotten. I vägtrafiklagen ska det även föreskrivas om de uppgifter som enligt CBE-direktivet ska inkluderas i informationsbrevet, nämligen trafikbrottets eller trafikförseelsens rättsliga påföljder i Finland, brottets eller trafikförseelsens art och ort, datum och tidpunkt för brottet eller förseelsen samt beteckningarna på de brott eller förseelser som har överträdelsen gäller.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	4
1 INLEDNING	4
2 BEDÖMNING AV NULÄGET	4
2.1 Lagstiftningen i EU och bakgrunden till lagstiftningen.....	4
<i>Det nationella och europeiska trafiksäkerhetsläget.....</i>	4
<i>CBE-direktivets centrala innehåll.....</i>	5
2.2 Övervakning av utländska fordon i vägtrafiken	7
2.3 Automatisk vägtrafikövervakning	9
<i>Övervakningens omfattning och hur den fördelas på vägnätet</i>	11
<i>Behandlingen av hastighetsförseelser.....</i>	11
<i>Organiseringen av övervakningen och administrationen</i>	12
<i>Påföljder</i>	12
<i>Ansvar för trafikbrott</i>	13
<i>Förfarande</i>	13
<i>Ägarens och innehavarens skyldighet att uppge föraren samt påföljderna för försummelse av denna skyldighet.....</i>	14
<i>Juridiska personers ansvar för trafikbrott.....</i>	14
2.4 Automatiserat internationellt informationsutbyte.....	14
<i>Prümfördraget och Prümbesluten.....</i>	15
<i>Finlands fordonstrafikregister som ett redskap för internationellt informationsutbyte</i>	15
<i>Utlämnande av uppgifter ur fordonstrafikregistret till utlandet.....</i>	16
<i>Informationssystemet Eucaris</i>	16
2.5 Skydd av personuppgifter vid internationellt informationsutbyte	17
2.6 Verkställigheten i en annan stat av böter eller andra betalningspåföljder i vägtrafiken. 18	
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	20
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	23
4.1 Konsekvenser för myndigheterna	23
4.2 Ekonomiska konsekvenser	23
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	24
6 ÅLANDS STÄLLNING	24
DETALJMOTIVERING	24
1 LAGFÖRSLAG	24
1.1 Lagen om fordonstrafikregistret	24
1.2 Vägtrafiklagen	25
2 IKRAFTTRÄDANDE.....	26
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	26
LAGFÖRSLAG.....	27
om ändring av 15 § i lagen om fordonstrafikregistret.....	27
om ändring av vägtrafiklagen	28

BILAGA.....	30
PARALLELTEXT.....	30
om ändring av 15 § i lagen om fordonstrafikregistret.....	30

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Syftet med denna proposition är att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafik-säkerhetsrelaterade brott, nedan CBE-direktivet. Direktivet syftar till att förbättra trafiksäkerheten genom att effektivisera trafikövervakningen och verkställigheten av påföljderna.

Med tanke på trafiksäkerheten är det viktigt att påföljderna för trafikbrott verkställs effektivt och konsekvent. Trots de möjligheter som ges enligt rådets beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet, och rådets beslut 2008/616/RIF om genomförande av beslut 2008/615/RIF, nedan Prümbesluten, verkställs påföljder i form av bötesstraff för trafikbrott som begås med ett fordon som är registrerat i en annan EU-medlemsstat sällan i den stat där brottet begicks. Med tanke på trafikanternas likställdhet är det dock viktigt att man även i dessa gränsöverskridande situationer kan garantera en effektiv förundersökning av trafiksäkerhetsrelaterade brott och förseelser och en effektiv verkställighet.

2 Bedömning av nuläget

2.1 Lagstiftningen i EU och bakgrunden till lagstiftningen

Det nationella och europeiska trafiksäkerhetsläget

År 2001 förolyckades sammanlagt cirka 54 000 människor i vägtrafiken i Europeiska unionen. Antalet var så stort att Europeiska unionen vidtog åtgärder för att förbättra situationen. År 2001 ställde unionen upp som mål att dödsfallen i trafiken skulle halveras inom unionens område före 2010.

Antalet dödsfall i vägtrafiken i Europeiska unionen minskade med 6 procent före 2004 och med 5 procent före 2006. År 2007 avstannade dock den positiva utvecklingen, ef-

tersom det 2007 förolyckades cirka 43 000 människor i vägtrafiken i Europa.

Efter 2007 förbättrades situationen på nytt så att dödsfallen i trafiken i Europeiska unionen 2001–2010 minskade med sammanlagt 43 procent. Således minskade dödsfallen under målperioden 2001–2010 årligen med i genomsnitt 6 procent.

År 2011 saktades utvecklingen än en gång av och minskningen var bara 2 procent. Trots detta utvecklades trafiksäkerheten i t.ex. Lettland och Danmark positivt 2011. Där emot ökade antalet dödsfall i trafiken i Finland, Tyskland och Sverige, vilkas säkerhetsstatistik genomgående har varit bra. Antalet dödsfall i trafiken ökade även i sådana medlemsstater där trafiksäkerheten redan tidigare var dålig, t.ex. i Polen och Belgien. I nuläget förolyckas cirka 85 människor per dag på vägarna i Europa.

Europeiska kommissionen ställde i juli 2010 upp ett nytt mål: antalet dödsfall i trafiken ska före 2020 halveras från 2010 års nivå. I kommissionens åtgärdsprogram för trafiksäkerhet läggs det fram initiativ och åtgärder genom vilka man strävar efter att förbättra fordon, infrastruktur och trafikanternas beteende. Ett centralt delområde i åtgärdsprogrammet är att effektivisera trafikövervakningen. Även Europaparlamentet har 2012 genom sina rekommendationer förbundit sig till målet.

Också i Finland strävar man efter att halvera dödsfallen i trafiken före 2020. Enligt det etappmål för trafiksäkerheten som ställdes upp för 2010 ska antalet dödsfall till följd av trafikolyckor minska till under 250. Målet på lång sikt är att förbättra trafiksäkerheten så att det i Finland 2025 förolyckas högst 100 personer i trafiken. Enligt målet för 2020 får det i Finland inte förolyckas mer än 136 människor i vägtrafiken det året.

Trafiksäkerheten har i Finland förbättrats på lång sikt. Antalet allvarliga trafikolyckor och särskilt antalet dödsfall i trafiken har långsamt sjunkit. Under det senaste årtiondet (åren 2000–2010) har antalet dödsfall i trafiken minskat från 396 till 279 och antalet skadade från 8 508 till 8 057. År 2010 förolyck-

ades 272 personer i vägtrafiken i Finland och 7 673 personer skadades. Det etappmål som ställts upp för 2010 uppnåddes således inte.

Finlands regering har som mål att Finland när det gäller trafiksäkerheten ska vara bland de bästa staterna i Europa. Enligt en jämförelse relaterad till invånarantal har Finlands placering dock försämrats något under de senaste åren. I den europeiska jämförelsen av trafiksäkerheten kom Finland på tolfte plats 2011. Vid en granskning av den procentuella minskningen av antalet dödsfall i trafiken under det senaste årtiondet kom Finland på tjugotredje plats. De övriga nordiska länderna har klarat sig bättre än Finland och har kunnat förbättra sin trafiksäkerhet ytterligare, även om de i princip har varit bland de bästa i Europa.

År 2012 förbättrades situationen i Finland, eftersom antalet dödsfall i trafiken och allvarliga personskador klart minskade. Det förolyckades 255 personer och 5 714 personer skadades. Siffrorna är de bästa för tidsperioden efter kriget. Det ser dessutom ut som om man 2013 vad gäller trafiksäkerheten kommer att vara på ungefär samma nivå som 2012.

Att förbättra trafiksäkerheten är en gemensam europeisk målsättning. Europeiska kommissionen påpekade i sitt meddelande av den 20 juli 2010 med titeln "Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020" att genomförande av lagstiftningen fortfarande är av största vikt om man vill skapa förutsättningarna för en betydande minskning av antalet dödsfall och skador i trafiken. Det är därför nödvändigt att även i fortsättningen fästa särskild vikt vid trafikövervakningen. I Finland utfärdade statsrådet den 5 december 2012 ett principbeslut om förbättrande av vägtrafiksäkerheten enligt vilket ett utvecklingsprogram för trafikövervakning för åren 2013–2015 ska genomföras.

CBE-direktivets centrala innehåll

Enligt artikel 1 i CBE-direktivet syftar direktivet till att säkerställa en hög skyddsnivå för samtliga trafikanter i Europeiska unionen genom att effektivisera verkställandet av påföljder för trafiksäkerhetsrelaterade brott i

anslutning till den gränsöverskridande trafiksäkerheten, när dessa brott begås med ett fordon registrerat i en annan medlemsstat än den medlemsstat där brottet begicks.

Enligt artikel 2 gäller direktivet följande trafiksäkerhetsrelaterade brott:

- a) fortkörning,
- b) ej använt bilbälte,
- c) rödljuskörning,
- d) rattfylleri,
- e) drograttfylleri,
- f) ej burit hjälm,
- g) användning av förbjuden körbana, och
- h) olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning.

I artikel 4 föreskrivs om förfarandet för informationsutbyte mellan medlemsstaterna.

Vid utredningen av ovannämnda trafiksäkerhetsrelaterade brott och förseelser ska medlemsstaterna ge övriga medlemsstaters nationella kontaktställen tillträde till uppgifter i de nationella fordonsregistren, med rätt att göra automatiska sökningar angående uppgifter om fordonet, och uppgifter om fordonsägaren eller fordonsinnehavaren. De uppgifter som är nödvändiga för att göra en sökning finns i bilaga I till direktivet. Sökningar i form av utgående förfrågningar ska, med hjälp av fordonets fullständiga registreringsnummer, utföras av det nationella kontaktstället i den medlemsstat där brottet begicks. Dessa sökningar ska i huvudsak utföras i överensstämmelse med förfarandena i kapitel 3 i bilagan till genomföranderådsbeslut 2008/616/RIF.

Den medlemsstat där brottet begicks ska på det sätt som anges i artikel 4 använda uppgifterna som erhållits för att fastställa vem som är personligen ansvarig för trafiksäkerhetsrelaterade brott eller förseelser. Varje medlemsstat ska för utbyte av uppgifter utse ett nationellt kontaktställe. Kontaktställets befogenheter ska fastställas i enlighet med den berörda medlemsstatens tillämpliga nationella lagstiftning.

I artikel 4 i direktivet föreskrivs även att medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att informationsutbytet sker via samverkande elektroniska system utan att uppgifter från andra databaser används. Medlemsstaterna ska se till att detta

informationsutbyte sker på ett kostnadseffektivt och säkert sätt och säkerställa säkerheten för och skyddet av de överförda uppgifterna, i så stor utsträckning som möjligt med hjälp av befintlig programvara, såsom den för artikel 12 i Prüm-rådsbeslutet 2008/615/RIF särskilt utarbetade programvaran (informationssystemet Eucaris) och ändrade versioner av denna programvara. De ändrade versionerna av programvaran ska möjliggöra informationsutbyte både online i realtid och via batchöverföring, och det senare alternativet möjliggör ett utbyte av flera förfrågningar eller svar i ett enda meddelande. Varje medlemsstat ska även ansvara för sina kostnader för administrationen, användningen och underhållet av den programvara som används.

Enligt artikel 5 i CBE-direktivet ska den medlemsstat där brottet begicks besluta huruvida uppföljningsförfaranden ska inledas avseende trafiksäkerhetsrelaterade brott eller förseelser. Om den medlemsstat där brottet begicks beslutar att inleda sådana förfaranden ska denna medlemsstat, i överensstämmelse med sin nationella lagstiftning, informera ägaren eller innehavaren av fordonet, eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för trafikbrottet eller trafikförseelsen om detta. Denna information ska i enlighet med den nationella lagstiftningen omfatta de rättsliga följderna av detta inom den medlemsstats territorium där brottet begicks enligt den medlemsstatens lagstiftning. När den medlemsstat där brottet begicks skickar ut informationsbrevet till ägaren, innehavaren eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för det trafiksäkerhetsrelaterade brottet ska all relevant information inkluderas, framför allt vilket trafikbrott eller vilken trafikförseelse som avses, ort, datum och tidpunkt för brottet, vilken nationell lagstiftning som överträtts samt påföljden och i tillämpliga fall uppgifter om den utrustning som har använts för att upptäcka brottet. För detta ändamål får den medlemsstat där brottet begicks använda mallen i bilaga II till direktivet.

I artikel 5 i direktivet föreskrivs det dessutom om det språk som informationsbrevet ska skickas ut på. Informationsbrevet ska skickas ut på det språk som registreringsbeviset är avfattat på, om detta är känt, eller på ett av de

officiella språken i registreringsmedlemsstaten.

I artikel 6 i CBE-direktivet föreskrivs det om de rapporter om tillämpningen av direktivet som ska föreläggas kommissionen. Den första rapporten ska föreläggas senast den 7 november 2014. Följande rapport ska föreläggas kommissionen senast den 6 maj 2016 och därefter vartannat år. Rapporten ska innehålla uppgifter om hur många automatiska sökningar som den medlemsstat där brottet begicks har genomfört riktade till det nationella kontaktstället i registreringsmedlemsstaten till följd av brott som begåtts på dess territorium, tillsammans med uppgifter om vilken typ av brott som förfrågningarna gällde samt om antalet resultatlösa förfrågningar. 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 ett informationsbrev.

Bestämmelserna om dataskydd i rådets rambeslut 2008/977/RIF om skydd av personuppgifter som behandlas inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete ska på det sätt som anges i artikel 7 i CBE-direktivet tillämpas på personuppgifter som behandlats enligt direktivet. Varje medlemsstat ska, inom en rimlig tidsperiod, säkerställa att de personuppgifter som behandlas korrigeras om de är felaktiga eller raderas eller blockerats när de inte längre behövs, i enlighet med artiklarna 4 och 5 i rambeslutet. En tidsgräns för lagring av uppgifter fastställs i enlighet med artikel 9 i rambeslutet. Medlemsstaterna ska dessutom säkerställa att alla personuppgifter som behandlas endast används för de syften som anges i artikel 1 i direktivet och att berörda personer har samma rättigheter att ta del av uppgifter och till rättelse, radering eller blockering av uppgifter samt att begära ersättning och att överklaga som de som följer av nationell lagstiftning som antas för att genomföra relevanta bestämmelser i rambeslut.

Enligt artikel 7 ska alla relevanta bestämmelser om dataskydd i Prüm-beslutet också tillämpas på de personuppgifter som behandlats. Berörda personer ska även ha rätt att få information om vilka personuppgifter som är

registrerade i registreringslandet, som har översänts till den medlemsstat där brottet begicks, inbegripet datum för begäran och den behöriga myndigheten i den medlemsstat där brottet begicks.

I artikel 8 i CBE-direktivet föreskrivs om information till trafikanter. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra en sammanfattning på alla officiella språk för unionens institutioner av de bestämmelser som gäller i medlemsstaterna och som omfattas av tillämpningsområdet för direktivet. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om dessa bestämmelser. Medlemsstaterna ska tillhandahålla trafikanter nödvändig information om de regler som gäller på deras territorium och de åtgärder genom vilka CBE-direktivet genomförs, i samarbete med t.ex. trafiksäkerhetsorganisationer, icke-statliga organisationer som är verksamma på trafiksäkerhetsområdet och bilklubbar.

I bilaga I till CBE-direktivet anges de uppgifter som avses i artikel 4 och som ingår i den sökning som görs med hjälp av informationssystemet Eucaris. Obligatoriska i en sökning är

- uppgifter om fordonet,
- registreringsmedlemsstat,
- registreringsnummer,
- uppgifter om brottet,
- medlemsstat där brottet begicks,
- referensdatum och referensklodslag för brottet, och
- ändamålet med sökningen.

Ovannämnda uppgifter är obligatoriska i sökningen, när de finns i ett nationellt register.

De obligatoriska uppgifter om fordonet (när de finns i ett nationellt register) som avses i artikel 4 och som ska utlämnas till en annan medlemsstat är

- registreringsnummer,
- chassinummer/fordonets identifieringsnummer,
- registreringsland,
- märke,
- fordonets modell, och
- EU-kategorikod.

I del II i bilaga I anges de uppgifter om fordonsägaren eller fordonsinnehavaren som ska tillhandahållas en annan medlemsstat. Uppgifterna är följande:

Uppgifter om fordonsinnehavaren

- registrerade innehavares (företags) namn,
- förnamn,
- adress,
- kön,
- födelsedatum,
- rättslig enhet (enskild person, förening, bolag m.m.)
- födelseort, och
- ID-nummer (ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget)

Uppgifter om fordonsägaren:

- ägarens (företagets) namn,
- förnamn,
- adress,
- kön,
- födelsedatum,
- rättslig enhet,
- födelseort, och
- ID-nummer (ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget)

I bilagan fastställs det dessutom att för skrotade fordon, stulna fordon eller registreringsskyltar eller föråldrad fordonsregistrering ska inga uppgifter om ägare eller innehavare anges. I stället ska meddelandet "Information saknas" skickas till den som gjort en förfrågan.

I bilaga II till CBE-direktivet finns en mall för det informationsbrev som ska skickas ut till ägaren, innehavaren eller en tillfällig användare av ett fordon och som avses i artikel 5 i direktivet.

Enligt artikel 12 i CBE-direktivet ska direktivet införlivas med den nationella lagstiftningen senast den 7 november 2013.

2.2 Övervakning av utländska fordon i vägtrafiken

Trafikövervakning är ett effektivt sätt att upprätthålla trafiksäkerheten. Vid den praktiska övervakningen har det i princip ingen betydelse i vilken stat ett fordon som är föremål för övervakning är registrerat. Vid trafikövervakningen är utländska fordon föremål för samma kontroll som inhemska fordon.

Trots detta vidtas ofta inga åtgärder när det gäller trafikbrott som registrerats vid automatisk trafikövervakning, om det fordon med vilket brottet begicks är registrerat i en annan

EU-medlemsstat än i den stat där brottet be-
gicks. Detta är fallet i hela Europa, även i
Finland. Orsaken är att tillsynsmyndigheter-
na haft svårt att få tillgång till uppgifter om
fordonens ägare eller innehavare. Vissa med-
lemsstater har ingått bilaterala eller multilate-
rala överenskommelser för hantering av
gränsöverskridande trafikbrott och trafikför-
seelser. Trots överenskommelserna före-
kommer det även i dessa stater problem när
det gäller likställdheten i fråga om andra for-
don än sådana som är registrerade i de stater
som ingått överenskommelserna.

En ovillkorlig förutsättning för automatisk
trafikövervakning är att tillsynsmyndigheter-
na i efterhand får tillgång till uppgifter om ett
fordons ägare eller innehavare. I Finland kan
en sådan fortkörning eller körning på ett bus-
skörfält eller spårvagnsfält i strid med väg-
märken som registrerats vid automatisk
övervakning behandlas i ett så kallat villkor-
ligt ordningsbotsförfarande, där ordningsbo-
ten skickas till fordonets ägare eller inneha-
vare i efterhand utan att det reds ut vem föra-
ren var. Det är i nuläget möjligt för med-
lemsstaterna att med stöd av Prümbesluten få
uppgifter om ägaren eller innehavaren av
fordon som är registrerade utomlands. I prak-
tiken utnyttjas denna möjlighet inte i ärenden
som gäller trafikbrott, eftersom de praktiska
problemen i anslutning till att sända informa-
tion om dessa påföljder till utlandet är
många. Problemen kan t.ex. vara språkliga
problem och problem i anslutning till tidsfris-
terna för ordningsbotsförfarandena.

För att det ska vara möjligt att uppnå de na-
tionella och internationella målen för trafik-
säkerheten måste medborgarna godkänna
syftena och målsättningarna med trafiköver-
vakningen. En orsak till att färre medborgare

godkänner trafikövervakningen är att förare
av fordon som är registrerade utomlands i re-
gel inte straffas för trafikbrott. Att den gräns-
överskridande trafikövervakningen försum-
mas är inte förenligt med principen om lik-
ställdhet.

Det finns inga exakta uppgifter om andelen
utomlands bosatta förare i vägtrafiken i Eu-
ropeiska unionen. Enligt de utredningar som
Europeiska kommissionen låtit göra står fö-
rare som bor utomlands för i genomsnitt cir-
ka 5 procent av körkilometrarna i vägtrafi-
ken. Till exempel 2008 utgjorde utlänningar-
nas andel i vägtrafiken 5,5 procent i Frankri-
ke, 3,9 procent i Tyskland och Nederländerna
och 3,9 procent i Förenade kungariket.

Andelen utomlands bosatta av dem som
gjort sig skyldiga till fortkörning varierade i
medlemsstaterna från 2,5 procent till 30 pro-
cent. I Danmark var siffran 2,5 procent, i
Finland 4 procent, i Nederländerna 6 procent,
i spanska Katalonien 8 procent, i Belgien 14
procent samt i Frankrike och Luxemburg 30
procent. Dessa siffror visar att förare som bor
utomlands oftare gör sig skyldiga till fortkör-
ning jämfört med förare som är fast bosatta i
landet.

I Finland finns det ingen exakt statistik
över utländska förares eller fordons delaktig-
het i trafikbrott. I registren görs det ingen
skillnad enligt nationaliteten hos den som
gjort sig skyldig till ett brott. I följande tabell
anges det totala antalet misstänkta trafikbrott
och trafikförseelser som anmälts till polisen
och som begåtts av utlänningar samt den au-
tomatiska övervakningens andel av det totala
antalet.

Antalet misstänkta brott och förseelser som begåtts av utlänningar					
	2008	2009	2010	2011	2012
Trafikbrott	13 335	12 443	12 283	13 153	12 571
Trafikförseelser	9 372	9 193	9 917	10 272	10 492
Totalt	22 707	21 636	22 200	23 425	23 063
Den automatiska övervakningens andel av dessa					
	2008	2009	2010	2011	2012
Trafikbrott	0	47	23	45	128
Trafikförseelser	0	177	222	277	1 147
Totalt	0	224	245	322	1 275

Med den automatiska övervakningens andel avses i tabellen i huvudsak situationer där man vid Finlands östgräns har delgett böter som registrerats på annat håll i landet vid automatisk trafikövervakning. I och med delgivningen har man kunnat ta i bruk en automatisk registreringsnummeravläsare vid gränsbevakningsstationerna.

Medlemsstaterna i unionen har ingått bilaterala överenskommelser om trafikövervakning och verkställighet av påföljder, och med hjälp av dessa överenskommelser strävar man efter att effektivisera delgivandet och verkställigheten av påföljder för trafikbrott och trafikförseelser. En sådan överenskommelse har trätt i kraft bl.a. mellan Belgien och Frankrike den 30 juni 2012. Staterna har kommit överens om ömsesidigt erkännande av påföljderna för trafikbrott som observerats vid automatisk trafikövervakning. Detta innebär i praktiken att en betalningspåföljd för en trafikförseelse sänds direkt till ägaren eller innehavaren av ett fordon som är registrerat i en annan stat och att påföljden verkställs på ett effektivt sätt i den andra staten.

Enligt det europeiska trafikpolisnätverket registrerades det i slutet av 2012 vid den automatiska trafikövervakningen i Frankrike 195 553 trafikförseelser som begåtts med fordon registrerade i Belgien. Förmedlingen av uppgifter om ett fordonns ägare eller innehavare över gränsen mellan Belgien och Frankrike sker även med hjälp av informationssystemet Eucaris.

2.3 Automatisk vägtrafikövervakning

Nationell lagstiftning och praxis

I Finland byggdes den första automatiskt övervakade vägsträckan mellan Pemar och Muurla 1993. Vid vägen installerades åtta kameror på en sträcka på cirka 40 kilometer.

Efter 1993 har byggandet av automatiskt övervakade vägar långsamt blivit vanligare och vid utgången av 2002 omfattades cirka 322 kilometer av huvudvägnätet av automatisk övervakning. Efter 2002 har övervakningen utökats så att cirka 3 000 kilometer av huvudvägarna vid utgången av 2010 omfattades av övervakningen. Samtidigt utökades polisens rörliga övervakningsenheter till 15 enheter.

I nuläget omfattas ungefär hälften av trafiken på Finlands huvudvägar av automatisk övervakning. Däremot omfattas endast cirka 4 procent av vägnätet av kameraövervakning. Utöver detta finns det i vissa städer – t.ex. Helsingfors, Tammerfors och Björneborg – enskilda fasta kameraövervakningsplatser.

I Finlands system, som grundar sig på fasta övervakningsplatser, finns det cirka 900 kameraplatser. Antalet övervakningskameror som ska användas på dem är cirka 90. Det är således möjligt att det på ungefär var tionde övervakningsplats finns en kamera. I praktiken varierar dock kamerornas användningsgrad betydligt inom olika polisdistrikt.

I en internationell jämförelse har Finlands system ansetts vara kostnadseffektivt, eftersom kostnaderna i förhållande till effekterna är låga (Kallberg, V-P – Törnqvist, J.: Möjligheterna för effektivisering av den automatiska hastighetsövervakningen. Lintu-utredningar 5/2011).

Enligt opinionsundersökningar och utredningar är kameraövervakning allmänt godkänd i Finland. Enligt en utredning som gjor-

des 2004 ansåg 86 procent av förarna att trafikövervakning som görs med kameror är godtagbar (Beilinson, L. — Rathmayer, R. — Vuolijoki, A.: Kuljettäjien käsitykset nopeusvalvonnan yleisyydestä ja puuttumiskynnyksestä. VTT tiedotteita 2242). Enligt en opinionsundersökning som Trafikskyddet gjorde 2007 understödde 56 procent av bilisterna en utökning av den automatiska övervakningen.

På överträdelser med högst 20 kilometer i timmen som registrerats vid automatisk trafikövervakning har det sedan 2006 tillämpats ett förenklat ordningsbotsförfarande. Bestämmelser om förfarandet finns i 2 a kap. i lagen om ordningsbotsförfarande (66/1983). Enligt 13 a § i den lagen kan bestämmelserna i kapitlet tillämpas på behandlingen av en ordningsbotsförelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och som har observerats vid automatisk trafikövervakning eller annars utan att fordonet har stoppats, när förelsen gäller överskridande av den högsta tillåtna hastigheten med högst 20 kilometer i timmen, eller körning på ett busskörfält eller spårvagnsfält i strid med vägmärken.

I praktiken är det i förfarandet fråga om att man försöker utreda vem som har kört ett fordon med vilket ett trafikbrott eller en trafikförelse har begåtts, vanligen fortkörning, genom att fotografera registreringsnumret som finns framtill på fordonet samt föraren. Utifrån fotografiet och med hjälp av uppgifterna i fordonstrafikregistret tar man reda på fordonets ägare, innehavare eller en annan motsvarande person, och ett villkorligt ordningsbotsföreläggande skickas till denna. Om ägaren, innehavaren eller en annan motsvarande person inte motsätter sig föreläggandet, vinner boten laga kraft. Om personen motsätter sig föreläggandet, ska polisen försöka utreda vem som körde fordonet. Motsättandet behöver inte motiveras på något sätt.

Om den högsta tillåtna hastigheten överskrids med mer än 20 kilometer i timmen ska man alltid utreda vem föraren är och vid behandlingen av gärningen ska ordningen i vanliga brottmål iaktas, dvs. i praktiken lagen om strafforderförfarande (692/1993). Storleken på den ordningsbot som föreläggs för överträdelse av hastighetsbegränsning beror enligt 7 § i lagen om ordningsbotsförelse-

ser (756/2010) på hur stort överskridandet är och på hastighetsbegränsningen enligt vad som beskrivs i tabellen nedan

Överträdelse	Begränsning	Begränsning
	> 60 km/h	≤ 60 km/h
≤ 15 km/h	85 €	70 €
> 15 km/h och ≤ 20 km/h	115 €	100 €

Enligt polisens övervakningsanvisningar vidtas i Finland åtgärder som leder till betalning endast om den tillåtna hastigheten överskrids med 8 kilometer i timmen. Från den registrerade hastigheten dras det först av 3 kilometer i timmen för att undvika felvisningar orsakade av eventuell inexacthet i mätningmetoden. Således föreläggs en ordningsbot i själva verket för en överträdelse på 11 kilometer i timmen.

År 2011 påförde polisen vid automatisk övervakning olika påföljder enligt tabellen nedan

Antal	2011
Anmärkning	210 536
Ordningsbot	36 951
Straffyckande	16 306
Villkorlig ordningsbot	171 039
Totalt	434 832

Av de cirka 171 039 ordningsböter som förelades vid automatisk övervakning 2011 besträds ungefär 6 800 (cirka 4 procent).

I Finland registrerades det 2011 sammanlagt 331 564 fortkörningar, av vilka 63 755 var äventyrande av trafiksäkerheten och 267 809 var trafikförelser.

Enligt Trafikverkets utredningar innebär den nuvarande automatiska hastighetsövervakningen i vägtrafiken en årlig minskning på 87 personskador och 27 dödsfall i trafiken. Dessutom har det beräknats att man före utgången av 2008 med hjälp av systemet hade undvikit åtminstone 300 personskador och nästan 100 dödsfall i trafiken (Peltola, H.

— Rajamäki, R.: Uppskattning av effekterna av automatisk hastighetsövervakning. Vägförvaltningens interna publikationer 57/2009). Mer allmänt beräknat hade den automatiska trafikövervakningen vid utgången av 2012 förhindrat cirka 550 personskador och räddat cirka 180 människoliv (Beilinson, L. — Kallberg, V-P.: Ajonopeuksien kamera- valvonta turvaa liikennettä. Haaste 4/2012). Enligt Trafikverkets utredningar medför övervakningen till följd av uteblivna kostnader för olyckor en årlig besparing på cirka 80 miljoner euro för samhället.

Internationell jämförelse

I FoU-programmet för vägtrafiksäkerheten på lång sikt utreddes de nationella möjligheterna för en effektivisering av den automatiska hastighetsövervakningen (Lintu- utredningar 5/2012). I undersökningen jämfördes de allmänna dragen i de automatiska trafikövervaknings- och påföljdssystemen i Finland, Sverige, Norge, Danmark, Nederländerna, Österrike, Frankrike, Storbritannien och delstaten Victoria i Australien. I följande avsnitt beskrivs i korthet skillnaderna i de ovan nämnda europeiska staternas system.

Övervakningens omfattning och hur den fördelas på vägnätet

Längden på det vägnät som omfattas av automatisk övervakning som grundar sig på fasta kameraplatser och mätning av punkthastigheter varierar i staterna som jämförs. År 2012 uppgick det övervakade vägnätet i Sverige och Finland till cirka 3 000 kilometer och i Frankrike till cirka 65 000 kilometer. Även antalet övervakningskameror varierar mycket och i de flesta systemen finns det flera hundra kameror. I alla stater riktar sig övervakningen i huvudsak till landsvägar. Valet av ställen som ska övervakas påverkas i alla stater av vägens olyckshistoria eller körhastigheterna.

Övervakning som grundar sig på rörliga kameror finns i alla stater, förutom i Norge. Valet av övervakningsplatser påverkas av samma faktorer som vid fast kameraövervakning, men rörliga kameror används oftare i det lägre vägnätet. I Finland används rörliga

kameror särskilt i tätorter. Så kallad övervakning av genomsnittshastigheter eller övervakning av medelhastigheter finns i Österrike, Norge (fem platser), Storbritannien och Nederländerna (flera platser).

I jämförelsestaterna påverkas valet av var fast övervakningsutrustning ska placeras av olyckshistorien och hastighetsnivån, men även av praktiska faktorer, t.ex. tillgången till elektricitet. Endast i Storbritannien används fortfarande filmkameror. Bilderna och uppgifterna om hastigheter sparas i apparaternas fasta minnen eller i flyttbar minnesutrustning. I Frankrike, Sverige och Nederländerna skickas bilderna elektroniskt direkt till övervakningscentralen för vidare behandling. I Finland förbereds en övergång till partiell elektronisk dataöverföring.

Hastigheter mäts med radar eller med hjälp av induktionsslingsor i vägytan. Identifiering av forare sker förutom i Finland endast i Sverige och Norge. Kamerautrustningens lagringskapacitet eller kapacitet för (automatisk) dataöverföring begränsar inte användningen av staternas hastighetsövervakningssystem.

I Sverige aktiveras hastighetskamerorna av övervakningscentralen när körhastigheterna eller riskerna för olyckor är höga. Systemet registrerar årligen 230 000 fordon med vilka brott eller förseelser begås. I Sverige registrerar mätutrustningen hastigheten hos alla fordon som passerar platsen där mätningen utförs. Även i Österrike och Finland samlas det med övervakningsutrustningen in information om andelen hastighetsöverträdelser av olika storlek. Användning av övervakningsutrustningen för allmän uppföljning av hastigheter förbereds även i Norge. I Finland administrerar Trafikverket automatiska mätstationer för trafikinformation där det samlas in uppgifter om körhastigheter.

Den fasta övervakningsutrustningen är i alla jämförelsestater lätt att upptäcka. I Nederländerna och Storbritannien målas utrustningens kamerafodral i iögonfallande färger.

Behandlingen av hastighetsförseelser

Hastighetsmätningarnas tekniska tolerans, dvs. den minskning som görs i den uppmätta hastigheten innan sanktioner påförs, varierar i staterna som jämförs. I Nederländerna och

Frankrike är alla hastighetsöverträdelser som efter det att den tekniska toleransen dragits av överskrider hastighetsbegränsningen med åtminstone 1 kilometer i timmen straffbara. Enligt finska polisens hastighetsövervakningsanvisningar ska fordonets ägare eller innehavare ges en skriftlig anmärkning för hastighetsöverträdelser som efter toleransavdraget är 4–7 kilometer i timmen. Även i Österrike kan man ge skriftliga anmärkningar.

I Nederländerna är behandlingen av trafikförseelser helt automatiserad. Manuellt behandlas endast fall där man inte automatiskt kan läsa registreringsskylten som fotograferrats framifrån. I alla andra stater granskas bilderna som kamerorna har tagit. Arbetsmomenten i den manuella behandlingen av bilderna bestämmer i praktiken hela systemets kapacitet. I Norge och Danmark är personalen som sköter behandlingen av förseelserna fem gånger så stor som i Finland.

Andelen fall som avskrivits på grund av bristfälliga uppgifter är dock mindre i Finland än i de andra staterna.

Organiseringen av övervakningen och administrationen

Byggande och underhåll av fasta kameraplatser ska i Europa vanligen utföras av väghållningsmyndigheten. I olika stater ansvarar olika organisationer för dataöverföringen från fasta kameraplatser till platsen där förseelserna behandlas, liksom för kvalitetskontrollen.

I jämförelsestaterna påförs påföljder antingen av polisen eller av åklagarmyndigheten. Också andra aktörer kan delta i delgivandet av påföljderna. I till exempel Storbritannien deltar cirka 40 självständiga Safety Camera Partnership i övervakningen, och i dessa partnerskap deltar polisen, rättsväsendet, väghållningsmyndigheten och den lokala förvaltningsmyndigheten.

I Danmark planeras en omorganisering av den automatiska övervakningen så att väghållningsmyndigheten ansvarar för tekniken och polisen för de andra förfarandena.

Påföljder

För s.k. små fortkörningar är påföljderna i Österrike och Nederländerna administrativa avgifter. I till exempel Nederländerna är påföljden en avgift, om den tillåtna hastigheten överskrids med mindre än 31 kilometer i timmen eller med mindre än 41 kilometer i timmen på motorväg. Större fortkörningar klassificeras som brott, som förenas med bötesstraff.

Nivån på påföljderna varierar enligt stat. Endast i Finland påförs straff i form av inkomstrelaterade dagsböter. Vanligen är nivån graderad enligt hur stor hastighetsöverträdelserna är och vägens art och i vissa fall påverkar förfarandet påföljderna. I en del länder anges gränsen för fortkörning som absoluta siffror, i vissa som procent av den tillåtna maximihastigheten.

I Nederländerna är den fasta avgiften graderad enligt de olika gränserna för fortkörning. Gränserna är 1 kilometer i timmen, när hastighetsöverträdelserna är högst 30 kilometer i timmen och efter det är gränserna 5 kilometer i timmen. Om hastighetsöverträdelserna är t.ex. 20 kilometer i timmen, är böterna 132 euro.

I Norges summariska förfarande är böterna 600 kronor (cirka 80 euro) när den högsta tillåtna hastigheten är 60 kilometer i timmen och hastighetsöverträdelserna är högst 5 kilometer i timmen. Böterna är 4 200 kronor (cirka 540 euro) när överträdelserna är över 15 och högst 20 kilometer i timmen. Om den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen, är böterna 3 600 kronor (cirka 465 euro) när överträdelserna är över 15 och högst 20 kilometer i timmen.

I Danmark används gränzoner som anges i procent. Böterna är 1 000 kronor (cirka 135 euro) när överträdelserna är under 20 procent av den tillåtna hastigheten och 3 500 kronor (cirka 470 euro) när överträdelserna är minst 80 procent. I fråga om tunga fordon och fordon med släpvagn är ökningen för varje gränzonen 500 kronor (cirka 67 euro).

I Österrike är påföljderna graderade enligt hur mycket hastigheten överskrids och enligt huruvida förseelsen har skett i en tätort eller utanför tätort. Om en förseelse som skett på landsväg behandlas i ett summariskt förfarande, är avgiften 30–60 euro beroende på

hur mycket hastighetsbegränsningen överskrids.

I Storbritannien är påföljden för små fortkörningar 60 pund (cirka 70 euro). Som små förseelser anses 20 engelska mil i timmen inom begränsningsområdet och om begränsningen överskrids med högst 15–25 engelska mil. Inom ett begränsningsområde med 30 engelska mil i timmen är gränsen 20 engelska mil i timmen och för större hastighetsbegränsningar 25 engelska mil i timmen. De största hastighetsöverträdelserna behandlas i domstol, och då är maximistraffet 5 000 pund (cirka 5 850 euro).

Även i Frankrike är bötesbeloppet fast, dock inte i det fall att hastighetsöverträdelserna är större än 50 kilometer i timmen.

Ansvar för trafikbrott

Förutom i Nederländerna baserar sig ansvaret för trafikbrott eller trafikförseelser i jämförelsestaternas system på giltighetsprincipen, med andra ord på förarens ansvar för gärningen.

I Nederländerna varierar fordonsägarens eller fordonsinnehavarens ställning beroende på gärningens svårighetsgrad. En administrativ fast avgift påförs fordonets ägare eller innehavare om gärningen är lindrig. Ägare eller innehavare kan dock befrias från betalningsskyldigheten om de kan påvisa att fordonet har använts olovligt och att de inte har kunnat förhindra denna användning. Om det är fråga om en allvarligare gärning ansvarar personen som körde fordonet för den.

I dessa situationer måste ägaren för att befrias från ansvar uppge vem som kört fordonet. Om ägarna inte kan uppge vem som kört fordonet, befrias de från ansvar om de inte kan anses skyldiga till okunnigheten.

Storbritanniens lagstiftning grundar sig i huvudsak på förarens ansvar. I situationer där ägare eller innehavare förnekar att de kört fordonet och inte uppger förarens identitet, gör de sig skyldiga till en handling som är straffbar i sig. Ägarna befrias i dessa situationer från ansvar, om de inte rimligen kan antas ha känt till identiteten på den som kört fordonet, t.ex. i situationer där fordonet har stulits. En person som uppgetts som förare

kan befrias från ansvar genom att uppge att en annan person var föraren.

Systemet i Frankrike baserar sig på förarens ansvar så att ägaren eller innehavaren befrias från ansvar genom att namnge föraren. Ägarna eller innehavarna ansvarar för betalningen av böterna, om de inte uppger föraren. Om ägaren eller innehavaren betalar böterna genast, är bötesbeloppet lägre. Om den som uppgetts vara föraren förnekar att han eller hon kört fordonet, görs det en polisutredning i ärendet. Den som uppgetts vara föraren kan även söka ändring i betalningsbeslutet, men denna måste då ställa en säkerhet som är större än avgiften och som betalas tillbaka om besvären godkänns.

Systemen i Norge, Danmark och Österrike baserar sig på förarens ansvar och ägarna eller innehavarna har ingen samarbetskyldighet om de förnekar att de har kört fordonet. Liksom i Storbritannien kan ägarna även i Danmark och Österrike göra sig skyldiga till en förseelse om de vägrar att uppge förarens identitet.

Förfarande

I Norges summariska förfarande inleds ett ärende som ska behandlas med att polisen skickar ett brev till fordonets ägare eller innehavare. I brevet tillkännages att det med ägarens eller innehavarens motorfordon har körts för fort och att man kommer att sända ett bötesföreläggande till denna om inte en annan person uppges ha kört fordonet. Om ägaren eller innehavaren erkänner att han eller hon kört fordonet, skickar polisen ett bötesföreläggande till honom eller henne som ska undertecknas och returneras till polisen. Efter detta fastställs bötesföreläggandet. Om ägaren inte godkänner bötesföreläggandet eller om ägaren inte vill eller kan uppge en annan person som förare, inleder polisen en förundersökning.

Även i Danmark sänds bötesföreläggandet först när man de facto vet vem som kört fordonet. Därför skickar polisen först ett brev till ägaren där man uppmanar ägaren att uppge förarens identitet.

Om föraren eller innehavaren erkänner att han eller hon kört fordonet, sänder polisen ett bötesföreläggande till honom eller henne.

Om ägaren eller innehavaren uppger att en annan person kört fordonet, upprepas ovan nämnda förfarande för den personens del. Till skillnad från vad som är fallet i Norge är ägaren eller innehavaren i Danmark skyldig att för polisen uppge förarens identitet. I ärendet inleds en förundersökning om den betalningsskyldiga inte betalar böterna. Efter förundersökningen behandlas ärendet av en domstol.

I Storbritannien inleds förfarandet där en fast betalningspåföljd påförs så att polisen sänder ett informationsbrev om ett kommande åtal till föraren eller, om föraren är okänd, till fordonets ägare eller innehavare enligt registret. Ägaren eller innehavaren uppmanas uppge förarens identitet och om så sker sänds ett andra informationsbrev till den angivna föraren. Föraren kan efter detta godkänna en fast påföljd. Om ägarna eller innehavarna vägrar att uppge föraren påförs de inte en påföljd för fortkörning, utan för olydnad, dvs. för att ha vägrat att uppge förarens identitet.

I Österrike behandlas cirka 90 procent av trafikförseelserna i ett summariskt förfarande som påminner om det villkorliga ordningsbotsförfarandet i Finland. Polisen kan utan att inleda en förundersökning skicka ett brev till fordonets ägare eller innehavare med information om förseelsen. I brevet uppmanas ägaren eller innehavaren att betala avgiften inom fyra veckor. Om ägaren eller innehavaren betalar avgiften, avslutas förfarandet som gäller trafikförseelsen. I Österrike påverkar fortkörning eller böter för fortkörning inte körrätten. Om ägaren eller innehavaren inte betalar böterna, inleder polisen en förundersökning för att utreda föraren och ärendet överförs till förvaltningsmyndigheten.

Ägarens och innehavarens skyldighet att uppge föraren samt påföljderna för försumelse av denna skyldighet

Enligt lagstiftningen i Österrike, Danmark, Nederländerna, Frankrike och Storbritannien är fordonsägaren eller fordonsinnehavaren skyldig att uppge vem som kört ett fordon med vilket det misstänks att en förseelse har begåtts. I Österrike kan ägaren på inga grunder vägra att uppge föraren. I Storbritannien befrias ägaren från skyldigheten att uppge fö-

raren endast om ägaren rimligen inte kan förutsättas ha känt till förarens identitet. I sådana fall har ägaren t.ex. anmält fordonet stulet.

I Danmark kan ägaren däremot vägra att uppge föraren om detta orsakar fara för att ägaren eller en nära anhörig blir åtalad. I Norge är ägaren inte skyldig att uppge föraren för polisen, men i princip för en domstol. Ägaren eller innehavaren kan dock vägra att göra detta på samma grunder som i Danmark.

Påföljderna för vägran varierar i de olika staterna. I vissa stater kan en särskild påföljd påföras för vägran. I Österrike kan vägran medföra en administrativ avgift på högst 5 000 euro. I Danmark är påföljden graderad enligt fordonets vikt. Den är 2 500 kronor (cirka 340 euro), om fordonets vikt är högst 3 500 kilo och 5 000 kronor (cirka 670 euro), om vikten överskrider 3 500 kilo. I Storbritannien föreläggs ägaren böter på 60 pund (cirka 70 euro) och dessutom sex straffpoäng. I Frankrike ansvarar ägarna eller innehavarna för betalningen av fortkörningsböterna och i deras körtillstånd görs även ett avdrag av poäng.

I Österrike och Nederländerna kan trafikbrott och trafikförseelser som registrerats vid automatisk övervakning beaktas när man överväger körkortspåföljder. I Österrike påverkar gärningar som registrerats vid automatisk övervakning inte körrätten, eftersom förfarandet avslutas när ägaren betalat böterna.

Juridiska personers ansvar för trafikbrott

I Danmark är juridiska personer skyldiga att betala böter för vägran att uppge föraren, om någon har kört för fort med ett fordon som en juridisk person äger och den juridiska personen inte uppger förarens identitet. I Österrike är den administrativa betalningspåföljden i dessa situationer högst 5 000 euro.

2.4 Automatiserat internationellt informationsutbyte

Prümfördraget och Prümbesluten

År 2005 undertecknades ett fördrag mellan sju EU-medlemsstater om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism, gränsöverskridande brottslighet och olaglig migration, dvs. det s.k. Prümfördraget. Fördraget innehåller bestämmelser om utbyte av DNA-profiler, fingeravtrycksuppgifter och uppgifter i fordonsregister, gränsöverskridande operativt samarbete och bekämpning av terrorism och olaglig migration. Fördraget innehåller även detaljerade bestämmelser om dataskydd. Fördraget gäller i nuläget i 14 EU-medlemsstater. Fördraget trädde för Finlands del i kraft den 17 juni 2007 (FördrS 53 och 54/2007).

Största delen av bestämmelserna i Prümfördraget har införlivats med EU-lagstiftningen genom rådets beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet, samt genom rådets beslut 2008/616/RIF om genomförande av beslut 2008/615/RIF. Prümfördraget gäller fortfarande i fråga om bl.a. flygsäkerhetsvakter, bekämpning av olaglig migration och åtgärder vid omedelbar fara.

Både Prümfördraget och Prümbesluten har inneburit ett betydande framsteg vid utvecklingen av området rättsliga och inrikes frågor inom Europeiska unionen. Med stöd av dem har medlemsstaterna kunnat intensifiera utbytet av DNA-profiler, fingeravtrycksuppgifter och uppgifter i fordonsregister samt utvidga det operativa samarbetet till områden som andra samarbetsarrangemang inte har omfattat. I Finland är de behöriga myndigheter som tillämpar Prümfördraget och Prümbesluten polisen, tullen och gränsbevakningsmyndigheterna, men endast polisen har rätt att utbyta uppgifter om fordon.

Prümfördraget och Prümbesluten möjliggör bl.a. att registreringsuppgifter om fordon kan sökas direkt i en annan fördragsslutande parts system för att förhindra och utreda trafikbrott samt upprätthålla den allmänna ordningen och säkerheten.

Finlands fordonstrafikregister som ett redskap för internationellt informationsutbyte

Allmänt

Bestämmelser om det riksomfattande fordonstrafikregistret finns i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003, nedan registerlagen). Enligt 1 § i registerlagen förs registret i syfte att förbättra trafiksäkerheten, minska den olägenhet för miljön som vägtrafiken orsakar och sköta beskattningsuppgifter och bilinteckningar inom vägtrafiken. Registret förs av Trafiksäkerhetsverket. Registret är ett register över fordon samt beskattningen av och inteckningar i fordon, dem som framför fordon, säkerhetsrådgivare för landtransport, kort som används i färdskrivare vid vägtransporter samt över prov och intyg för tillståndspliktig transportverksamhet. Den registeransvarige får använda registret för skötseln av uppdrag eller förpliktelser som enligt lag ankommer på eller som med stöd av lagen påförts den.

Enligt 3 § i registerlagen får i fordonstrafikregistret föras in uppgifter om fysiska och juridiska personer som är t.ex. ägare eller innehavare av ett fordon. I registret får som basuppgifter enligt 4 § i lagen föras in uppgifter om en persons namn och personbeteckning eller, ifall uppgift om personbeteckning saknas, födelsedatum, födelsehemkommun, födelsestat och medborgarskap samt som andra basuppgifter uppgifter om adress och annan kontaktinformation, hemkommun, modersmål och kontaktspråk och uppgift om dödsfall liksom om att ett fordon ägare eller innehavare är en fysisk person. Dessutom får fotografi och namnteckningsprov föras in i registret för de personer som avses i 3 § 1 mom. 2 punkten och 3 § 2 mom. 1, 2, 4 och 8 punkten (från deras körkortsuppgifter). I fråga om fysiska personer får utöver basuppgifter registreras för registrets syfte behövliga uppgifter om t.ex. körkortstillstånd och förarexamen. I registret får som basuppgifter om juridiska personer införas företags- och organisationsnummer samt i tillämpliga delar ovannämnda basuppgifter. Även registrering av känsliga uppgifter om t.ex. hälsotillstånd är möjlig på de villkor som anges i 6 §.

Enligt 7 § i registerlagen får i fordonstrafikregistret av de uppgifter om fordon som syftet med registret förutsätter införas tekniska data, identifieringsuppgifter och kommersiella uppgifter, uppgifter om besiktning och godkännande samt uppgifter om andra tekniska kontroller, uppgifter som gäller registrering, försäkringar, användningssyfte och tillfällig användning, uppgifter om inteckningar, uppgifter om beskattning och utsökning samt uppgifter om tillgrepp.

I 9 och 10 § i registerlagen finns bestämmelser om utplåning av person- och fordonsuppgifter ur registret.

I 4 kap. i registerlagen föreskrivs det om offentligheten i fråga om uppgifterna i registret och utlämnande av uppgifter. Enligt 13 § bestämmer den registeransvarige om utlämnandet av uppgifter. Den registeransvarige får inte lämna ut uppgifter, om utlämnandet av grundad anledning kan misstänkas äventyra den registrerades integritetsskydd, den registrerades intressen eller rättigheter eller statens säkerhet. Andra uppgifter än uppgifter som utlämnas enskilt och statistikuppgifter får lagras i mottagarens datasystem endast med den registeransvariges tillstånd.

Utlämnande av uppgifter ur fordonstrafikregistret till utlandet

Enligt huvudregeln i 14 § i registerlagen har var och en rätt att enskilt få uppgift om eller kopia av offentliga uppgifter i registret. Sådana offentliga uppgifter är på basis av fordonets registreringstecken eller tillverkningsnummer uppgifter om fordonet och dess beskattning, inteckningar i fordonet och om namn, adress och kontaktinformation i fråga om fordonets ägare, innehavare, den som ansvarar för användningen och trafikförsäkringstagaren, samt på basis av personbeteckning uppgifter om körrättens omfattning, körrättens giltighetstid och när den börjat i fråga om olika kategorier, omfattningen av och giltighetstiden för förarens yrkeskompetens, tillstånd för transport av farliga ämnen, nedan ADR-körtillstånd, körtillstånd för taxiförare och tidpunkten för erhållande av dem.

Registerlagen möjliggör att personuppgifter och andra uppgifter utlämnas även till utlandet. Enligt 15 § 1 mom. 9 punkten i regis-

terlagen får uppgifter ur registret utlämnas till myndigheter i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, nedan en EES-stat, Europeiska gemenskapernas kommission och myndigheter som avses i internationella överenskommelser för skötseln av förpliktelser som följer av unionens lagstiftning eller internationella överenskommelser som är bindande för Finland. Enligt 17 § 2 mom. 11 punkten i registerlagen får sekretessbelagda uppgifter utlämnas till de myndigheter i landskapet Åland och en annan EES-stat som registrerar fordon, körkort, färdskrivarkort, förarens yrkeskompetensbevis och ADR-körtillstånd eller har hand om övervakningen av dessa för åtgärder i samband med deras registrering, övervakning och överlåtelse. Ett ytterligare villkor för utlämnande av uppgifter är att mottagaren innan uppgifter lämnas ut ska lägga fram en utredning om skydd för uppgifterna. En utländsk mottagare får lämna vidare uppgifter som erhållits i elektronisk form endast för skötseln av lagstadgade uppgifter.

Enligt 15 § 3 mom. i registerlagen lagras och utplånas logguppgifterna och övervakningsuppgifterna om sådan behandling av uppgifter som grundar sig på Prömrådsbeslutet, i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.4 och 30.5 i det beslutet.

Enligt 16 § i registerlagen har myndigheter rätt att lämna uppgifter vidare, om utlämnandet baserar sig på lag, på en förpliktelse i en internationell överenskommelse som är bindande för Finland eller på Europeiska unionens lagstiftning. Polisen har dessutom rätt att lämna ut uppgifter om körrätt, körkort, brott som misstänks ha begåtts eller har begåtts vid framförande av ett motordrivet fordon eller ett släpfordon, körförbud och fordon till polismyndigheter och judiciella myndigheter i en annan stat samt till myndighetsorganisationer som bedriver internationell brottsbekämpning.

Informationssystemet Eucaris

Eucaris (European Car and Driving License Information System) är ett informationssystem som tagits i bruk 1994 och som möjliggör utbyte av uppgifter om fordon och om

fordons ägare eller innehavare mellan de stater som har anslutit sig till systemet.

Det har ingåtts en internationell överenskommelse om användningen av Eucaris. Undertecknande av överenskommelsen är dock inte en förutsättning för att få utbyta uppgifter med hjälp av systemet. För att få rösträtt i Eucaris styrelse (participant's board) som styr verksamheten i systemet krävs det att ett särskilt dokument, ”declaration of endorsement”, undertecknas. Finland har hittills inte undertecknat överenskommelsen eller dokumentet, men deltar aktivt i utvecklandet av det internationella informationsutbytet och i Eucaris-mötena.

För utvecklandet av informationssystemet ansvarar myndigheterna i de stater som utnyttjar det. Verksamheten i systemet finansieras med avgifter som tas ut av de stater som använder systemet. Avgiftens storlek beror på antalet informationsutbytestjänster som används. Nederländerna ansvarar för den praktiska verksamheten i systemet.

Eucaris fick en officiell ställning i Europeiska unionen i och med genomföranderådsbeslutet som förpliktade alla medlemsstater att använda systemet. Vid utgången av 2012 användes systemet av sammanlagt 24 stater. I Finland utnyttjas Eucaris förutom vid Prüm-informationsutbyte även vid bl.a. informationsutbyte om körkort (RESPER) och om trafiktillstånd (ERRU). Enligt Trafiksäkerhetsverket inleddes ERRU-informationsutbytet i juni 2013 och RESPER-informationsutbytet omkring mars 2014.

2.5 Skydd av personuppgifter vid internationellt informationsutbyte

Enligt 2 § i registerlagen tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999, nedan offentlighetslagen) på sekretess för och utlämnande av uppgifter i registret och personuppgiftslagen (523/1999) på annan behandling av personuppgifter, om inte något annat bestäms i registerlagen.

Enligt 15 § 3 mom. i registerlagen lagras och utplånas logguppgifterna och övervakningsuppgifterna om sådan behandling av uppgifter som grundar sig på Prümrådsbeslu-

tet i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.4 och 30.5 i det beslutet.

Offentlighetslagen och personuppgiftslagen säkerställer i de nationella myndigheternas verksamhet att behandlingen av personuppgifter är säker på författningsnivå och att personuppgifter är skyddade från obehörig behandling. Nivån på dataskyddet enligt dessa lagar är förenlig med nivån på dataskyddet enligt CBE-direktivet.

Prümbesluten innehåller detaljerade bestämmelser om dataskydd och datasäkerhet. Enligt Prümbesluten får endast personer som utsetts för uppgiften använda ett automatiserat system som ger tillgång till system med referensuppgifter eller direkt tillgång till personuppgifter. Med hjälp av systemet ska man även kunna spåra en person som har använt systemet och sökt eller jämfört uppgifter i det. Prümbesluten baserar sig i fråga om dataskydd och datasäkerhet på samarbetet inom Europarådet, bl.a. på konventionen om skydd för enskilda vid automatisk databehandling av personuppgifter (FördrS 35 och 36/1992) och dess tilläggsprotokoll som Finland har undertecknat i november 2001.

Enligt 17 § 5 mom. i registerlagen lagras och utplånas logguppgifterna och övervakningsuppgifterna om sådan behandling av uppgifter som grundar sig på Prümrådsbeslutet i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.4 och 30.5 i det beslutet.

Uppgifter som lämnats ut ur fordonstrafikregistret ska användas endast för det syfte för vilket de har lämnats ut. Uppgifter i registret i enlighet med CBE-direktivet kan användas för det syfte som anges i artikel 1 i direktivet för utredning av de trafiksäkerhetsrelaterade brott och förseelser som anges i artikel 2 i direktivet och för verkställigheten av påföljder.

I princip vem som helst kan få de uppgifter i fordonstrafikregistret som klassificerats som offentliga och dit de uppgifter som avses i CBE-direktivet hör, och utlämnandet av uppgifter ska ske på det sätt som personen eller sammanslutningen som bett om uppgifterna önskar. Elektronisk ärendehantering gör behandlingen av uppgifter flexibel även på internationell nivå.

2.6 Verkställigheten i en annan stat av böter eller andra betalningspåföljder i vägtrafiken

Påföljderna för trafikbrott är vanligen böter eller andra betalningspåföljder. Att de verkställs även i andra stater än den där trafikbrottet begicks är viktigt med tanke på trafikövervakningens effektivitet och likabehandlingen av trafikanterna. CBE-direktivet syftar – utöver en effektivare förmedling av uppgifter – till att effektivisera utredningen av trafikbrott och verkställigheten av påföljderna för trafikbrott inom Europeiska unionen.

I Finland är det enligt gällande lagstiftning möjligt att vid verkställigheten av betalningspåföljder samarbeta med EU-medlemsstaterna och de nordiska länderna. Med andra stater är samarbete möjligt endast i fråga om verkställigheten av förverkandepåföljder och fängelsestraff.

Det internationella samarbetet vid verkställigheten av straff bygger i fråga om författningarnas struktur och tillämpning på samma principer som annan internationell straffrättslig hjälp. Bestämmelser om verkställighet finns i huvudsak i lagen om det nationella genomförandet av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i rambeslutet om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på beslut om förverkande och om tillämpning av rambeslutet (222/2008, nedan *genomförandelagen*), lagen om internationellt samarbete vid verkställighet av vissa straffrättsliga påföljder (21/1987, nedan *samarbetslagen*), förordningen om internationellt samarbete vid verkställighet av vissa straffrättsliga påföljder (22/1987), lagen om samarbete mellan Finland och de övriga nordiska länderna vid verkställighet av domar i brottmål (326/1963, nedan *lagen om nordiskt samarbete*) och förordningen angående verkställighet av lagen om samarbete mellan Finland och de övriga nordiska länderna vid verkställighet av domar i brottmål (620/1964).

Med stöd av nämnda lagar kan de finländska myndigheterna verkställa de påföljder som en främmande stat påfört och begära att myndigheterna i en annan stat verkställer en

påföljd som påförts i Finland. Principen är att de finländska myndigheterna får verkställa en påföljd som påförts i en främmande stat oberoende av om det mellan Finland och den stat som begärt verkställighet finns en mellanstatlig överenskommelse.

Det bör noteras att om myndigheten i en annan stat har skickat ut en betalningspåföljd för en trafikförseelse som begåtts utomlands direkt till det finländska fordonets ägares eller innehavares hemadress utan ett förfarande som grundar sig på en internationell överenskommelse, har ägaren eller innehavaren av det finska fordonet ingen skyldighet enligt den finska rättsordningen att betala avgiften. Det är dock känt att betalningskrav av detta slag regelbundet skickas till Finland från t.ex. Italien. Det har då varit fråga om t.ex. en parkeringsbot på några tiotals euro som förelagts en finländare som har hyrt en bil. Det är däremot en helt annan sak vilken praktisk betydelse obetalda böter eller andra avgifter senare kan ha för fordonet eller ägaren när de t.ex. senare besöker staten i fråga på nytt.

EU-medlemsstaterna har kommit överens om att samarbeta vid verkställigheten av böter med stöd av Europeiska unionens rads rambeslut 2005/214/RIF. Rambeslutet har i Finland genomförts genom den ovannämnda genomförandelagen.

I enlighet med 2 § i genomförandelagen och rambeslutet verkställs i Finland sådana beslut av en myndighet i en annan medlemsstat i Europeiska unionen som avses i rambeslutet och som översänts i enlighet med rambeslutet, samt översänds en finsk myndighets beslut till en annan medlemsstat i Europeiska unionen för verkställighet. I lagen föreskrivs även att lagen om samarbete mellan Finland och de övriga nordiska länderna vid verkställighet av domar i brottmål kan tillämpas trots bestämmelserna i denna lag.

I praktiken är det alltså fråga om att man av en person som bor i Finland kan ta ut böter eller andra betalningspåföljder som dömts ut i en annan EU-medlemsstat. På motsvarande sätt kan Finland till en annan medlemsstat för verkställighet skicka förelagda eller utdömda böter.

I Finland ska lagen och rambeslutet enligt 3 § i genomförandelagen genomföras av Rättsregistercentralen. Den tar emot begäran

om verkställighet från andra medlemsstater och skickar begäran till andra medlemsstater. Verkställigheten kan gälla böter, kostnader på grund av rättegång eller administrativt förfarande och penningbelopp som ålagts att betalas till en offentlig fond eller till en stödorganisation för brottsoffer.

Ett beslut som fattats av en myndighet i en annan medlemsstat verkställs enligt 4 § i genomförandelagen i enlighet med finsk lag och i den ordning som föreskrivs i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Efter att ha beslutat att inleda verkställighet sänder Rättsregistercentralen till den betalningsskyldige ett beslut, en besväransvisning och en betalningsuppmaning.

Bestämmelser om ändringssökande finns i 3 kap. i genomförandelagen. Den betalningsskyldige har möjlighet att överklaga beslutet inom 30 dagar hos Birkalands tingsrätt. Om den betalningsskyldige börjar betala böterna efter att ha fått betalningsuppmaning, anses han eller hon ha fått underrättelse om beslutet, och den 30 dagar långa besvärstiden börjar löpa från betalningsdagen. I annat fall blir den betalningsskyldige bevisligen underrättad om beslutet av utsökningssmannen.

Den betalningsskyldige kan i ärendet beviljas betalningstid på samma sätt som för en inhemsk fordran. Om den betalningsskyldige inte betalar fordran på den betalningsuppmaning som Rättsregistercentralen har sänt och man i ärendet inte har fattat beslut om betalningstid sänds ärendet till utmätning.

I Finland kan EU-böter dock inte omvandlas till fängelsestraff.

De influtna medlen tillfaller i enlighet med 4 § i genomförandelagen finska staten.

Rättsregistercentralen kan vägra verkställighet på följande grunder:

- Bland handlingarna saknas ett intyg, genom vilket den stat som har översänt ärendet bevisar att ärendet överensstämmer med EU:s rambeslut.

- I samma ärende har beslut utfärdats två gånger (personen har i Finland redan dömts för samma gärning).

- Gärningen är inte straffbar i Finland.

- Beslutet hänför sig till gärningar, som inte är straffbara enligt finsk lagstiftning.

- Verkställighet kan inte vägras, om gärningen är ett s.k. listbrott. Listbrott är brott

som räknas upp särskilt i artikel 5 i rambeslutet, t.ex. beteende som står i strid med vägtrafikbestämmelser, inbegripet överträdelser av bestämmelser om körtid och viloperioder och av bestämmelser om farligt gods.

- Rätten till verkställighet har preskriberats enligt finsk lagstiftning.

- Beslutet hänför sig till gärningar, som anses ha begåtts helt eller delvis inom finskt område.

- Beslutet gäller en diplomatisk representant för en främmande stat.

- Beslutet gäller en person som har varit under 15 år när gärningen begicks.

- Om en person i enlighet med lagstiftningen i det land som utfärdat beslutet inte personligen eller via en företrädare har underrättats om behandlingen av ärendet eller en person har dömts i sin frånvaro och har meddelat att han eller hon bestrider ärendet. En förutsättning för tillämpningen av punkten är att Rättsregistercentralen får de uppgifter som avses här om det intyg som den beslutsfattande staten fyllt i.

- Bötesstraffet understiger 70 euro eller motsvarande belopp.

- Verkställighet kan dessutom vägras, om det finns objektiva skäl för att tro att bötesstraffet syftar till att straffa en person på grund av dennes kön, ras, religion, etniska ursprung, nationalitet, språk, politiska uppfattning eller sexuella läggning, eller att denna persons ställning kan skadas av något av dessa skäl.

I fråga om behandlingen av ett ärende i domstol gäller enligt 10 § i genomförandelagen i tillämpliga delar vad som föreskrivs om rättegång i brottmål. Vid behandlingen av besvären får domstolen inte pröva om personen som är föremål för beslutet har gjort sig skyldig till det brott som det dömts ut en påföljd för i den andra medlemsstaten.

Enligt 11 § i genomförandelagen får tingsrättens avgörande överklagas hos hovrätten i enlighet med vad som föreskrivs i rättegångsbalken. Det är även möjligt att överklaga ärendet hos högsta domstolen. Enligt Rättsregistercentralen har böter översänts, mottagits, erkänts och verkställts utifrån rambeslutet i enlighet med följande tabeller:

	2008	2009	2010	2011	2012	Totalt
Översänts från Finland	26	69	6	56	27	184
Vägran i fråga om erkännande och verkställighet	0	8	7	31	5	51
Verkställda ärenden	0	39	17	21	9	86

	2008	2009	2010	2011	2012	Totalt
Översänts till Finland	0	8	27	43	50	128
Vägran i fråga om erkännande och verkställighet	0	6	3	6	5	20
Verkställda ärenden	0	1	7	40	30	78

Utöver vad som inom Europeiska unionen har avtalats och föreskrivits om verkställighet av böter och andra fodringar anges det i 1 § i lagen om samarbete mellan Finland och de övriga nordiska länderna vid verkställighet av domar i brottmål (326/1963) att dom eller beslut, varigenom någon av dansk, isländsk, norsk eller svensk domstol dömts till böter, på begäran ska verkställas i Finland. Enligt 3 § sker verkställigheten enligt finsk lag. På motsvarande sätt anges det i 4 § att dom eller beslut, som givits i Finland, ska överlämnas att verkställas i Danmark, Island, Norge eller Sverige.

På basis av den nordiska överenskommelsen har det 2012 till de andra nordiska länderna översänts sammanlagt 1 440 ärenden och från dem har det översänts sammanlagt 473 ärenden.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att registerlagen och vägtrafiklagen ändras.

Genom lagändringarna fullgörs delvis skyldigheten enligt artikel 4 i CBE-direktivet att grunda ett elektroniskt nätverk för informationsutbyte med hjälp av vilket ett fordon ägare, innehavare eller en annan person kan identifieras så att trafikövervakningsmyndigheterna i den EU-medlemsstat där ett brott eller en förseelse har begåtts kan skicka ut ett informationsbrev om detta till ägaren eller innehavaren av fordonet med vilket brottet eller förseelsen begicks. Syftet med de föreslagna förfarandena är att minska antalet dödsfall, personskador och materiella skador i vägtrafiken.

CBE-direktivet syftar till att med hjälp av automatisk informationssökning och jämförelse effektivisera informationsutbytet och genomföra principen om tillgång. Enligt direktivet ska medlemsstaterna utbyta uppgifter om fordon och om fordons ägare eller innehavare. Utbytet av uppgifter sker via informationssystemet Eucaris. Med hjälp av Eucaris kan man så snabbt som möjligt rikta en förfrågan om information till den stat där den behövliga informationen finns. Eftersom direktivet möjliggör att sökningar av uppgifter i fordonsregister görs direkt i ett annat lands informationssystem, genomförs principen om tillgång till information fullt ut. Denna ändring i sättet att utbyta uppgifter om fordon är jämfört med nuläget betydande, eftersom man i nuläget är tvungen att särskilt begära uppgifter och den stat som har uppgifterna därmed överväger om den kan lämna ut uppgifterna eller om den tillämpar någon av grunderna för förvägrande. I de direkta situationer som regleras i direktivet är det inte möjligt att tillämpa grunderna för förvägrande.

De uppgifter om fordons ägare eller innehavare som fås vid internationellt informationsutbyte kan utnyttjas i det villkorliga ordningsbetsförfarande som avses i 2 a kap. i lagen om ordningsbetsförfarande.

Information ska utbytas i huvudsak om de trafikbrott och trafikförseelser som avses i artikel 2 i CBE-direktivet och som registrerats vid automatisk trafikövervakning. För att säkerställa uppgifter om ett fordons ägare eller innehavare är informationsutbyte möjligt även i samband med sådan annan trafikutredning än automatisk trafikövervakning som utförs av polisen.

Bestämmelserna om informationsutbyte i CBE-direktivet påverkar inte grunderna för hur trafikbrott, uppgifter om fordon och uppgifter om fordons ägare eller innehavare behandlas i Finland i nuläget. Utlämnandet av uppgifter till en annan medlemsstat i enlighet med direktivet gäller sådana uppgifter i fordonstrafikregistret som är offentliga. Enligt 15 § i registerlagen får uppgifter om fordon och fordons ägare eller innehavare utlämnas via en teknisk anslutning till en annan EU-medlemsstat och medlemsstater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

CBE-direktivet möjliggör en ny form av internationellt informationsutbyte. Därför innehåller direktivet även detaljerade bestämmelser om dataskydd. På informationsutbyte enligt direktivet tillämpas de bestämmelser om dataskydd som finns i rådets rambeslut 2008/977/RIF om skydd av personuppgifter som behandlas inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete och i Prüm-beslutet. Den nivå på dataskyddet som fastställs i Finlands lagstiftning om offentlighet och personuppgifter och som i nuläget reglerar användningen av fordonstrafikregistret omfattar nivån på behandlingen av personuppgifter enligt artikel 7 i direktivet.

Enligt artikel 7 i CBE-direktivet ska medlemsstaterna uttryckligen, inom en rimlig tidsperiod, säkerställa att felaktiga personuppgifter som behandlas enligt direktivet korrigeras. I artikeln föreskrivs det även om att personuppgifter ska raderas eller blockeras när de inte längre behövs. Dessutom ska en tidsgräns för lagring av uppgifter fastställas i enlighet med rambeslut 2008/977/RIF som gäller skydd av personuppgifter. I Finland föreskrivs det om rätten att ta del av sina egna personuppgifter i 26 och 28 § i personuppgiftslagen, om korrigerings av uppgifter i 8 § i registerlagen och 29 § i personuppgiftslagen, om utplåning av uppgifter i 9 och 10 § i registerlagen, om hur länge uppgifter högst får lagras i 10 § i registerlagen och om rätten att få veta vilka uppgifter som har utlämnats till den stat där förseelsen begicks i 26 § i personuppgiftslagen.

Till registerlagen är det dock nödvändigt att foga en hänvisning om att logguppgifterna och övervakningsuppgifterna om sådan behandling av uppgifter som grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafik-säkerhetsrelaterade brott lagras och utplånas i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.4 och 30.5 i Prüm-rådsbeslutet. Dessa artiklar i beslutet innehåller bestämmelser om förfaranden för korrigerings av felaktiga personuppgifter, hur länge uppgifter högst får lagras och om utplåning av personuppgifter eller förbud att använda dem när de inte längre behövs.

Genom den föreslagna ändringen av vägtrafiklagen föreskrivs det om ett informationsbrev som till följd av ett trafikbrott eller en trafikförseelse i vägtrafiken ska skickas ut till ägaren, innehavaren eller en tillfällig användare av ett fordon som är registrerat i medlemsstater som omfattas av CBE-direktivet och de uppgifter brevet ska inkludera samt det språk som brevet ska skickas ut på. I Finland är det polisen som skickar ut och administrerar informationsbreven.

Ett informationsbrev skickas ut om polisen har beslutat att vidta åtgärder mot ägaren eller innehavaren av ett utländskt fordon som har registrerats vid automatisk trafikövervakning. I praktiken är det då fråga om små fortkörningar eller olaglig körning på busskörfält eller spårvagnsfält. Ägaren eller innehavaren av det utländska fordonet med vilket det misstänkts att en förseelse har begåtts erhåller med informationsbrevet även en villkorlig ordningsbot enligt 2 a kap. i lagen om ordningsbotsförfarande.

Straffanspråk enligt lagen om strafforderförfarande (692/1993) eller andra böter än den ordningsbot som avses i 2 a kap. i lagen om ordningsbotsförfarande kan inte skickas ut till ägaren eller innehavaren av ett fordon som är registrerat utomlands, eftersom dessa i enlighet med skyldighetsprincipen kan föreläggas endast föraren av det fordonet med vilket det misstänkts att ett brott har begåtts. För att delge och verkställa dessa böter är det fortfarande möjligt att använda det förfarande som nämns tidigare i denna proposition och som är förenligt med det europeiska rambeslutet om böter.

Det nya förfarandet som gäller utländska ägare eller innehavare av fordon med vilka det misstänkts att ett brott har begåtts påminner om det nationella förfarande som används vid villkorliga ordningsbotsförfaranden. Polisen har i nuläget redan tillgång till de blanketter som ska bifogas en villkorlig ordningsbot (bötesföreläggande) som skickas till ägaren eller innehavaren av ett fordon med vilket det misstänkts att ett trafikbrott har begåtts. I blanketterna ges fordonets ägare eller innehavare anvisningar om behandlingen av ärendet. En blankett om ett villkorlig bötesföreläggande innehåller uppgifter om t.ex. rättssäkerhetsförfarandet, bestridande

av ärendet, tidsfrister och behandlingsordningen.

De informationsbrev som ska skickas ut till ägare eller innehavare av fordon som är registrerade utomlands har ett informativt syfte. Med hjälp av dem informerar polisen ägaren eller innehavaren av fordonet om ett trafikbrott eller en trafikförseelse som begåtts i Finland och förfarandena för betalning av de böter som förelagts eller för att bestrida gärningen. Informationsbrevet inkluderar uppgifter om bl.a. den polismyndighet som sköter ärendet, trafikbrottet eller trafikförseelsen, fordonet med vilket brottet eller förseelsen begåtts, dess ägare eller innehavare och den utrustning som användes för att upptäcka brottet eller förseelsen. Informationsbrevet kan inkludera en frågedel där fordonets ägare eller innehavare frågas om förarens identitet, om ägaren eller innehavaren uppger att han eller hon inte har kört fordonet. Informationsbrevet ska inkludera information så att fordonets ägare eller innehavare utifrån brevet kan förfara i enlighet med lagen om ordningsbotsförfarande för att betala boten eller för att bestrida den.

Som modell för det informationsbrev som skickas ut kan den modellblankett som finns i bilaga 2 till CBE-direktivet användas.

Nätverket för informationsutbyte och anmälningsförfarandet kan efter ändringen av vägtrafiklagen användas för utredningen av och förfarandet i samband med följande trafikbrott: överträdelse av hastighetsbegränsning, försummelse av skyldigheten att använda bilbälte, körning mot rött ljus, rattfylleri, drograttfylleri, underlåtenhet att använda skyddshjälm, användning av förbjudet körfält och olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning. Liksom det har konstaterats ovan kan i det finländska villkorliga ordningsbotsförfarandet behandlas endast frågor som gäller små fortkörningar (överträdelsen är högst 20 kilometer i timmen) och olaglig körning på busskörfält eller spårvagnsfält.

Delgivande och verkställande i en annan EU-medlemsstat av böter som i Finland förelagts för ett trafikbrott eller en trafikförseelse sker i enlighet med finsk lagstiftning.

Av medlemsstaterna i Europeiska unionen tillämpas förfarandet enligt CBE-direktivet inte i Storbritannien, Irland och Danmark.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Konsekvenser för myndigheterna

Genomförandet av CBE-direktivet i Europeiska unionen utgör en ny dimension i medlemsstaternas myndighetssamarbete i fråga om brottsbekämpning. Uppgifter i fordonsregister som i huvudsak behövs vid automatisk trafikövervakning fås genom direkta sökningar i en annan medlemsstats system, och en separat förfrågan behöver inte längre skickas till den andra staten. Det är inte möjligt att vägra att lämna uppgifter. Med de uppgifter som fås från en annan medlemsstat kan utredningen av trafikbrott och trafikförseelser och verkställigheten av påföljder effektiviseras. För dem som begår brott eller förseelser ökar risken att åka fast och bekämpningen av trafikbrott effektiviseras inom Europeiska unionen.

Genomförandet av CBE-direktivet förutsätter att nationella kontaktställen utses. Dessa kontaktställen ska ha tillgång till en annan medlemsstats uppgifter om fordon och fordons ägare eller innehavare. Finlands kontaktställe är Trafiksäkerhetsverket. Att fungera som kontaktställe har inga betydande konsekvenser för verksamheten vid verket.

Det nationella informationsutbytet enligt CBE-direktivet kräver samarbete mellan polisen och Trafiksäkerhetsverket. Polisen har redan i nuläget en separat anslutning för förfrågningar (web client) i Eucaris. Förfrågningssystemets funktionalitet beaktas även i samband med totalrevideringen av polisens informationssystem (VITJA) så att förfrågningar i slutet av 2014 kan göras via VITJA direkt till Eucaris-servern.

4.2 Ekonomiska konsekvenser

Enligt artikel 4 i CBE-direktivet ska varje medlemsstat ansvara för sina kostnader för administrationen, användningen och underhållet av den programvara som behövs vid

informationsutbytet. Förslaget medför kostnader för ändringar i de nationella informationssystemen och för utvecklande av nya system. Ändringar har redan gjorts till följd av Prümfördraget och Prümbesluten, eftersom deras och CBE-direktivets tillämpningsområden överlappar varandra.

Enligt Trafiksäkerhetsverkets bedömning kräver byggande av en tjänst som baserar sig på det informationssystem som CBE-direktivet förutsätter cirka 100 dagsverken av leverantörerna. Tjänsten inkluderar bl.a. byggandet och testandet av tjänsten för utlämnande av uppgifter samt samordningen mellan Trafiksäkerhetsverket och Förvaltningens IT-central. Det är svårt att närmare bedöma kostnaderna, eftersom det i samband med den gränsöverskridande tjänsten genomförs även andra Eucaris-tjänster och komponenter som används gemensamt och som stöder Trafiksäkerhetsverkets utlämnande av uppgifter. Dessa orsakar kostnader på uppskattningsvis cirka 100 000 euro.

En licens som berättigar till användning av Eucaris-tjänsten kostar för medlemsstaterna årligen cirka 10 000 euro. Samma licens täcker alla Eucaris-tjänster. Propositionen medför dock att Finland 2014 betalar två licensavgifter, eftersom polisens Eucaris-server upprätthålls under en övergångsperiod för förfrågningar som görs från Finland.

De som förvaltar Eucaris betalas i nuläget cirka 9 000 euro per år för den gränsöverskridande tjänsten. Kostnaden minskar i takt med att medlemsstaterna tar i bruk tjänsten och kostnaderna för att utveckla Eucaris minskar i fråga om denna tjänst.

En gränsöverskridande tjänst innebär inte att Trafiksäkerhetsverket måste göra en betydande satsning på personalresurser. Det arbete som krävs består av deltagande i tekniska arbetsgrupper för informationsutbyte och utvecklande av tjänsten.

Att skicka ut informationsbrev till andra medlemsstater och att översätta blanketter till det språk som används i den stat där ett fordon är registrerat orsakar kostnader för polisen. Det är omöjligt att vid lagberedningen uppskatta dessa kostnader. Blanketterna som ska användas kan sammanställas på förhand med hjälp av den modellblankett som finns i bilaga 2 till CBE-direktivet. Dessutom kan

man eventuellt bli tvungen att göra ändringar i polisens informationssystem för automatisk trafikövervakning (LVS).

De eventuellt ökade inkomsterna av böter till följd av att informationsutbytet utvidgas är inte möjliga att uppskatta i detta skede.

5 Beredningen av propositionen

Statsrådet lämnade den 2 oktober 2008 en skrivelse till riksdagen om ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv (direktiv om underlättande av den gränsöverskridande lagövervakningen på området för trafiksäkerheten) (U 46/2008 rd). En utredning som kompletterar statsrådets U-skrivelse om Europeiska kommissionens förslag lämnades till riksdagen den 15 oktober 2010.

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Utlåtanden om propositionen har begärts av inrikesministeriet, justitieministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Riksåklagarämbetet, Rättsregistercentralen, Dataombudsmannens byrå, närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Polisstyrelsen, Rörliga polisen, polisinsättningen i Helsingfors, polisinsättningen i Birkaland, polisinsättningen i Uleåborg och Ålands landskapsregering.

Utlåtanden om propositionen gavs av inrikesministeriet, justitieministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Rörliga polisen, Riksåklagarämbetet, Rättsregistercentralen, Dataombudsmannens byrå, närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Polisstyrelsen och polisinsättningen i Birkaland. De utlåtanden som getts och de små ändringar som föreslagits i Polisstyrelsens och Rörliga polisens utlåtanden har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

6 Ålands ställning

Enligt 18 § 6 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om allmän ordning och säkerhet. Enligt 18 § 21 punkten i lagen har landskapet även lagstiftningsbehörighet i fråga om ärenden som gäller vägtrafik.

Den föreslagna lagstiftningen gäller övervakning och informationsutbyte i vägtrafiken och hör således till landskapets lagstiftningsbehörighet.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lagen om fordonstrafikregistret

15 §. Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form. Det föreslås att till 15 § 3 mom. i lagen fogas ett informativt omnämnande av att även logguppgifterna om sådan behandling av uppgifter som grundar sig på CBE-direktivet lagras och utplånas i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.4 och 30.5 i Prümrådsbeslutet 2008/615/RIF.

Paragrafen innehåller redan i nuläget en skyldighet att lagra och utplåna de logguppgifter och övervakningsuppgifter som uppkommer vid behandling av uppgifter som grundar sig på Prümrådsbeslutet. Eftersom tillämpningsområdena för Prümrådsbeslutet

och CBE-direktivet överlappar varandra är det ändamålsenligt att till paragrafen foga ett omnämnande av CBE-direktivet så att den omfattar även behandling av uppgifter enligt direktivet.

Enligt artikel 7 i CBE-direktivet ska bestämmelserna om dataskydd i rambeslut 2008/977/RIF som gäller skydd av personuppgifter tillämpas på personuppgifter som behandlats enligt direktivet. Dessutom ska alla relevanta bestämmelser om dataskydd i Prümbeslutet tillämpas på personuppgifter som behandlats enligt CBE-direktivet.

Enligt artikel 30.4 i Prümrådsbeslutet ska de registrerade uppgifterna med hjälp av lämpliga åtgärder skyddas mot obehörig användning och andra former av missbruk och lagras i två år. När lagringstiden har löpt ut

ska de registrerade uppgifterna utan dröjsmål utplånas.

Enligt artikel 30.5 i beslutet ska den rättsliga övervakningen av översändande och mottagande av personuppgifter ankomma på de oberoende dataskyddsmyndigheterna eller, i förekommande fall, de rättsliga myndigheterna i varje medlemsstat. I enlighet med den nationella lagstiftningen kan var och en hos dessa myndigheter ansöka om en granskning av lagligheten beträffande behandlingen av sina personuppgifter. Dessa myndigheter och de organ som ansvarar för registreringen ska även oberoende av ovan nämnda ansökningar göra stickprov för att kontrollera översändningarnas laglighet med hjälp av berörda dokument. Enligt artikel 30.5 ska de oberoende dataskyddsmyndigheterna förvara resultaten av dessa kontroller för granskning i 18 månader. Efter denna tidsfrist ska de utplånas omedelbart. Varje dataskyddsmyndighet kan anmodas av den oberoende dataskyddsmyndigheten i en annan medlemsstat att utöva sina befogenheter i enlighet med den nationella lagstiftningen. Medlemsstaternas oberoende dataskyddsmyndigheter ska utföra de inspektioner som är nödvändiga för det ömsesidiga samarbetet, särskilt genom utbyte av relevant information.

Genom det nya omnämmandet i paragrafen genomförs delvis artikel 7 i CBE-direktivet. Av medlemsstaterna i Europeiska unionen omfattas Storbritannien, Irland och Danmark inte av direktivets tillämpningsområde. Därför kan förfaranden enligt CBE-direktivet inte användas vid förfrågningar om fordon registrerade i dessa stater eller om uppgifter om fordons ägare eller innehavare.

1.2 Vägtrafiklagen

105 b §. *Informationsbrev om trafikbrott eller trafikförseelser som begåtts i Finland till ägaren eller innehavaren eller en tillfällig användare av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat.* Det föreslås att till lagen fogas en ny 105 b § där det föreskrivs om informationsbrev till ägaren, innehavaren eller en tillfällig användare av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat för trafikbrott eller trafikförseelser som har begåtts i Finland. Polisen skickar ut ett informa-

tionsbrev om den har beslutat att inleda en förundersökning av ett trafikbrott eller ett annat relevant uppföljningsförfarande.

Genom den nya paragrafen genomförs artikel 5 i CBE-direktivet.

Polisen ska i praktiken innan den skickar ut informationsbrevet besluta om den vidtar fortsatta åtgärder i fråga om påföljderna för trafikbrott eller trafikförseelser eller inte. Oftast kan orsaken till att åtgärder vidtas vara en gärning som registrerats vid automatisk trafikövervakning, men informationsbrevet får skickas ut för trafikbrott eller trafikförseelser som observerats även vid annan trafikövervakning och som nämns i artikel 2 i CBE-direktivet.

Om polisen beslutar att vidta fortsatta åtgärder, ska den meddela ägaren, innehavaren eller en tillfällig användare av det fordon som vilket det misstänkts att ett trafikbrott eller en trafikförseelse har begåtts. Enligt 2 mom. i paragrafen får informationsbrev skickas ut för följande allmänna trafikbrott eller trafikförseelser:

- 1) överträdelse av hastighetsbegränsning,
- 2) underlåtenhet att använda bilbälte och försummelse av ombesörjningsskyldigheten som gäller användning av skyddsutrustning,
- 3) körning mot rött ljus, underlåtenhet att beakta vägmärken som anger att det är obligatoriskt att stanna och underlåtenhet att beakta en trafikövervakares stoppsignal,
- 4) underlåtenhet att använda skyddshjälm,
- 5) underlåtenhet att beakta vägmärken som anger att körfältet är avsedda endast för vissa fordon,
- 6) olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning, och
- 7) rattfylleri och grovt rattfylleri.

Enligt 3 mom. i paragrafen ska informationsbrevet som skickas ut på det språk som registreringsbeviset är avfattat på eller på ett av de officiella språken i registreringsmedlemsstaten inkludera åtminstone uppgifter om

- 1) det fordon med vilket trafikbrottet eller trafikförseelsen begicks,
- 2) ort och tidpunkt för brottet eller förseelsen,
- 3) det misstänkta brottet eller den misstänkta förseelsen,

4) det eventuella straffet och andra eventuella rättsliga påföljder för brottet eller förseelsen, och

5) den utrustning som användes för att upptäcka brottet eller förseelsen.

Informationsbrevet kan även inkludera andra uppgifter och frågor som är nödvändiga för utredningen av trafikbrottet och verkställigheten.

Underlåtenhet att svara på det informationsbrev som skickats ut till fordonets ägare, innehavare eller en annan användare medför inga rättsliga påföljder.

2 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Enligt regeringens uppfattning är informationsutbyte mellan EU-medlemsstaterna i enlighet med CBE-direktivet möjligt med stöd av den gällande lagstiftningen om register och lagstiftningen om internationell rätts hjälp. Informationsutbyte kan ske t.ex. med stöd av Prümbesluten.

Genomförandet av CBE-direktivet skapar dock en ny direkt kanal för informationsutbyte mellan trafikövervakningsmyndigheterna i Europeiska unionen, och med hjälp av denna kanal kan den transeuropeiska bekämpningen av trafikbrott och trafikförseelser effektiviseras. Det konkreta informationsutbytet mellan Finland och en annan medlemsstat sker i enlighet med finsk lagstiftning. Uppgifter om fordon och deras ägare eller innehavare kan sökas direkt i en annan medlemsstats informationssystem.

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande om Prümfördraget (GrUU 56/2006 rd) ansett att de bestämmelser om informationsutbyte som finns i fördraget överensstämmer med Finlands grundlag. Utskottet ansåg att bestämmelserna i fördraget inte är problematiska med avseende på skyddet för personuppgifter som tryggas i grundlagens 10 § 1 mom. Informationsutbytet enligt CBE-direktivet är av samma slag som det samarbete mellan inter-

nationella brottsbekämpande myndigheter som anges i Prümfördraget, som behandlas i grundlagsutskottets utlåtande.

Bestämmelser om skydd för personuppgifter ska enligt 10 § 1 mom. i grundlagen utfärdas genom lag. En förutsättning för reglering på lagnivå är bl.a. krav på att bestämmelserna ska vara noggrant avgränsade och exakta och att utlämnandet av personuppgifter ska följa proportionalitetsprincipen och vara nödvändigt för att uppnå ett godtagbart syfte. Enligt regeringen uppfyller bestämmelserna i registerlagen om behandling av uppgifter enligt offentlighetslagen och personuppgiftslagen de krav som ställs i grundlagen i fråga om behandling av personuppgifter som grundar sig på CBE-direktivet. Det föreslås dock att 15 § 3 mom. i registerlagen kompletteras med en hänvisning till bestämmelserna i Prümfördraget om utplåning och lagring av uppgifter.

I artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna föreskrivs det också om skydd av personuppgifter. Enligt artikeln har var och en för det första rätt till skydd av de personuppgifter som rör honom eller henne. För det andra ska dessa uppgifter behandlas lagenligt för bestämda ändamål och på grundval av den berörda personens samtycke eller någon annan legitim och lagenlig grund. Var och en har även rätt att få tillgång till insamlade uppgifter som rör honom eller henne och att få rättelse av dem. För det tredje ska en oberoende myndighet kontrollera att dessa regler efterlevs.

I artikel 7 i CBE-direktivet finns detaljerade bestämmelser om den nivå på dataskydd som medlemsstaterna ska ha. Bestämmelserna om dataskydd i direktivet kan sägas garantera att finländska medborgares personuppgifter behandlas på ett korrekt sätt i en annan medlemsstat. Enligt regeringen uppfyller bestämmelserna i direktivet till dessa delar även kraven i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

Med stöd av vad som anförts ovan anses det att lagförslagen kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning, och föreläggs riksdagen följande lagförslag:

*Lagförslag***1.****Lag****om ändring av 15 § i lagen om fordonstrafikregistret**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) 15 § 3 mom., sådant det lyder i lag 1211/2011, som följer:

15 §

Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form

Logguppgifterna och övervakningsuppgifterna om sådan behandling av uppgifter som grundar sig på rådets beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism

och gränsöverskridande brottslighet, nedan Prümrådsbeslutet, och på Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott ska lagras och utplånas i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.4 och 30.5 i Prümrådsbeslutet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag**om ändring av vägtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till vägtrafiklagen (267/1981) en ny 105 b §, i stället för den 105 b § som upphävts genom lag 401/2005, som följer:

105 b §

Informationsbrev om trafikbrott eller trafikförseelser som begåtts i Finland till ägaren eller innehavaren eller en tillfällig användare av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat

För trafikbrott eller trafikförseelser som begåtts i Finland får polisen till ägaren eller innehavaren eller en tillfällig användare av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat i Europeiska unionen skicka ut ett informationsbrev som avses i artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.

Informationsbrev kan skickas ut för

- 1) överträdelse av hastighetsbegränsning,
- 2) försummelse av skyldigheten att använda bilbälte,
- 3) körning mot rött ljus,

- 4) rattfylleri och grovt rattfylleri,
- 5) underlåtenhet att använda skyddshjälm,
- 6) underlåtenhet att beakta vägmärken som anger att körfält är avsedda endast för vissa fordon,
- 7) olaglig användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under körning.

Informationsbrevet ska skickas ut på det språk som registreringsbeviset är avfattat på eller på ett av de officiella språken i den stat där fordonet är registrerat. Informationsbrevet ska inkludera uppgifter om

- 1) det fordon med vilket brottet eller förseelsen begicks,
- 2) ort och tidpunkt för brottet eller förseelsen,
- 3) det misstänkta trafikbrottet eller den misstänkta förseelsen,
- 4) det eventuella straffet och andra eventuella rättsliga påföljder, och
- 5) den utrustning som användes för att upptäcka trafikbrottet eller trafikförseelsen.

Informationsbrevet kan även inkludera andra uppgifter som behövs för utredningen av brottet eller förseelsen och verkställigheten av påföljderna.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 5 december 2013

Statsminister

JYRKI KATAINEN

Kultur- och idrottsminister *Paavo Arhinmäki*

1.**Lag****om ändring av 15 § i lagen om fordonstrafikregistret**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) 15 § 3 mom., sådant det lyder i lag 1211/2011, som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

15 §

15 §

*Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form**Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form*

Logguppgifterna och övervakningsuppgifterna om sådan behandling av uppgifter som grundar sig på rådets beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet, nedan Prüm-rådsbeslutet, lagras och utplånas i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.4 och 30.5 i det beslutet.

Logguppgifterna och övervakningsuppgifterna om sådan behandling av uppgifter som grundar sig på rådets beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet, nedan Prüm-rådsbeslutet, *och på Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott* ska lagras och utplånas i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.4 och 30.5 i Prüm-rådsbeslutet.

Denna lag träder i kraft den 20 .