



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 6. maj 2008  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsnr.: 2008-84-0505  
Dok.: DBJ40191

## Grundnotat

om

### forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet

#### Resumé

*Forslaget har til formål at forbedre færdselssikkerheden i EU ved at gøre det lettere at retsforfølge visse færdselslovsovertrædelser, uanset i hvilken medlemsstat det køretøj, overtrædelser er begået med, er indregistreret. Forslaget tilsigter herved tillige at sikre ligebehandling af bosiddende og ikke-bosiddende overtrædere. Forslaget indeholder bestemmelser om informationsudveksling og om fremsendelse og udformning af bødeforlæg. Forslaget vurderes ikke at have fornøden hjemmel i EF-traktaten, hvorfor en nærmere vurdering af forslagens forhold til nærhedsprincippet ikke er relevant. Forslaget vurderes at have lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslaget vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser af betydning. Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser. Der ses ikke at foreligge offentlige tilkendegivelser om de øvrige medlemsstaters holdninger til forslaget. Fra dansk side kan man ikke støtte forslaget i sin nuværende form, idet den regulering af udsendelse og udformning af bødeforlæg på området, som forslaget lægger op til, udgør en strafferetlig regulering, som efter dansk opfattelse ikke kan vedtages med hjemmel i EF-traktaten. Hertil kommer, at der ikke ses at være behov for yderligere EU-tiltag på området.*

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

## **1. Baggrund**

Rådet har ved brev af 2. april 2008 sendt Kommissionens forslag af 19. marts 2007 til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet (KOM (2008) 151 endelig).

Kommissionen har anført, at baggrunden for forslaget er, at målet for EU's trafiksikkerhedspolitik siden 2001 har været at halvere antallet af trafikdræbte inden 2010. Kommissionen har i den forbindelse endvidere anført, at håndhævelse af færdselsreglerne har vist sig at være et særdeles effektivt middel til at mindske antallet af dræbte, men at trafikforseelser – som sagerne står nu – ofte ikke straffes, hvis de begås med et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat. Kommissionen har desuden anført, at der er indgået en række bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne, men at sådanne aftaler har vist sig vanskelige at føre ud i livet.

Forslaget har på den baggrund til formål at forbedre færdselssikkerheden i EU ved at gøre det lettere at retsforfølge visse færdselslovsovertrædelser, uanset i hvilken medlemsstat det køretøj, overtrædelsen er begået med, er indregistreret. Forslaget tilsigter herved tillige at sikre ligebehandling af bosiddende og ikke-bosiddende overtrædere.

## **2. Indhold**

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, litra c, hvoraf det fremgår, at Rådet fastsætter foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden.

Forslaget omfatter overtrædelser af medlemsstaternes færdselslovgivning for så vidt angår bestemmelser om hastighed, spirituskørsel, kørsel uden sikkerhedssele og kørsel over for rødt. Efter forslaget skal direktivet endvidere kun finde anvendelse i tilfælde, hvor den pågældende sanktion består af eller omfatter bøde.

Forslaget lægger op til en nærmere regulering af informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne om disse overtrædelser. Ifølge forslaget skal denne informationsudveksling starte, når der i en medlemsstat er begået en overtrædelse med et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat. Den medlemsstat, hvor overtrædelsen er begået, sender – hvis

sagen ikke straks retsforfølges og afsluttes – registreringsnummeret og anden relevant information til de andre medlemsstater eller til bopælslandet, hvis dette kan identificeres, og anmoder om oplysninger om køretøjets indehaver. Informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne skal foregå via et elektronisk net. Når det land, hvor forseelsen er begået, har modtaget de ønskede oplysninger, sender det indehaveren af køretøjet et bødeforlæg, der skal udformes som den standardblanket, der er optaget som bilag til direktivforslaget. Indehaveren skal samtidig underrettes om, at han skal udfylde en svarformular, hvis han ikke agter at betale bøden.

### **3. Gældende dansk ret**

Justitsministeren har den 27. februar 2008 fremsat lovforslag nr. L 77, hvorved der bl.a. foreslås en ændring af lov om registrering af køretøjer. Lovforslaget har til formål at gennemføre Prüm-afgørelsen, der for så vidt angår motorkøretøjer indebærer, at der gives medlemsstaterne online-adgang til oplysningerne i hinandens køretøjsregistre. Lovforslaget forventes vedtaget juni 2008.

De gældende danske regler om udstedelse af bødeforlæg i forbindelse med de overtrædelser af færdselsloven, der er omfattet af direktivforslaget, følger af den almindelige regel i retsplejelovens § 832 og – hvis frakendelse af førerretten eller kørselsforbud tillige kommer på tale – særlige regler i færdselslovens §§ 119 a og 119 b.

Af retsplejelovens § 832, stk. 1, følger bl.a., at anklagemyndigheden i sager om lovovertrædelser, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i et bødeforlæg kan tilkendegive sigtede, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis sigtede erklærer sig skyldig i overtrædelser og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforlægget angivet bøde.

Det fremgår endvidere af retsplejelovens § 832, stk. 2, at lovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om indholdet af anklageskrift finder tilsvarende anvendelse på bødeforlæg.

Retsplejelovens § 832, stk. 4, bemyndiger desuden justitsministeren til at fastsætte regler om, at bødeforlæg ved nærmere angivne overtrædelser af færdselsloven kan gives af en polititjenestemand i umiddelbar forbindelse med lovovertrædelser, hvis lovovertrædelserne kan afgøres efter faste bødesatser med en bøde på ikke over 3.000 kr.

## **4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser**

### **4.1 Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Direktivforslaget vurderes at have lovgivningsmæssige konsekvenser, i hvert fald i det omfang, at forslaget skal forstås således, at der nationalt skal indføres regler, hvorved modtageren af det bødeforlæg, som der med forslaget lægges op til at indføre, forpligtes til at udfylde en svarformular, hvis den pågældende ikke agter at betale bøden.

### **4.2 Statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser af betydning. Vurderingen er imidlertid forbundet med en vis usikkerhed, da det, som forslaget er udformet, ikke står klart, hvilke nærmere krav der vil blive stillet til den elektroniske informationsudveksling, som forslaget lægger op til.

### **4.3 Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

## **5. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos følgende organisationer:

Advokatrådet, Dansk Cyklist Forbund, Danske Motorcyklister Råd (DMC), Den Danske Dommerforening, Det Kriminalpræventive Råd, Dommerfuldmægtigforeningen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen Liv og Trafik, Landsforeningen af beskikkede Advokater, Institut for Menneskerettigheder, Institut for Transport (DTU), MC-Touring Club og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Høringsfristen udløber den 11. juni 2008.

## **6. Nærhedsprincippet**

Kommissionen har anført, at målsætningerne med forslaget ikke i tilstrækkeligt omfang kan opfyldes af medlemsstaterne hver især, og at målsætningerne bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, hvorfor Fællesskabet kan træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. Kommissionen har i den forbindelse anført, at der kun med et EU-instrument – gennem udveksling af relevant information via et elektronisk system – kan gennemføres konsekvent og effektiv EU-dækkende retsforfølgning af færdselsforseelser på tværs af grænserne.

Da forslaget imidlertid fra dansk side vurderes ikke at have fornøden hjemmel i EF-traktaten, jf. nedenfor under pkt. 8, findes en nærmere vurdering af forslagets forhold til nærhedsprincippet ikke at være relevant.

## **7. Andre landes kendte holdninger**

Der ses ikke at foreligge officielle tilkendegivelser om de øvrige medlemsstaters holdning til direktivforslaget.

## **8. Foreløbig generel dansk holdning**

Fra dansk side kan forslaget ikke støttes i sin nuværende form, idet forslaget bestemmelser om udsendelse og udformning af bødeforlæg på området, som forslaget lægger op til, udgør en strafferetlig regulering, som efter dansk opfattelse ikke kan vedtages med hjemmel i EF-Traktaten.

Det følger således af EF-domstolens praksis, jf. sagerne C-176/03 og C-440/05, at straffelovgivningen og reglerne om behandlingen af straffesager principielt ikke hører under det overstatslige samarbejde efter EF-Traktaten. Hvis det er nødvendigt for at sikre den fulde effektivitet af fællesskabsretlige regler, kan der dog i disse fastsættes bestemmelser, der forpligter medlemsstaterne til at fastsætte strafferetlige sanktioner for overtrædelser af reglerne.

Allerede fordi, de færdselslovsbestemmelser, som direktivforslaget omhandler (på nær anvendelse af sikkerhedsseler), ikke er fællesskabsretlige – fællesskabslovgiver har ikke fastsat regler om hastighed, spirituskørsel og kørsel over for rødt lys – må forslaget efter EF-Domstolens praksis anses for at savne hjemmel i traktaten.

Hertil kommer i øvrigt, at der ikke ses at være behov for yderligere EU-tiltag på området, da Prüm afgørelsens artikel 12 indebærer, at medlemsstaterne med henblik på at forebygge og efterforske strafbare handlinger og med henblik på opretholdelse af den offentlige sikkerhed skal give de andre medlemsstaters nationale kontaktpunkter adgang til oplysninger vedrørende ejere og køretøjer i de nationale køretøjsregistre med ret til at foretage elektronisk søgning i enkelttilfælde.

## **9. Orientering af andre af Folketingets udvalg**

Grundnotatet sendes – ud over til Folketingets Europaudvalg – også til Folketingets Retsudvalg og til Folketingets Trafikudvalg.