



JUSTITSMINISTERIET

Dato: 13. april 2023
Kontor: Politikontoret
Sagsbeh: Camilla Maria Andersen
Sagsnr.: 2022-6100-0043
Dok.: 2775799

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskri- dende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færds- selslovsovertrædelser

Sagen er ikke omfattet af retsforbeholdet.

KOM(2023) 126

1. Resumé

Kommissionen har den 1. marts 2023 fremsat et forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet) fra 2015. Forslaget har bl.a. til formål at forbedre trafiksikkerheden i EU ved at udvide anvendelsesområdet for CBE-direktivet til at omfatte yderligere trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og strømlinje (dvs. forenkle, digitalisere og forbedre) efterforskningen af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser begået i andre medlemsstater og dermed lette håndhævelsen af sanktioner for sådanne overtrædelser på tværs af grænserne. Forslaget er ikke omfattet af Danmarks retsforbehold. Regeringen har vurderet, at ændringsforslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige, økonomiske og administrative konsekvenser. Fra dansk side er man generelt positivt indstillet over for forslaget. Regeringen vil undersøge nærmere, om der er grundlag for under forhandlingerne at gøre gældende, at direktivets anvendelsesområde bør udvides yderligere, således at generelle trafikforseelser som parkeringsforseelser og ulovlig kørsel i miljøzoner tilsvarende omfattes. Danmark vil desuden under

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

T +45 7226 8400

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

forhandlingerne tilkendegive, at det er vigtigt, at der sikres tilstrækkelig tid for medlemsstaterne til at gennemføre de nye regler.

2. Baggrund

Kommissionen har den 1. marts 2023 fremsat forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet). Med CBE-direktivet blev der indført et elektronisk informationssystem, der giver medlemsstaterne online adgang til oplysninger om køretøjer og køretøjers ejere eller indehavere i øvrige medlemsstaters køretøjsregistre til brug for efterforskning og håndhævelse af grænseoverskridende sager om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

Kommissionen har i forbindelse med præsentationen af forslaget fremhævet en evaluering af medlemsstaternes anvendelse af CBE-direktivet, som Kommissionen foretog i 2016.¹ Det fremgår af evalueringen, at CBE-direktivet grundlæggende har haft en positiv indvirkning på muligheden for at identificere lovovertrædere, der har begået en trafiksikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse i udlandet. Evalueringen viste dog samtidig, at CBE-direktivets potentiale til at forbedre trafiksikkerheden kan udnyttes yderligere, idet der fortsat er en høj grad af straffrihed blandt ikkehjemmehørende lovovertrædere.

Evalueringen viser, at omkring 50 pct. af de efterforskede færdselslovsovertrædelser, der blev begået af ikkehjemmehørende lovovertrædere, ikke blev håndhævet effektivt. Dette skyldes bl.a. manglende gensidig bistand og samarbejde mellem medlemsstaterne i forbindelse med efterforskning af færdselslovsovertrædelser efter udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre. Det har resulteret i, at ikkehjemmehørende lovovertrædere kun i ringe grad har betalt bøder, idet mere end 6 mio. bøder årligt i grænseoverskridende sager ikke håndhæves. Det har endvidere resulteret i utilstrækkelig beskyttelse af ikkehjemmehørendes grundlæggende rettigheder, idet bødeskrivelser mv. ofte er blevet fremsendt meget lang tid efter, at selve lovovertrædelsen har fundet sted, og på et sprog, som den ikkehjemmehørende lovovertræder ikke forstår og derved ikke har mulighed for at verificere autenticiteten af.

¹ SWD(2016) 355 final.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 91, stk. 1, litra c, om foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

Forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er ikke omfattet af det danske retsforbehold.

Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 14. marts 2023.

3. Formål og indhold

Forslaget har følgende tre overordnede formål:

1. Øge ikkehjemmehørende føreres overholdelse af yderligere trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler: Ifølge forslaget spiller farlig adfærd en rolle i et stort antal dødsfald og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Kommissionen finder, at det er afgørende at forebygge denne form for farlig adfærd ved at udvide CBE-direktivets anvendelsesområde til andre trafiksikkerhedsrelaterede overtrædelser og dermed mindske strafrihed.
2. Strømline procedurerne for gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser: I evalueringen af CBE-direktivet fra 2016 blev der bl.a. peget på manglende efterforskning af færdselslovsovertrædelser begået af ikkehjemmehørende lovovertrædere samt ineffektiv håndhævelse af sanktioner som fortsatte udfordringer på området. Hovedårsagerne til disse udfordringer er besværlig, tidskrævende og derfor manglende gensidig bistand og samarbejde mellem medlemsstaterne i forbindelse med efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.
3. Styrke beskyttelsen af ikkehjemmehørende lovovertræderes grundlæggende rettigheder, herunder tilpasning til nye EU-regler om beskyttelse af personoplysninger: Kommissionen har modtaget en række klager fra borgere om (manglende) overholdelse af grundlæggende rettigheder, navnlig for så vidt angår klager over påståede færdselslovsovertrædelser i udlandet (navnlig med påstand om manglende eller uklare oplysninger om klageprocedurer), manglende dokumentation, forskellige

frister for ikkehjemmehørende og bosiddende personer med hensyn til udstedelse af bødeforelæg/informationsskrivelser, utilstrækkelig forkyndelse af dokumenter, herunder manglende oversættelse og problemer med at få adgang til specifikke oplysninger om begåede overtrædelser og metoder til at fastsætte bødestrafte.

På den baggrund stilles der med forslaget en række minimumskrav til den informationsskrivelse, som medlemsstaterne i medfør af direktivet fremsender til ikkehjemmehørende lovovertrædere med henblik på at forbedre beskyttelsen af ikkehjemmehørende føreres grundlæggende rettigheder. Forslaget sikrer herudover tilpasning til EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger (navnlig databeskyttelsesforordningen og retshåndhævelsesdirektivet).

Der redegøres i det følgende for udvalgte ændringsartikler i forslaget.

Forslagets artikel 1, stk. 1

Med forslagets artikel 1, stk. 1, ændres artikel 2 i CBE-direktivet ved at udvide direktivets anvendelsesområde til andre trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Der er tale om følgende overtrædelser: 1) utilstrækkelig afstand til den forankørende bil, 2) farlig overhaling, 3) farlig parkering, 4) krydsning af én eller flere fuldt optrukne linjer, 5) kørsel imod køreretningen, 6) undladelse af at overholde reglerne om oprettelse og brug af nødspor og 7) brug af et overlæst køretøj.

Forslagets artikel 1, stk. 3

Med forslagets artikel 1, stk. 3, indsættes en ny artikel 3 a om medlemsstaternes eksisterende nationale kontaktpunkters ansvarsområder og kompetencer. Der lægges med bestemmelsen op til, at medlemsstaternes nationale kontaktpunkter skal samarbejde med andre myndigheder, der deltager i efterforskningen af de trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, som falder ind under CBE-direktivets anvendelsesområde, uanset overtrædelsens art eller myndighedens retlige status.

Forslagets artikel 1, stk. 4

Med forslagets artikel 1, stk. 4, erstattes den nuværende artikel 4 i CBE-direktivet med en ny artikel 4, der foreskriver, at udvekslingen af oplysninger fra køretøjsregistre skal ske via et fælles elektronisk system – det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (EUCARIS) –

for at sikre hurtig, omkostningseffektiv, sikker og pålidelig udveksling af specifikke oplysninger fra køretøjsregistre mellem medlemsstaterne.

Medlemsstaterne skal også sørge for, at visse oplysninger fra køretøjsregistre er tilgængelige og ajourførte. I de tilfælde, hvor et køretøj er blevet leaset (eller omfattet af en langtidslejeaftale), har medlemsstaterne ret til at foretage automatiserede søgninger i køretøjsregistre for at hente data om slutbrugere af køretøjer, hvis de er tilgængelige. Der fastsættes en datalagringsperiode med hensyn til identiteten af de tidligere ejere, indehavere og slutbrugere af køretøjerne med henblik på at give myndighederne de relevante oplysninger, de har brug for til efterforskning af lovovertrædelserne.

Forslagets artikel 1, stk. 5

Med forslagets artikel 1, stk. 5, indsættes bl.a. en ny artikel 4 a.

Artikel 4 a vedrører procedurer for gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Det fastsættes heri, at medlemsstaterne skal yde hinanden gensidig bistand i de tilfælde, hvor den medlemsstat, hvor overtrædelseren er begået, på grundlag af resultaterne af den elektroniske søgning ikke på korrekt vis kan identificere den person, der er ansvarlig for en trafiksikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse. Procedurerne for gensidig bistand vil blive digitaliseret i henhold til en gennemførelsesretsakt. De grunde, som registreringsmedlemsstaten eller bopælsmedlemsstaten kan angive som grundlag for at nægte at yde gensidig bistand til identifikation af den ansvarlige person, fremgår også af forslaget.

Forslagets artikel 1, stk. 6

Med forslagets artikel 1, stk. 6, erstattes den nuværende artikel 5 i CBE-direktivet med en ny artikel 5, der fastsætter minimumsindholdet af den informationsskrivelse, som overtrædelsesmedlemsstaten fremsender til den ikkehjemmehørende lovovertræder. Bestemmelsen fastsætter navnlig, at skrivelsen skal indeholde oplysninger om den begåede overtrædelse, pålagte sanktioner, klageprocedurer, betaling af bødestrafte, herunder afbødende foranstaltninger, de gældende databeskyttelsesregler og, hvis det er relevant, oplysninger om den enhed, der af en medlemsstat er bemyndiget til at inddrive bødestrafte, og som sendte informationsskrivelsen.

Forslagets artikel 1, stk. 7

Med forslagets artikel 1, stk. 7, indsættes bl.a. en ny artikel 5 a.

Artikel 5 a fastsætter en række yderligere minimumskrav til indholdet af den informationsskrivelse og eventuelle opfølgingsdokumenter, som skal fremsendes til den ikkehjemmehørende. Bestemmelsen fastsætter desuden en række regler vedrørende forkyndelse og det sprog, som informationsskrivelsen og opfølgingsdokumenterne skal fremsendes på. Hvis det ikke er muligt at levere dokumenterne via registreret levering eller elektroniske midler på tilsvarende niveau, fastlægges der specifikke procedurer for gensidig bistand i forbindelse med grænseoverskridende forkyndelse af dokumenter. Procedurene vil blive digitaliseret i henhold til en gennemførelsesretsakt.

Forslagets artikel 1, stk. 8

Med forslagets artikel 1, stk. 8, erstattes de nuværende artikler 6, 7 og 8 i CBE-direktivet med nye artikler 6, 7 og 8. Den nye artikel 6 pålægger medlemsstaterne at sende en rapport til Kommissionen om anvendelsen af direktivet hvert fjerde år. Med rapporten skal medlemsstaterne fremlægge yderligere kvantitative indikatorer, herunder om registrerede trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der er begået med køretøjer, som er indregistreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelserne fandt sted, eller om antallet af bødestrafte, der betales frivilligt af ikkehjemmehørende personer. Kommissionen skal underrette medlemsstaterne om indholdet af de indsendte rapporter, når de er blevet vurderet.

Den nye artikel 7 pålægger medlemsstaterne at underrette hinanden om cybersikkerhedshændelser i forbindelse med data, der er lagret i virtuelle eller fysiske clouds eller cloud-hostingtjenester.

Den nye artikel 8 fastsætter en forpligtelse for Kommissionen til at oprette en særlig IT-portal for at lette udvekslingen af oplysninger mellem nationale kontaktpunkter, andre relevante myndigheder i medlemsstaterne og trafikanter, f.eks. om gældende trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler i medlemsstaterne, appelprocedurer og anvendte sanktioner. Portalen vil også gøre det lettere at kontrollere ægtheden af informationsskrivelser og opfølgingsdokumenter.

Forslagets artikel 2

Med forslagets artikel 2 fastsættes fristen for medlemsstaternes gennemførelse af det ændrede direktiv til senest to år efter datoen for det nye direktivs ikrafttræden.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at ændringsforslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Kommissionen har fremhævet, at medlemsstaternes anvendelse af håndhævelsespraksis på deres eget område primært hører under deres egen kompetence, og at dette initiativ ikke har til formål at indføre krav om håndhævelse af trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler. Initiativet fokuserer alene på at lette grænseoverskridende efterforskningsprocedurer, hvilket medlemsstaterne ikke selv har mulighed for at gøre på en sammenhængende måde, med henblik på at sikre ligebehandling af hjemmehørende og ikkehjemmehørende førere.

Kommissionen har i den forbindelse tilkendegivet, at det ikke vil have samme effektivitet at sætte en stopper for straffrihed for ikkehjemmehørende lovovertrædere og sikre ligebehandling af alle trafikanter i hele EU, hvis lovovertræderne behandles forskelligt gennem nationale eller regionale multilaterale eller bilaterale aftaler.

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering af, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

Det nugældende CBE-direktiv indeholder regler om grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovovertrædelser. Direktivet er implementeret ved køretøjsregistreringslovens² §§ 17 a, nr. 2-4, og 18, stk. 3.

Efter køretøjsregistreringslovens § 17 a, nr. 2-4, kan told- og skatteforvaltningen udveksle oplysninger med kompetente myndigheder i stater, som deltager i det europæiske køretøj- og kørekortinformationssystem (EUCARIS), med henblik på at foretage elektronisk søgning i oplysninger fra Køretøjsregisteret og tilsvarende udenlandske registre til brug for registrering af køretøjer, opkrævning af registreringsafgift og andre køretøjsrelaterede

² Lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023 om registrering af køretøjer

afgifter. Bestemmelsens formål er at give skatteforvaltningen mulighed for at udveksle oplysninger om køretøjer med myndigheder i andre lande, som er tilsluttet den mellemstatslige tekniske platform EUCARIS. Bestemmelsen omfatter også udveksling med de ikke-EU-lande, der er tilsluttet EUCARIS, hvor der tidligere kun var mulighed for dataudveksling med EU-lande.

Efter køretøjsregistreringslovens § 18, stk. 3, kan rigspolicechefen give den kompetente retshåndhævende myndighed i en EU-medlemsstat adgang til at foretage elektronisk søgning i de oplysninger fra Køretøjsregisteret, der er videregivet til politiet, til brug for efterforskningen af en konkret straffesag eller en konkret sag om opretholdelse af den offentlige sikkerhed eller til brug for en konkret sag om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Det gælder, uanset om overtrædelserne i den pågældende medlemsstat behandles som en administrativ forseelse eller som en straffesag.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Det vurderes umiddelbart, at ændringsdirektivet vil medføre behov for lovgivningsmæssige ændringer i forbindelse med implementeringen. En nærmere vurdering heraf udestår imidlertid. Der kan henvises til følgende aspekter i forslaget, som vil kunne indebære mulige lovgivningsmæssige ændringer.

Forslagets artikel 1, stk. 5, indfører som noget nyt i artikel 4 a en forpligtelse for medlemsstaterne til at yde hinanden gensidig bistand, hvis overtrædelsesmedlemsstaten på grundlag af resultaterne af den automatiserede søgning ikke kan identificere den ansvarlige person med den fornødne grad af sikkerhed, der kræves i henhold til national lovgivning for at indlede eller gennemføre opfølgingsprocedurer. Det kan f.eks. være bistand til at bekræfte, at det med rimelig sikkerhed kan antages, at den person, der er optaget visuelt med overvågningsudstyret i overtrædelsesmedlemsstaten, er ejer, indehaver eller slutbruger af køretøjet eller en person, der formodes at være ansvarlig for en af de i direktivet opførte trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

Forslagets artikel 1, stk. 6, indfører som noget nyt i artikel 5 en række minimumskrav til indholdet af den informationsskrivelse, som overtrædelsesmedlemsstaten fremsender til den ikkehjemmehørende lovovertræder.

Forslagets artikel 1, stk. 7, indfører som noget nyt i artikel 5 a nogle frister vedrørende forkyndelse af informationsskrivelsen og opfølgingsdokumenterne.

Forslagets artikel 1, stk. 8, indfører som noget nyt i artikel 7 en forpligtelse for medlemsstaterne til at underrette om cybersikkerhedshændelser i forbindelse med data, der er lagret i virtuelle eller fysiske clouds eller cloud-hostingstjenester.

Det kan ikke udelukkes, at forslaget vil kunne indebære yderligere lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at kunne medføre økonomiske konsekvenser for Danmark, idet forslaget indebærer, at politiet bliver pålagt en række meropgaver bl.a. i forbindelse med udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser mellem medlemsstaterne.

Det forventes bl.a., at forslaget vil medføre udgifter, der kan henføres til it-tilpasning samt eventuel udvikling af nye it-systemer til understøttelse af direktivets bestemmelser, herunder i forhold til digitalisering af procedurer (brug af standardformularer til brug for anmodninger i forbindelse med gensidig bistand).

Der kan på det foreliggende grundlag ikke foretages et estimat for de økonomiske og administrative konsekvenser for politiet.

Det bemærkes, at det fremgår af budgetvejledningen, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme.

Administrative konsekvenser

Forslaget forventes at have en række administrative konsekvenser for Rigspolitiet, der i dag agerer nationalt kontaktpunkt i henhold til bestemmelserne herom i CBE-direktivet. Det drejer sig navnlig om den nye forpligtelse for medlemsstaterne til at yde hinanden gensidig bistand, hvis overtrædelsesmedlemsstaten på grundlag af resultaterne af den automatiserede søgning ikke kan identificere den ansvarlige person med den fornødne grad af sikkerhed, der kræves i henhold til national lovgivning for at indlede eller gennemføre opfølgingsprocedurer. Derudover bemærkes det, at den nye

artikel 4 a om gensidig bistand ved identifikation af den ansvarlige person kan medføre en betydelig ressourceanvendelse hos politiet i forhold til forkyndelse af dokumenter fra andre EU-lande for personer, der formodes at være ansvarlige for at begå de i direktivet anførte færdselslovsovertrædelser.

En nærmere vurdering af de konkrete it-mæssige konsekvenser af forslaget udestår. Det er dog forventningen, at direktivets gennemførelse vil nødvendiggøre en række it-tilpasninger og/eller udvikling af nye it-systemer til understøttelse af direktivets bestemmelser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Der vurderes ikke at være andre konsekvenser forbundet med forslaget.

8. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos Specialudvalget for Politimæssigt og Retligt Samarbejde og EU-specialudvalget for Transport.

Forslaget har derudover været sendt i høring hos følgende interessenter: 3F Transport, Danmarks Motor Union, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Danske Advokater, Danske Regioner, Finans og Leasing, Forbrugerombudsmanden, Forenede Danske Motorejere (FDM), Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening.

Der er modtaget høringssvar fra 3F Transport, DTL-Danske Vognmænd (DTL), Erhvervsflyvningens sammenslutning, Dansk PersonTransport, ITD og Rådet for Sikker Trafik.

Generelle bemærkninger

3F Transport har anført, at forbundet er enig i formålet med direktivet om forbedring af trafiksikkerheden via enklere, bedre og mere digital efterforskning og håndhævelse af trafikrelaterede færdselslovsovertrædelser i andre medlemsstater. 3F Transport finder det vigtigt, at håndhævelsen af sanktioner på tværs af grænser lettes.

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har anført, at organisationen generelt er positivt stemt over for forslaget. DTL finder bl.a., at forslaget bør udvides til at omfatte parkeringsafgifter og overtrædelse af miljøzonereglerne. DTL bemærker desuden, at sondringen mellem pålagte bøder og afgifter bør

overvejes nærmere, idet det er DTL's opfattelse, at det på nuværende tidspunkt er vanskeligt at foretage en effektiv grænseoverskridende håndhævelse af pålagte afgifter, herunder parkeringsafgifter.

Dansk PersonTransport (DPT) har anført, at foreningen bakker op om forslaget om at styrke udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. DPT har endvidere understreget vigtigheden af, at alle medlemsstater bliver forpligtet til i højere grad at samarbejde og dele informationer om alle typer af overtrædelser. Det gælder overtrædelser, der har til formål at forbedre færdselssikkerheden, men det gælder også overtrædelser, der bidrager til at sikre mere fair konkurrence som f.eks. overtrædelser af regler om udstationering og cabotagekørsel.

ITD har anført, at organisationen støtter op om forslaget om at styrke samarbejdet om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. ITD bemærker bl.a., at det i lyset af medlemslandenes forskellige sprog og procesmåder er vigtigt, at direktivet sikrer de fornødne retssikkerhedsmæssige garantier. Det gælder f.eks. i relation til, at den, der mistænkes for en konkret overtrædelse, hurtigst muligt skal gøres bekendt med forholdet og have mulighed for at gøre indsigelse.

Rådet for Sikker Trafik har anført, at rådet bakker op om forslaget, da det øger muligheden for at håndhæve og sanktionere overtrædelser af færdselsloven på tværs af landegrænser i EU, hvilket er positivt for trafikikkerheden.

9. Generelle forventninger og andre landes holdninger

De øvrige medlemsstater har i forbindelse med de indledende forhandlinger af forslaget anført, at staterne generelt støtter forslaget, men at staterne har en række bemærkninger til de enkelte artikler. Det kan oplyses, at en række medlemsstater på et indledende stadie har oplyst, at landene ønsker at udvide direktivets anvendelsesområde yderligere, således at overtrædelse af regler om kørsel i miljøzoner tilsvarende omfattes.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslaget. Regeringen støtter således ambitionen om en styrket fælles EU-indsats for at forbedre trafikikkerheden i EU.

Regeringen finder, at forslaget om udvidelse af direktivets anvendelsesområde er positivt, herunder at ”farlig parkering” foreslås omfattet. Regeringen vil dog undersøge nærmere, om der er grundlag for under forhandlingerne at gøre gældende, at direktivets anvendelsesområde bør udvides yderligere, således at *generelle* parkeringsforseelser tilsvarende omfattes. Det skyldes navnlig, at bøder og afgifter meddelt ikkehjemmehørende førere for generelle trafikforseelser er vanskelige at inddrive effektivt. Det medfører, at udenlandske chauffører har en stor gæld til den danske stat i form af bl.a. ubetalte parkeringsbøder, som under de nuværende regler er vanskelige at indkræve i skyldnernes hjemlande. Denne retsstilling skaber i dag konkurrenceforvridende vilkår for danske vognmænd over for udenlandske vognmænd.

I samme tråd er regeringen enig med den række af medlemsstater, der har tilkendegivet et ønske om, at forslagets anvendelsesområde udvides, således at ulovlig kørsel i miljøzoner tilsvarende omfattes. På den måde ville et effektivt inddrivelsessystem for miljøzoneovertrædelser begået med køretøjer registreret i andre medlemsstater sikres. Endvidere understøttes direktivets målsætning om effektiv udveksling af information herved. Selv om dette ikke har direkte indflydelse på trafiksikkerheden, vil de inddrivelsessystemer, der foreslås med det reviderede direktiv, umiddelbart kunne finde anvendelse. Regeringen vil således tilsvarende undersøge nærmere, om der er grundlag for under forhandlingerne at gøre dette gældende.

Henset til, at vedtagelse af ændringsdirektivet forventes at indebære behov for udvikling og/eller tilpasning af it-systemer på Justitsministeriets område, finder regeringen det vigtigt, at der under de kommende forhandlinger sikres tilstrækkelig tid for medlemsstaterne til at gennemføre de nye regler.

Regeringens endelige stillingtagen afventer en nærmere vurdering af de statsfinansielle, samfunds- og erhvervsøkonomiske konsekvenser.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Direktivforslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.