



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 16. november 2010  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsnr.: 2008-84-0505  
Dok.: FST40362

**Samlenotat vedrørende den sag inden for Justitsministeriets ansvarsområde, der forventes behandlet på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 2.-3. december 2010.**

**Side:**

**2-12** Dagsordenspunkt 1 **Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet**  
**- Foreløbig politisk enighed**  
**KOM (2008) 151**

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)

## **Dagsordenspunkt 1: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafik sikkerhedsområdet (KOM (2008) 151)**

Revideret notat. Ændringerne er markeret med kursiv.

### **Resumé**

Forslaget har til formål at forbedre færdselssikkerheden i EU ved at gøre det lettere at håndhæve visse færdselslovsovertrædelser, uanset i hvilken medlemsstat det køretøj, overtrædelserne er begået med, er indregistreret. Forslaget tilsigter herved tillige at sikre ligebehandling af bosiddende og ikke-bosiddende overtrædere. *Forslaget indeholder navnlig bestemmelser om informationsudveksling, der skal gøre det muligt at håndhæve visse færdselsforseelser begået med motorkøretøjer indregistreret i andre EU-lande. Forslaget vurderes ikke at være i strid med nærhedsprincippet. Formandskabets reviderede forslag er omfattet af Danmarks forbehold vedrørende retlige og indre anliggender, og forslaget har derfor hverken lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser for Danmark. Under den offentlige debat om sagen på rådsmøder i oktober og december 2008 blev der udtrykt bred støtte til formålet med forslaget. Fra dansk side er man generelt positivt indstillet over for formandskabets kompromisforslag. Det er forventningen, at dette vil blive behandlet på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 2. december 2010 med henblik på foreløbig politisk enighed.*

### **1. Baggrund**

Kommissionen fremsatte den 19. marts 2008 forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafik sikkerhedsområdet (KOM (2008) 151 endelig).

Kommissionen har anført, at baggrunden for forslaget er, at målet for EU's trafik sikkerhedspolitik 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.

De indledende drøftelser af forslaget koncentrerede sig navnlig om hjemmelsgrundlaget. Rådets Juridiske Tjeneste udtalte i den forbindelse, at tjenesten ikke finder, at der er hjemmel til forslaget i traktatens transportafsnit.

*Sagen har tidligere været behandlet på rådsmøder (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. oktober 2008 og den 8.-9. december 2008, hvor det dog ikke har været muligt at finde en løsning navnlig på grund af uenighed om hjemmelsgrundlaget.*

*Det belgiske formandskab har imidlertid fremlagt et revideret kompromisforslag, der i overensstemmelse med Rådets Juridiske Tjenestes vurdering lægger op til anvendelse af Den Europæiske Unions Funktionsmådes (TEUF) afsnit om et område med frihed, sikkerhed og retfærdighed som hjemmelsgrundlag.*

*Det belgiske formandskab forventes på denne baggrund at sætte sagen på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 2.-3. december 2010 med henblik på foreløbig politisk enighed om det fremlagte kompromisforslag.*

#### Det danske retsforbehold

*Formandskabets reviderede forslag er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF), 3. del, afsnit V. Forslaget er derfor omfattet af Danmarks forbehold vedrørende retlige og indre anliggender. Protokollen om Danmarks stilling, der er knyttet til Lissabon-traktaten, finder på den baggrund anvendelse.*

*Ifølge protokollens artikel 1 deltager Danmark ikke i Rådets vedtagelse af foranstaltninger, der foreslås i henhold til TEUF, 3. del, afsnit V, og ifølge artikel 2 er ingen af de foranstaltninger, der er vedtaget i henhold*

*til TEUF, 3. del, afsnit V, bindende for eller finder anvendelse i Danmark ("retsforbeholdet").*

*En eventuel gennemførelse af forslaget er således ikke bindende for eller finder anvendelse i Danmark.*

## **2. Indhold**

Kommissionens *oprindelige* forslag er fremsat under henvisning til Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, litra c, (*nu TEUF artikel 91, stk. 1, litra c*) hvoraf det fremgår, at Rådet fastsætter foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden.

*I lyset af de hidtidige indvendinger imod Kommissionens valg af hjemmelsgrundlag har det belgiske formandskab fremlagt et revideret kompromisforslag med hjemmel i TEUF artikel 87, stk. 2.*

*Den følgende gennemgang er baseret på det foreliggende kompromisforslag.*

Forslaget omfatter overtrædelser af medlemsstaternes færdselslovgivning for så vidt angår bestemmelser om hastighed, spirituskørsel, kørsel uden sikkerhedssele, kørsel over for rødt, *kørsel under indflydelse af narkotiske stoffer, unkladelse af at overholde sikkerhedsafstand, manglende brug af styrhjelme, ulovlig brug af nødspor og anvendelse af mobiltelefon eller anden form for kommunikationsudstyr under kørslen. Alle de pågældende overtrædelser skal forstås i overensstemmelse med national ret i den medlemsstat, hvor overtrædelserne har fundet sted. De opregnede overtrædelser er omfattet af direktivforslaget, uanset, om de i henhold til national ret er kvalificerede som administrative eller strafferetlige, jf. forslagens præambelbetragtning.*

*Det centrale element i forslaget er etablering af en procedure for informationsudveksling mellem medlemsstaterne, der skal gøre det muligt i videre omfang at håndhæve visse færdselslovs-overtrædelser begået med biler indregistreret i andre EU-lande. Det fremgår i den forbindelse af forslaget, at medlemsstaterne skal give hinanden adgang til at foretage automatiske søgninger i de nationale køretøjsregistre til brug for de færdselssager, der omfattes af direktivet.*

*Søgningerne, der skal foretages på baggrund af et køretøjs registreringsnummer og landemærke, omfatter oplysninger om selve motorkøretøjet og oplysninger om ejeren/brugeren af motorkøretøjet. Det fremgår i den forbindelse, at søgningerne skal foretages i overensstemmelse med den procedure, som er fastsat i afsnittet om søgninger i køretøjsregistre i Rådets afgørelse 2008/616/RIA om gennemførelse af afgørelse 2008/615/RIA om intensivering af det grænseoverskridende samarbejde, navnlig om bekæmpelse af terrorisme og grænseoverskridende kriminalitet (dvs. gennemførelsesretsakten til den såkaldte Prüm-afgørelse). Med forslaget præsenteres betragtning lægges der i tilknytning hertil op til at anvende den samme tekniske platform, som anvendes til udveksling af køretøjsregistreringsoplysninger i henhold til Prüm-afgørelsen.*

*Med forslaget lægges der endvidere op til, at den medlemsstat, hvori overtrædelsen er begået, i overensstemmelse med national ret skriftligt skal informere ejeren/brugeren af det pågældende køretøj, såfremt medlemsstaten agter at fortsætte sin håndhævelse af sagen. I den forbindelse lægges der særligt op til, at den pågældende skal informeres om tid og sted for overtrædelsen. Til brug for denne information indeholder formandskabets forslag en formular, som medlemsstaterne kan vælge, men ikke er forpligtet til at anvende. Formularen, der i vidt omfang er inspireret af Kommissionens oprindelige forslag til et standard bødeforlæg, indeholder bl.a. oplysninger om den begåede overtrædelse, oplysninger om bødesanktionen og oplysninger om klage-/appeladgang. Formularen indeholder endvidere et udkast til svarbrev, som ejeren/brugeren kan benytte til at tilkendegive, om vedkommende vil vedkende sig den pågældende overtrædelse.*

*Med forslaget indføres desuden en række databeskyttelsesmæssige regler for den informationsudveksling, som finder sted på baggrund af direktivet. Det fremgår i den forbindelse, at reglerne indeholdt i Rådets rammeafgørelse 2008/977/RIA om beskyttelse af personoplysninger i forbindelse med politisamarbejde og retligt samarbejde i kriminalsager finder anvendelse tillige med de relevante databeskyttelsesregler i Prüm-afgørelsen og gennemførelsesretsakten hertil.*

*Herudover indeholder forslaget en bestemmelse om, at Kommissionen på sin hjemmeside skal offentliggøre de relevante nationale færdselsregler.*

*Endvidere indeholder forslaget en bestemmelse om, at den informationsudvekslingsmekanisme, der etableres med direktivet, skal være åben for*

*deltagelse af tredjelande, forudsat at de pågældende lande har indgået en aftale herom med EU.*

*Endelig indeholder forslaget en forpligtelse for medlemsstaterne til over for Kommissionen at afrapportere om de foretagne søgninger i henhold til direktivet, ligesom forslaget indeholder en revisionsbestemmelse, hvorefter Kommissionen på et senere tidspunkt over for Europa-Parlamentet og Rådet skal tilkendegive, om der er behov for at udvide listen over færdselslovsovertrædelser omfattet af direktivet og i givet fald fremsætte forslag herom.*

### **3. Gældende dansk ret**

Ved lov nr. 479 af 17. juni 2008, er der bl.a. foretaget en ændring af lov om registrering af køretøjer. Lovændringen har til formål at gennemføre Prüm-afgørelsen, der for så vidt angår motorkøretøjer indebærer, at *oplysningerne i køretøjsregisteret kan videregives til politiet, samt at Rigspolitichefen kan give de kompetente retshåndhævende myndigheder i andre medlemsstater online-adgang til at foretage elektronisk søgning i de oplysninger, som politiet er i besiddelse af. Det fremgår således af § 18 i lov om registrering af køretøjer, at Rigspolitichefen kan 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.*

*Af bemærkninger til bestemmelsen fremgår det bl.a., at bestemmelsen giver mulighed for at gennemføre Prüm-afgørelsens artikel 12, hvorefter der skal være adgang til søgning med henblik på forebyggelse og efterforskning af strafbare handlinger og behandling af andre lovovertrædelser, der i den søgende medlemsstat hører under domstolenes eller anklagemyndighedens kompetence, og med henblik på opretholdelse af den offentlige sikkerhed.*

Ved lov nr. 715 af 25. juni 2010 er der endvidere indsat hjemmel til, at justitsministeren på grundlag af en overenskomst herom kan udstrække adgangen til stater uden for EU.

*Reglerne om persondatabeskyttelse findes i persondataloven, som bl.a. indeholder bestemmelser om til hvilke formål, der kan behandles personoplysninger, om datakvalitet og sletning af oplysninger, om den fysiske*

*behandlingssikkerhed, herunder i form af krav om logning, samt om den registreredes rettigheder i forbindelse med behandling af oplysninger om den pågældende. For så vidt angår spørgsmålet om datasikkerhed kan der endvidere henvises til bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000 om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af personoplysninger, som behandles for den offentlige forvaltning.*

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

##### **4.1 Lovgivningsmæssige konsekvenser**

*Forslaget er som nævnt fremsat efter TEUF, 3. del, afsnit V, og derfor omfattet af Danmarks forbehold vedrørende retlige og indre anliggender. Danmark deltager således ikke i vedtagelsen af direktivforslaget, som ikke vil være bindende for eller finde anvendelse i Danmark.*

*Hvis det foreliggende forslag til direktiv fandt anvendelse i Danmark, kan det ikke udelukkes, at der ville være behov for lovændringer. En nærmere vurdering heraf afhænger af den endelige tekst.*

##### **4.2 Statsfinansielle konsekvenser**

*Hvis direktivforslaget fandt anvendelse i Danmark, kan det ikke udelukkes, at det ville have statsfinansielle konsekvenser som følge af den elektroniske informationsudveksling. Vurderingen er imidlertid forbundet med usikkerhed, da eventuelle konsekvenser navnlig afhænger af, om det tekniske system til udveksling af køretøjsregistreringer i henhold til Prüm-aftagelsen uden videre kan anvendes, eller om der er behov for større tilpasninger, herunder som følge af flere søgninger i systemet.*

#### **5. Høring**

Kommissionens oprindelige direktivforslag er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Præsidenterne for Østre og Vestre Landsret, byretspræsidenterne og dommeren på Bornholm, Advokatrådet, Dansk Cyklist Forbund, Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Den Danske Dommerforening, Det Kriminalpræventive Råd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen Liv og Trafik, Landsfor-

eningen af beskikkede Advokater, Institut for Menneskerettigheder, Institut for Transport (DTU), MC-Touring Club, Politiforbundet, Rigsadvokaten og Rådet for Større Færdselssikkerhed (*nu Rådet for Sikker Trafik*).

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra præsidenterne for Østre og Vestre Landsret, byretspræsidenterne og dommeren på Bornholm, der alle har meddelt, at forslaget ikke giver dem anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Justitsministeriet har endvidere modtaget høringssvar fra Det Kriminalpræventive Råd, Domstolsstyrelsen og Rigsadvokaten, der ikke har bemærkninger til forslaget. Rigsadvokaten har dog noteret sig, at forslaget efter Justitsministeriets opfattelse rejser spørgsmål af hjemmelsmæssig karakter.

Justitsministeriet har desuden modtaget høringssvar fra FDM, Institut for Transport (DTU), Landsforeningen af beskikkede advokater og Rådet for Større Færdselssikkerhed (*nu Rådet for Sikker Trafik*).

FDM anfører, at foreningen kan tilslutte sig behovet for at forbedre færdselssikkerheden i EU. Foreningen anfører endvidere bl.a., at foreningen er enig i, at den grænseoverskridende retshåndhævelse skal forbeholdes de alvorligste forseelser, og at foreningen finder det væsentligt, at man prioriterer beskyttelsen af persondata højt i forbindelse med de foreslåede nødvendige dataudvekslinger. Foreningen finder det endvidere væsentligt, at man, som foreslået, sikrer, at en bødetilkendegivelse meddeles modtageren på det officielle sprog i bopælsstaten, og at der sikres ensartethed i procedure og opbygning af tilkendegivelsen.

Institut for Transport (DTU) anfører, at instituttet grundlæggende mener, at det er en god ide at forbedre trafiksikkerheden i EU ved hjælp af grænseoverskridende retshåndhævelse. Instituttet påpeger imidlertid også på, at der efter instituttets opfattelse er en række uafklarede problemer i forbindelse med forslaget.

Landsforeningen af beskikkede advokater anfører, at den del af forslaget, der vedrører udfyldelsen af en svarformular, kan være i strid med forbuddet mod selvinkriminering i artikel 6 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og med retsplejelovens § 752, stk. 1. Landsforeningen kan på den baggrund ikke anbefale, at Danmark støtter forslaget på det foreliggende grundlag.



Justitsministeriet har efterfølgende hørt Datatilsynet over Kommissionens oprindelige forslag.

Datatilsynet har fremsat bemærkninger til en række af bestemmelserne om elektronisk udveksling af oplysninger og anført, at tilsynet går ud fra, at implementeringen af det foreslåede informationsudvekslingssystem vil ske under iagttagelse af bestemmelserne i persondataloven, herunder reglerne i persondatalovens kapitel 11 (sikkerhed) og reglerne i sikkerhedsbekendtgørelsen.

## **6. Nærhedsprincippet**

Kommissionen har *om sit oprindelige forslag* anført, at målsætningerne med forslaget ikke i tilstrækkeligt omfang kan opfyldes af medlemsstaterne hver især, og at målsætningerne bedre kan gennemføres i EU, hvorfor EU kan træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. TEU 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.

*Tilsvarende betragtninger fremgår af præamblen til formandskabets kompromisforslag.*

*Det er regeringens vurdering, at formandskabets kompromisforslag ikke er i strid med nærhedsprincippet. Regeringen kan i den forbindelse tilslutte sig betragtningerne i det foreliggende forslag.*

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

*På rådsmøderne (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. oktober 2008 og den 8.-9. december 2008 var der en offentlig debat om sagen med udgangspunkt i det oprindelige forslag. Der blev udtrykt bred støtte til ønsket om at styrke trafiksikkerheden. Et flertal af medlemslandene, herunder Danmark, tilkendegav samtidig, at sagen bør løses inden for det politimæssige og strafferetlige samarbejde og ikke med hjemmel i traktatens bestemmelser om foranstaltninger på transportområdet, som Kommissionens oprindelige forslag lægger op til. På grund af uenighed*

*om hjemmelsgrundlaget gav sagen ikke anledning til substansdrøftelse på de pågældende rådsmøder.*

*Der foreligger ikke offentlige tilkendegivelser fra de øvrige medlemsstater til formandskabets kompromisforslag.*

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

Fra dansk side er man generelt positiv over for tiltag, der kan styrke færdselssikkerheden.

*Fra dansk side har man imidlertid ikke kunnet støtte Kommissionens oprindelige forslag på grund af valget af hjemmelsgrundlag.*

*Med det ændrede hjemmelsgrundlag, som formandskabets forslag lægger op til, er man fra dansk side generelt positivt indstillet over for forslaget.*

## **9. Europa-Parlamentet**

*Forslaget til direktiv behandles efter den fælles beslutningsprocedure, jf. TEUF artikel 294, der indebærer, at forslaget skal behandles i Europa-Parlamentet.*

*Kommissionens oprindelige forslag har været behandlet dels på udvalgsniveau og dels på Europa-Parlamentets planerforsamling den 17. december 2008.*

Europa-Parlamentets Udvalg om Transport og Turisme har den 3. oktober 2008 afgivet betænkning om forslaget. Europa-Parlamentets Udvalg om Borgernes Rettigheder og Retlige og Indre anliggender har den 11. september 2008 afgivet en udtalelse om forslaget.

Det fremgår bl.a. af betænkningen, at ordføreren tilslutter sig Kommissionens målsætninger på trafiksikkerhedsområdet og mener, at fremgangsmåden er den rette med henblik på at nedbringe antallet af overtrædelser på de europæiske veje. Ordføreren gentager dog, at opfølgning på overtrædelser så vidt muligt bør ske via rammeafgørelse 2005/215/RIA. For at tage højde for de nationale juridiske særtræk for så vidt angår afgørelser om trafikbøder, ønsker ordføreren dog, at der tilvejebringes andre fuldbyrdelsesforanstaltninger i tilfælde, hvor rammeafgørelsen ikke kan anvendes. Ordføreren ønsker, at medlemsstaterne styrker praksis in-

den for trafiksikkerhedskontrol gennem indførelse af minimumskriterier, at de europæiske bilister skal informeres om iværksættelsen af direktivet, og at Kommissionen forpligtes til efter to år efter direktivets ikrafttrædelse at rapportere om direktivets gennemførelse og de indhøstede erfaringer efter denne evaluering.

Europa-Parlamentets plenarforsamling har i forbindelse med sin førstebehandling den 17. december 2008 vedtaget en række ændringsforslag til Kommissionens oprindelige forslag. Ændringerne indeholder følgende hovedelementer:

*Parlamentet ønsker indsat en ny bestemmelse, hvorefter medlemsstaterne inden for rammerne af direktivet skal fastsætte en række minimumsretningslinjer for trafiksikkerhed. Samtidig skal Kommissionen efter en komitologiprocedure fastsætte retningslinjer på EU-niveau for trafiksikkerhedsområdet. Retningslinjerne skal følge nærmere angivne principper for færdselskontrol i medlemsstaterne. Disse principper indeholder krav til anvendelsen af automatisk kontroludstyr og målkrav vedrørende national færdselskontrol i relation til hastighedsovertrædelser, spirituskørsel, kørsel over for rødt lys og manglende selebrug.*

*Endvidere indeholder Parlamentets holdning yderligere bestemmelser om databeskyttelse, herunder navnlig bestemmelser om anvendelse af persondatadirektivet (direktiv 95/46/EF), som finder anvendelse uden for der politi- og strafferetlige område.*

*Desuden indeholder Parlamentets holdning ændringer vedrørende udformning af bødeforlæg, herunder opregning af en række minimumsoplysninger, som bødeforlægget skal indeholde. Samtidig forpligtes ejeren af det pågældende motorkøretøj til at afgive oplysninger om føreren af køretøjet i overensstemmelse med bopælsstatens lovgivning, hvis vedkommende ikke selv var fører. Dette gælder dog ikke, hvis identifikationen kan ske på anden vis i henhold til bilaterale eller multilaterale aftaler. Endvidere indeholder Parlamentets holdning bestemmelser om bødeinddrivelse, der både tager sigte på inddrivelse af strafferetlige bøder og administrative bøder.*

*Herudover er der indsat en bestemmelse om information til trafikanterne vedrørende nationale færdselsregler bl.a. via hjemmesider og ved skilting.*

*Endelig indeholder Parlamentets holdning en ny bestemmelse, der pålægger Kommissionen at evaluere direktivets anvendelse og virkning, og som samtidig lægger op til, at Kommissionen skal fremsætte forslag til harmonisering af medlemsstaternes kontroludstyr og kontrolpraksis, ligesom Kommissionen skal undersøge, om retningslinjerne vedrørende kontrolmål mv. bør gøres obligatoriske, idet Kommissionen i givet fald skal fremsætte forslag herom.*

#### **10. Juridisk Specialudvalg og Specialudvalget for politimæssigt og retligt samarbejde**

Sagen har været drøftet på et møde i Juridisk Specialudvalg den 17. juli 2008.

*Sagen har endvidere været drøftet på et møde i Specialudvalget for politimæssigt og retligt samarbejde den 15. november 2010.*

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg, Trafikudvalg og Retsudvalg**

Et grundnotat om *Kommissionens oprindelige forslag* er sendt til Folketingets Europaudvalg den 6. juni 2008. Grundnotatet er ligeledes sendt til Folketingets Retsudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Sagen har tidligere været forelagt ved oversendelse af samlenotat til Folketingets Europaudvalg, Folketingets Retsudvalg og Folketingets Trafikudvalg forud for rådsmøderne (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. oktober 2008 og den 8.-9. december 2008.