



JUSTITSMINISTERIET

Dato:  
Kontor: Straffuldbydelseskontoret  
Sagsbeh: Sanne Renée Stengaard Jensen  
Sagsnr.: 2014-3051/01-0024  
Dok.: 1314995

**Samlenotat vedrørende de sager inden for Justitsministeriets ansvarsområder, der forventes behandlet på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 8. oktober 2014**

**Side:**

**2-8** Dagsordenspunkt 1 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselsovertrædelser

KOM(2014) 476 endelig

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 udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser**

Nyt notat

**KOM(2014) 476 endelig**

### **Resumé**

*Forslaget har til formål at forbedre færdselssikkerheden i EU ved at fremme grænseoverskridende udveksling af oplysninger om færdselslovsovertrædelser og dermed gøre det lettere at finde identiteten på de personer, der begår færdselsovertrædelser i andre medlemsstater. Ifølge forslaget skal dette ske ved, at medlemslandene sikres adgang til hinandens motorregistre til brug for efterforskningen af en række nærmere definerede færdselslovsovertrædelser. Forslaget indeholder derudover bestemmelser, som fastlægger rammerne for udformning og fremsendelse af bødeforlæg til andre medlemsstater.*

*Forslaget er en opfølgning på Domstolens afgørelse af 6. maj 2014 i sagen C-43/12, hvor Domstolen annullerede direktiv nr. 2011/82/EU om grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Domstolen gav ved sin afgørelse Kommissionen medhold i, at direktivet skulle have været vedtaget med hjemmel i reglerne om transportpolitik (TEUF artikel 91) og ikke – som det var tilfældet – i bestemmelsen om grænseoverskridende politisamarbejde (TEUF artikel 87, stk. 2). Direktivforslaget indeholder ikke nye selvstændige lovgivningsmæssige initiativer, men er hovedsagelig en ændring af direktivets hjemmelsbestemmelse. Som følge af den ændrede hjemmel er der dog foretaget enkelte ændringer i direktivets bestemmelser om databeskyttelse.*

*Ændringen af direktivets hjemmelsbestemmelse medfører, at direktivet ikke længere er omfattet af Danmarks forbehold vedrørende retlige og indre anliggender, og direktivet derfor finder anvendelse for Danmark. Forslaget skønnes umiddelbart at have lovgivningsmæssige konsekvenser og statsfinansielle konsekvenser. Der ses ikke at være offentlige tilkendegivelser om de øvrige medlemsstaters holdninger til forslaget.*

*Fra dansk side er man overordnet set positiv over for tiltag, der kan medvirke til at styrke færdselssikkerheden. Fra dansk side er man tilfreds med Kommissionens forslag om at forlænge implementeringsfristen for de lande (Storbritannien, Irland og Danmark), der på grund af forbehold ikke har været omfattet af det tidligere direktiv.*

*Forslaget forelægges for Rådet til generel indstilling på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 8. oktober 2014 med henblik på endelig vedtagelse senest den 6. maj 2015 i overensstemmelse med Domstolens afgørelse.*

## **1. Baggrund**

Kommissionen fremlagde den 19. marts 2008 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafikikkerhedsområdet på grundlag af traktatens artikel om transport (artikel 71, stk. 1, i EF-traktaten, nu artikel 91 i TEUF). Direktivet blev vedtaget den 25. oktober 2011. I forbindelse med behandlingen af forslaget valgte Europa-Parlamentet og Rådet artikel 87, stk. 2, i TEUF om politisamarbejde som retsgrundlag, og Danmark var derfor på grund af forbeholdet vedrørende retlige og indre anliggender ikke omfattet af direktivet.

Kommissionen støttede indholdet af det vedtagne direktiv, men besluttede at anfægte dets retsgrundlag ved EU-domstolen. I sin dom af 6. maj 2014 i sag C-43/12, Kommissionen mod Europa-Parlamentet og Rådet, annullerede Domstolen direktiv 2011/82/EU, men opretholdt dets virkninger indtil et nyt direktiv med hjemmel i traktatens artikel om transport træder i kraft. Ifølge Domstolens afgørelse skal dette ske inden for en rimelig frist, som ikke må overskride tolv måneder fra datoen for dommens afsigelse, dvs. senest den 6. maj 2015.

I overensstemmelse med Domstolens afgørelse fremsatte Kommissionen den 18. juli 2014 et nyt forslag til direktiv om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

## **2. Indhold**

Direktivet skal sikre en mekanisme til elektronisk udveksling af registreringsoplysninger på køretøjer mellem medlemslandene. Formålet med forslaget er således ligesom med det annullerede direktiv at gøre det lettere at finde identiteten på de personer, der begår en række nærmere angivne færdselsovertrædelser med henblik på at styrke håndhævelsen af færdselsreglerne på tværs af medlemslandene. Det fremgår af direktivet, at håndhævelsen vil skulle ske efter reglerne i det land, hvor forseelsen er begået.

Forslaget omfatter overtrædelser af medlemsstaternes færdselslovgivning vedrørende hastighedsovertrædelser, manglende brug af sikkerhedssele, fremkørsel mod rødt lyssignal, spirituskørsel, kørsel under påvirkning af stoffer, manglende brug af styrthjelm, ulovlig brug af kørebane samt ulov-

lig brug af mobiltelefon eller anden kommunikationsanordning under kørslen.

Udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne skal foregå ved, at medlemsstaterne får adgang til at foretage søgninger i hinandens motorregistre via EU's køretøjs- og kørekortsnetværk (EUCARIS). Udvekslingen skal ifølge direktivet ske på grundlag af de procedurer, som findes i Rådets afgørelser 2008/615/RIA og 2008/616/RIA om Prüm-samarbejdet.

Forslaget lægger endvidere op til, at den medlemsstat, hvori overtrædelsen er begået, i overensstemmelse med national ret skriftligt skal informere ejeren/brugeren af det pågældende køretøj, hvis medlemsstaten agter at fortsætte sin håndhævelse af sagen. Det er op til hver enkelt medlemsstat at vurdere, hvorvidt man ønsker at forfølge en overtrædelse på medlemsstatens eget område, men medlemsstaterne er forpligtet til at besvare de anmodninger, som de øvrige medlemsstater måtte fremsende.

Implementeringsfristen for direktivet er den 6. maj 2015. Under forhandlingerne i Rådet har Kommissionen imidlertid indsat en undtagelsesbestemmelse for de lande, der ikke var omfattet af det tidligere direktiv (Storbritannien, Irland og Danmark), således at gennemførelsesfristen for disse lande er fastsat til den 6. maj 2017.

### **3. Gældende dansk ret**

#### **3.1. Prüm-loven**

Ved lov nr. 479 af 17. juni 2008 om gennemførelsen af Prüm-samarbejdet er der bl.a. foretaget en ændring af lov om registrering af køretøjer, som indebærer, at oplysninger i køretøjsregisteret (nu motorregisteret) kan videregives til politiet, og at Rigspolicehfen kan give de kompetente retshåndhævende myndigheder i andre medlemsstater online adgang til at foretage søgning i de oplysninger, som politiet er i besiddelse af.

Det fremgår således af § 18 i lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 16 af 9. januar 2013, at Rigspolicehfen 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.

Oplysninger om danske køretøjer og oplysninger om ejere og indehavere registreres i Danmark i Motorregisteret (DMR). Registeret henhører under SKAT, jf. § 2 i bekendtgørelse nr. 20 af 15. januar 2013 om registrering af køretøjer mv.

### **3.2. Retshjælp**

Det følger af artikel 5 i konventionen om gensidig retshjælp af 29. maj 2000 (EU-retshjælpskonventionen), at fremsendelse og forkyndelse af retsdokumenter, som f.eks. bødeforelæg for overtrædelse af færdselslovgivningen, som er bestemt for personer, der opholder sig på en anden medlemsstats område, som udgangspunkt kan sendes direkte til disse med posten. Såfremt den pågældende ikke vedtager bødeforelægget, kan sagen indbringes for retten, som efter retsplejelovens § 897, stk. 1, nr. 3, jf. § 896 a, har mulighed at afgøre sagen med en udeblivelsesdom.

Der er ved rådets rammeafgørelse af 24. februar 2005 om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe (bøderammeafgørelsen) indført en forenklet og mere effektiv procedure mellem EU-medlemsstaterne i forbindelse med anerkendelse og fuldbyrdelse af afgørelser om bødestraf. Bøderammeafgørelsen indebærer, at en afgørelse i en medlemsstat om, at en person skal straffes med en bøde, kan sendes til den medlemsstat, hvor personen hører hjemme. Denne medlemsstat skal herefter sørge for, at afgørelsen om bødestraf fuldbyrdes på samme måde, som hvis der havde været tale om en national afgørelse. Det er en betingelse for fuldbyrdelse i den anden medlemsstat, at der er tale om en endelig afgørelse. Det fremgår endvidere af rammeafgørelsen, at den fuldbyrdende medlemsstat kan afvise at fuldbyrde bøder under 70 euro.

For så vidt angår nordiske køretøjer fremsendes disse sager i medfør af ”Aftale mellem de nordiske landes politimyndigheder om politisamarbejde”, som trådte i kraft den 1. januar 2003. Aftalen er oprindeligt indgået i 1972, og er senest revideret den 22. august 2012. Denne aftale trådte i kraft den 1. oktober 2012.

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

### **4.1. Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Direktivet vurderes umiddelbart at ville medføre lovgivningsmæssige ændringer i forhold til at sikre udenlandske myndigheders søgning i motorre-

gisteret til brug for efterforskningen af færdselslovsovertrædelser. En nærmere vurdering af disse ændringer udestår.

## **4.2. Statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget vurderes at have statsfinansielle konsekvenser. Det gælder navnlig i forhold til gennemførelsen af de systemmæssige ændringer, som er nødvendige for at give andres landes myndigheder adgang til oplysninger fra motorregisteret om ejere/brugere af køretøjer til brug for efterforskningen af færdselslovsovertrædelser. Regeringen er i gang med at foretage en nærmere vurdering af de statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser, men de endelige omkostninger vil først kunne vurderes, når EU-CARIS-platformen er implementeret til brug for udveksling af oplysninger i medfør af Prüm-samarbejdet.

Herudover vil direktivets gennemførelse nødvendiggøre en række ændringer i det sagsbehandlingssystem (ATKS), som politi og anklagemyndighed anvender i forbindelse med behandlingen af sager om automatisk trafikkontrol (ATK-sager) samt væsentlige ændringer af politiets øvrige systemer, herunder POLSAS og bødesystemet.

## **5. Høring**

Forslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

3F's Transportgruppe, Advokatrådet, Camping Branchen, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Motor Union, Danmarks Transport Forskning, Dansk Transport & Logistik (DTL), Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Regioner, Datatilsynet, Finans og Leasing, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen for Trafikofre, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Institut for Transport (DTU Transport), Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening.

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra **3F Transportgruppen, Advokatrådet, Danske Biludlejere, Dansk Erhverv, DTU Transport,**

**Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet TÆNK og de Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL).**

**3F Transportgruppen, Advokatrådet, Forbrugerombudsmanden og Forbrugerrådet TÆNK** har ingen bemærkninger til forslaget.

**Danske Biludlejere** lægger vægt på, at biludlejningsselskaberne – mod at kunne præsentere en lejeaftale med den ansvarlige lejer – ikke vil blive holdt ansvarlige i forhold til opkrævningen af eventuelle fartbøder eller anden lovovertrædelse begået med udlejningsbiler i udlandet.

**Dansk Erhverv** støtter forslaget og henviser til, at forslagets regler om databeskyttelse sikrer, at der ikke sker spredning af personlige oplysninger udover forslagets formål om at højne den generelle færdselsikkerhed.

**DTU Transport** har anført, at grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser er et centralt element i forhold til at forbedre trafiksikkerheden, og at det er velkendt, at risikoen for at en forseelse registreres og sanktioneres, er af stor betydning for trafikanters overholdelse af færdselsloven. DTU Transport har desuden bemærket, at grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser vil bidrage til ligebehandling af hjemmehørende og ikke-hjemmehørende europæere førere af køretøjer i forbindelse med trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, hvorved ”opdagelsesrisikoen” for ikke-hjemmehørende trafikanter øges til gavn for trafiksikkerheden. DTL Transport har endvidere anført, at de kan tilslutte sig, at der tages initiativ til fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Endelig anfører DTU Transport, at tilslutningen til forslaget er betinget af, at udvekslingen af oplysninger sker på en måde, der sikrer borgernes retssikkerhed.

**Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)** har anført, at de støtter forslagets formål om at sikre, at der ikke sker forskelsbehandling af herboende europæere i forhold til håndhævelsen af færdselslovsovertrædelser.

## **6. Nærhedsprincippet**

Kommissionen har anført, at der kun gennem udveksling af relevant information mellem medlemsstaterne kan gennemføres konsekvent og effektiv retsforfølgning af færdselsforseelser på tværs af grænserne.

Regeringen finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Regeringen kan i den forbindelse tilslutte sig betragtningerne i forslaget.

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

Der ses ikke at foreligge offentlige tilkendegivelser fra de øvrige medlemsstater til forslaget. Idet der er tale om en genfremsættelse af et tidligere direktiv, må der forventes at være bred opbakning til direktivforslaget.

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

Fra dansk side er man overvejende positiv over for forslaget, herunder forslaget om forlænge implementeringsfristen for direktivet for de lande (Storbritannien, Irland og Danmark), der ikke var omfattet af det oprindelige direktiv.

## **9. Europa-Parlamentet**

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget. Forslaget vil blive behandlet i Parlamentets Udvalg for Transport og Turisme.

## **10. Specialudvalget for transport**

Sagen har den 12. september 2014 været forelagt på et møde i Specialudvalget for Transport.

## **11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Direktivet har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg. Det nu annullerede direktiv nr. 2011/82/EU er tidligere blevet forelagt for Folketingets Europaudvalg forud for vedtagelsen i Rådet.