



SAMLENOTAT

20. juni 2024
2023-1269

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 128

1. Resumé

Kommissionen har den 1. marts 2023 fremsat forslag til direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten. Den danske sprogversion blev sendt den 13. april 2023.

Forslaget indeholder regler om pligt for medlemsstaterne til at tillægge førerretsfrakendelser for visse alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser virkning på tværs af medlemsstaterne.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser i form af ændrede krav til myndighedernes sagsbehandling. Forslaget forventes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen støtter overordnet initiativer, der har til hensigt at styrke færdselssikkerheden i EU. Det er dog regeringens opfattelse, at forslaget på en række indholdsmæssige punkter, der har betydning for forslagets konsekvenser, er uklart. Det gælder navnlig i forhold til hjemmelsgrundlag, omfanget af anerkendelsespligten og de tidsmæssige krav for anerkendelse.

Der blev på den baggrund sendt en officiel forespørgsel til Rådets Juridiske Tjeneste om afklaring af hjemmelsgrundlaget og konceptet om EU-dækkende virkning.

Rådets Juridiske Tjeneste har den 28. februar 2024 afgivet udtalelse i sagen, hvor det konkluderes, at det anvendte hjemmelsgrundlag er korrekt.



Samtidig konkluderes det, at medlemsstaterne ikke har kompetence til at gennemtvinge deres afgørelser om førerretsfrakendelser på andre medlemsstaters territorier på den måde, som fremgår af forslaget.

Rådets Juridiske Tjeneste anfører dog, at en form for EU-dækkende virkning af førerretsfrakendelser kan opnås på andre måder.

Det belgiske formandskab har udarbejdet et kompromisforslag på baggrund af udtalelsen. I kompromisforslaget er spørgsmålet om førerretsfrakendelser indarbejdet som en del af kørekortdirektivet. Forslaget behandles som en separat revision til den nye revision af kørekortdirektiv for ikke at forsinke behandlingen af kørekortdirektivet.

Kompromisforslaget tager højde for de væsentligste problematikker, som regeringen tidligere har haft i forhold til forslaget.

2. Baggrund

Kommissionen har den 1. marts 2023 offentliggjort en færdselssikkerhedspakke (Road Safety Package), der indeholder tre forslag, hvoraf det ene er et forslag til et direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten. Forslaget blev oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 13. april 2023.

Forslaget til direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten er fremsat med hjemmel i artikel 91, stk. 1, i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF). Regulering af transportområdet efter artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, er omfattet af en delt kompetence mellem Unionen og medlemsstaterne, jf. artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF.

Forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i artikel 294 i TEUF.

3. Formål og indhold

Det overordnede formål med forslaget er at forbedre færdselssikkerheden.

Kommissionen fremhæver, at et vigtigt element i EU's bestræbelser på at forbedre trafiksikkerheden er en konsekvent håndhævelse af sanktioner for færdselslovsovertrædelser begået i EU. I henhold til den nuværende retlige ramme kan sanktioner i form af frakendelse



af førerretten imidlertid ikke tillægges en EU-dækkende virkning, hvis overtrædelsen begås i en anden medlemsstat end den, der har udstedt kørekortet.

Det er efter Kommissions opfattelse derfor afgørende for en EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten og for at forhindre den relative straffrihed for færdselslovsovertrædere, at der etableres en EU-ramme.

Forslaget fastslår princippet om, at frakendelser af førerretten, der er udstedt af en medlemsstat til en person, der ikke har sædvanlig bopæl i den pågældende medlemsstat, og som er indehaver af et kørekort udstedt af en anden medlemsstat, skal have EU-dækkende virkning. Dette skal gælde for hastighedsovertrædelser, spirituskørsel, narkokørsel og overtrædelser, der har medført dødsfald eller alvorlig legemsbeskadigelse.

Forslaget indebærer, at den medlemsstat, hvor overtrædelsen har fundet sted (overtrædelsesmedlemsstaten), skal underrette den medlemsstat, der har udstedt førerens kørekort (udstedelsesmedlemsstaten), om enhver deraf følgende frakendelse af førerretten af en varighed på mindst én måned. Underretningen skal ske ved hjælp af et ”standardcertifikat”, der fremsendes mellem de nationale kontaktpunkter i de to berørte medlemsstater via RESPER (netværk til udveksling af oplysninger om kørekort).

Udstedelsesmedlemsstaten skal på baggrund af disse underretninger træffe passende foranstaltninger for at sikre, at frakendelsen af førerretten får virkning i udstedelseslandet og dermed EU-dækkende virkning, medmindre der er tale om visse særlige undtagelser.

Udstedelsesmedlemsstaten skal eksempelvis nægte at give frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning, hvis frakendelsen af førerretten allerede er håndhævet fuldt ud i overtrædelsesmedlemsstaten, frakendelsen af førerretten er forældet i henhold til lovgivningen i udstedelsesmedlemsstaten, eller hvis frakendelsen af førerretten kun gælder i mindre end én måned.

Udstedelsesmedlemsstaten kan endvidere vælge at afvise at give frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning, hvis frakendelsen af førerretten ikke ville blive sanktioneret med en frakendelse af førerretten i henhold til udstedelsesmedlemsstatens lovgivning, hvis frakendelsen er pålagt som følge af hastighedsoverskridelser, hvor hastighedsgrænsen er overskredet med mindre end 50 km i timen, eller hvor føreren på grund af sin alder ikke kan gøres ansvarlig for lovovertrædelsen.



Udstedelsesmedlemsstaten skal træffe den foranstaltning, der giver frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning eller træffe afgørelse om grund til undtagelse senest 15 dage efter modtagelsen af certifikatet.

I særlige tilfælde, hvor det ikke er muligt for udstedelsesmedlemsstaten at overholde den frist, der er fastsat for anerkendelse, skal den underrette og høre overtrædelsesmedlemsstaten, men er fortsat forpligtet til straks at give frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning.

Forslaget indeholder endvidere forskellige bestemmelser om underretningsforpligtelser mellem medlemsstaterne og af den berørte fører.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure medlovgiver af forslaget. Europa-Parlamentets betænkning behandles i udvalget for transport og turisme (TRAN-udvalget). Europa-Parlamentets betænkning foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at det af hensyn til trafiksikkerheden er vigtigt, at frakendelser af førerretten i Den Europæiske Union får EU-dækkende virkning. Dette kan kun opnås gennem et EU-retligt instrument. Afgørelsen om at udstede et kørekort eller at fratage førerretten ved at ophæve kørekortets gyldighed henhører under en medlemsstats suverænitet. Som sådan vil den EU-dækkende virkning af en frakendelse af førerretten altid afhænge af de foranstaltninger, der træffes af den medlemsstat, der har udstedt kørekortet, og som ikke råder over de nødvendige oplysninger, retlige instrumenter eller incitamentet til at handle, medmindre EU griber ind.

Regeringens vurdering

Formålet med forslaget er at opnå virkning af førerretsfrakendelser på tværs af medlemsstaterne. Det er regeringens opfattelse, at direktivets formål bedre kan opnås på EU-plan frem for medlemsstatsniveau. Regeringen vurderer på den baggrund, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



6. Gældende dansk ret

Frakendelse af førerretten sker efter færdselsloven som en strafferetlig sanktion for forskellige overtrædelser af færdselsloven eller regler udstedt i medfør heraf.

Frakendelsen kan ske betinget eller ubetinget og i visse tilfælde i form af et kørselsforbud. F.eks. frakendes førerretten betinget, hvis en fører har overtrådt de tilladte hastighedsgrænser med mere end 60 pct. eller har kørt med en hastighed på 160 km i timen eller derover. Førerretten frakendes ligeledes betinget, hvis føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille på 0,51-1,20, eller hvis føreren har ført eller forsøgt at føre et motordrevet køretøj, mens føreren har haft et indhold af THC i blodet på 0,003 mg THC pr. kilogram blod.

Betinget frakendelse af førerretten sker på vilkår af, at føreren i en prøvetid på 3 år ikke fører motordrevet køretøj under omstændigheder, der kan føre til at førerretten skal frakendes. I de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret erstattes en betinget frakendelse af førerretten med et kørselsforbud.

I grove tilfælde af blandt andet hastighedsovertrædelser, spirituskørsel og narkokørsel sanktioneres føreren med en ubetinget frakendelse af førerretten. F.eks. frakendes førerretten ubetinget, hvis føreren har kørt med en hastighed på 200 km i timen eller derover, eller hvis føreren ved kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen overskrider de tilladte hastighedsgrænser med mere end 100 pct. En ubetinget førerretsfrakendelse idømmes også til førere, der har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille på over 1,20, eller førere, der har gjort sig skyldige i narkokørsel med undtagelse af visse former for kørsel med THC i blodet.

Ubetinget frakendelse af førerretten sker for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år. Ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel eller narkokørsel sker dog som udgangspunkt for et tidsrum af mindst 3 år.

En person med dansk kørekort, der er frakendt førerretten i Danmark, vil ikke længere være berettiget til at køre i udlandet.

I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort må ingen personer være indehaver af mere end ét kørekort, ligesom en medlemsstat ikke må udstede et kørekort til en person, hvis førerret er begrænset, frakendt eller inddraget i en anden medlemsstat.



Førerretsfrakendelser, der er idømt af den medlemsstat, som har udstedt den oprindelige førerret, har således allerede i dag virkning i hele EU.

Førerretsfrakendelser, som idømmes af andre medlemsstater end udstedelsesmedlemsstaten, vil være territorielt begrænset til den pågældende medlemsstat. F.eks. vil en person med et dansk udstedt kørekort, der får frakendt sin førerret i Frankrig på grund af en overtrædelse begået i Frankrig, fortsat kunne føre bil i alle andre medlemsstater end Frankrig.

Førerretsfrakendelser, der udstedes af en anden medlemsstat end den medlemsstat, der har udstedt kørekort til den pågældende personer, har således ikke umiddelbar virkning i hele EU.

Ifølge færdselslovens § 134, stk. 1, finder lovens bestemmelser om straf og frakendelse af førerretten med de begrænsninger, der følger af straffelovens §§ 7, 10, 10 a og 10 b, også anvendelse på handlinger foretaget i udlandet.

Det følger endvidere af straffelovens § 11, at hvis en person, der har dansk indfødsret, er bosat i den danske stat eller har lignende fast ophold her i landet, i en fremmed stat straffes for en handling, der efter dansk ret kan medføre frakendelse eller fortabelse af kald eller erhverv eller anden rettighed, kan frakendelse heraf ske efter offentlig påtale her i landet.

Efter straffelovens § 11, jf. færdselslovens § 134, stk. 1, kan der således ske frakendelse af førerretten, hvis en dansk statsborger eller en person, der er bosat i Danmark m.v., i et andet land er straffet for en overtrædelse, der efter færdselsloven kan medføre frakendelse af førerretten.

Frakendelse af førerretten med virkning i Danmark for overtrædelser begået i udlandet (herunder tilfælde, hvor førerretten er frakendt i udlandet) kræver, at der af anklagemyndigheden rejses en sag ved domstolene med påstand om frakendelse af førerretten i Danmark.

Efter praksis rejses der som udgangspunkt ikke tiltale, hvis der er forløbet et år efter overtrædelsen blev begået. Ved gentagen overtrædelse af færdselslovens § 53 og/eller § 54 (spiritus- og narkokørsel) rejses frakendelsessag dog normalt inden for to år fra gerningstidspunktet.



Frakendelsessag mod danske statsborgere, der på gerningstidspunktet og tidspunktet for tiltalerejsningen er fast bosiddende i udlandet, rejses kun, når der er særlig grundlag herfor.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget ventes at få lovgivningsmæssige konsekvenser. Graden af tilpasningsbehovene vil dog afhænge af direktivets endelige udformning.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser.

Der vil være økonomiske konsekvenser forbundet med indførelse af forpligtelsen til at tillægge frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning, idet direktivet stiller ændrede krav til myndighedernes sagsbehandling i sager om visse frakendelser af førerretten, herunder navnlig i forhold til tidsfrister for behandlingen af sagerne.

Den administrative behandling af sager om frakendelse af førerretten mod danske kørekortindehavere på baggrund af en udenlandsk afgørelse involverer i dag både Færdselsstyrelsen og anklagemyndigheden. Udenlandske afgørelser, hvor danske kørekortindehavere er frakendt førerretten, modtages således i Færdselsstyrelsen, der videresender afgørelserne til Kriminalregisteret og anklagemyndigheden med henblik på vurdering af, om der skal rejses en sag ved domstolene med påstand om frakendelse af førerretten i Danmark.

Færdselsstyrelsen har også administrative opgaver i forbindelse med afgørelser, hvor udenlandske kørekortindehavere er frakendt førerretten i Danmark.

Selvom forslaget kun omfatter frakendelser pålagt på baggrund af "alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser", vurderes kravene til de fastlagte procedurer i forslaget at indebære et væsentligt forøget ressourceforbrug hos de danske myndigheder. Det skyldes navnlig kravet om, at de nationale myndigheder inden



for en frist på 15 dage skal tage stilling til rækkevidden af en frakendelse af førerretten, der er pålagt en dansk kørekortindehaver i udlandet.

Derudover stiller forslaget krav om, at kørekortindehaveren løbende skal orienteres om sagens modtagelse og afgørelse, ligesom det må forventes, at de danske myndigheder vil skulle anvende betydeligt flere ressourcer på orientering af udenlandske myndigheder om de trufne afgørelser i frakendelsessager samt opfølgning herpå. Det vil navnlig være i tilfælde, hvor de danske myndigheder vurderer, at den udenlandske afgørelse ikke bør tillægges virkning i Danmark.

Herudover vil der kunne være omkostninger for Justitsministeriets myndigheder, som følge af et øget antal sager om frakendelse af førerretten samt eventuelle it-udgifter forbundet med deling af oplysninger på tværs af medlemsstaterne. Eventuelle omkostninger for Justitsministeriets myndigheder vil skulle afdækkes nærmere.

Det er ikke på foreliggende grundlag muligt at præsentere et skøn over de statsfinansielle konsekvenser.

Dertil bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

I det omfang forslaget medfører en nedbringelse af antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, vil forslaget have positive samfundsøkonomiske konsekvenser.

Kommissionens konsekvensanalyse indeholder dog ikke data, der belyser, i hvilket omfang en udvidet virkning af førerretsfrakendelser vil medføre en nedgang i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Det er således ikke på foreliggende grundlag muligt at præsentere et skøn over de samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.



Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes ikke at have andre væsentlige konsekvenser og ventes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 9. marts 2023 med frist for bemærkninger den 24. marts 2023.

Der har ikke været bemærkninger til forslaget.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er generelt opbakning blandt medlemsstaterne til at arbejde videre med kompromisforslaget, men flere medlemsstater ser behov for enkelte justeringer.

Rådets Juridiske Tjeneste har den 28. februar 2024 afgivet udtalelse i sagen, hvor det konkluderes, at forslaget har til formål at forbedre færdselssikkerheden, hvorfor den korrekte hjemmel er artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, der vedrører den fælles transportpolitik.

Samtidig konkluderes det, at medlemsstaterne ikke har kompetence til at gennemtvinge deres afgørelser om førerretsfrakendelser på andre medlemsstaters territorier på den måde, som fremgår af Kommissionens forslag.

Rådets Juridiske Tjeneste anfører dog, at en form for EU-dækkende virkning af førerretsfrakendelser kan opnås på andre måder. Rådets Juridiske Tjeneste har ikke angivet specifikt, hvordan forslaget kan ændres.

Det belgiske formandskab har udarbejdet et kompromisforslag på baggrund af udtalelsen fra Rådets Juridiske Tjeneste. Efter kompromisforslaget er spørgsmålet om førerretsfrakendelser indarbejdet som en del af kørekortdirektivet. Forslaget behandles som en separat revision til den nye revision af kørekortdirektiv for ikke at forsinke behandlingen af kørekortdirektivet, hvor der er opnået generel indstilling.



I kompromisforslaget søges en EU-dækkende virkning af visse førerretsfrakendelser opnået ved en forpligtigelse for medlemsstaterne til at orientere om, når de frakender en borger fra en anden medlemsstat førerretten. En medlemsstat, der er orienteret om, at en af dens borgere har fået frakendt førerretten i et andet land, er derefter forpligtet til at tage stilling til, om førerretten efter medlemsstatens nationale ret skal frakendes.

Det vurderes, at kompromisforslaget tager højde for de væsentligste problemer, som Danmark tidligere har haft i forhold til forslaget. Efter kompromisforslaget er der blandt andet ikke fastsat frister for at træffe afgørelser om førerretsfrakendelser, og de administrative procedurer, der er knyttet til informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne i sager om førerretsfrakendelse er væsentligt mindsket.

Forventningen er, at der under det ungarske formandskab vil søges opnået et mandat til at påbegynde trilogforhandlinger med Europa-Parlamentet.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen forholder sig overordnet set positivt til initiativer, der har til hensigt at forbedre færdselssikkerheden i EU.

Regeringen noterer sig dog, at sager om overtrædelser af færdselsloven er straffesager, og frakendelse af førerretten er en strafferetlig sanktion.

Efter regeringens umiddelbare vurdering indeholder forslaget flere elementer, der har karakter af gensidig anerkendelse af domme og retsafgørelser vedrørende førerretsfrakendelser. Det har derfor givet anledning til tvivl, hvorfor Kommissionen har fremsat forslaget med hjemmel i artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, der vedrører den fælles transportpolitik, i stedet for artikel 82, stk. 1, i TEUF, om det retlige samarbejde i straffesager.

Forslaget giver derudover efter regeringens opfattelse anledning til tvivl på en række indholdsmæssige punkter, der vil have betydning for forslagets konsekvenser.

Det gælder navnlig forslagets bestemmelser om pligten til at tillægge varigheden af en førerretsfrakendelse i udlandet tilsvarende varighed i Danmark, forslagets anvendelsesområde i forhold til betingede frakendelser og mange medlemsstaternes forskellige point-



systemer/klippe kortsystemer, og flere forhold vedrørende forslagens frist for udstedelsesmedlemsstatens afgørelse om at tillægge en førerretsfrakendelse virkning i udstedelsesmedlemsstaten.

Som beskrevet i afsnit 9 er de bestemmelser, der tidligere har givet anledning til udfordringer for Danmark, enten udgået eller væsentligt omformuleret.

Samtidig er de administrative procedurer, der er knyttet til informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne i sager om førerretsfrakendelse væsentligt mindsket.

Det er vigtigt for regeringen, at disse ændringer fastholdes gennem forhandlingerne.

Kompromisforslaget tilgodeser generelt danske synspunkter, og regeringen finder derfor, at forslaget er på et acceptabelt niveau således, at Danmark kan stemme for den foreliggende tekst.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har været forelagt for Folketingets Europaudvalg på møde den 26. maj 2023, 1. december 2023 og 12. juni 2024 til orientering.

Grund- og nærhedsnotat blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 10. maj 2023