



Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Rue de la Loi 200
1049 Bruxelles
B Belgien

Dato: 07-02-2007
Kontor: Færdsels- og våbenkontoret
Sagsbeh.: Claus Ryberg Hoffmann
Sagsnr.: 2006-810-0016
Dok.: CRH40234

TREN-E3-CONSULTATION@ec.europa.eu

+ bilag

Høring vedrørende ”cross-border enforcement in the field of road safety”

I Kommissionens henstilling af 21. oktober 2003 om kontrol på området trafiksikkerhed har Kommissionen forpligtet sig til at fremlægge forslag til et direktiv med henblik på at opfylde kommissionens målsætning om, at antallet af trafikdræbte skal være halveret i 2010, såfremt der ikke inden 3 år efter offentliggørelsen af Kommissionens henstilling er sket sådanne forbedringer, at dette er sandsynligt.

I den anledning har Kommissionen i sit konsultationspapir af 6. november 2006 om bedre håndhævelse af trafiksikkerheden henledt opmærksomheden på, at foreløbige opgørelser ikke tyder på, at Kommissionens målsætning om at halvere antallet af trafikdræbte i 2010 vil kunne nås alene på baggrund af henstillingen. Kommissionen har derfor til hensigt at fremsætte forslag om bedre håndhævelse af trafiksikkerheden.

Det er Kommissionens opfattelse, at bedre håndhævelse og kontrol på trafiksikkerhedsområdet generelt vil kunne bidrage til at opfylde Kommissionens målsætning, men at indsatsen særligt bør koncentreres om hastighedsovertrædelser, spirituskørsel, kørsel uden sikkerhedssele samt håndhævelse og fuldbyrdelse på tværs af landegrænser.

I Kommissionens konsultationspapir har Kommissionen redegjort for sin opfattelse af problemerne på disse områder, og Kommissionen har stillet forskellige forslag til imødegåelse af disse. Kommissionen har i den anledning udbedt sig medlemsstaternes bemærkninger til syv nærmere opregnede spørgsmål.

Spørgsmål 1: ”Er Danmark enig i Kommissionens definition af problemet og målsætningerne for de påtænkte EU-initiativer?”

Svar: Danmark er enig i, at kontrol med overholdelse af færdselsregler samt strafforfølgning af overtrædelser heraf er vigtige redskaber i forhold til at sikre, at færdselsreglerne overholdes. Danmark er endvidere enig i, at en højere grad af overholdelse af disse regler, herunder særligt reglerne om spirituskørsel, hastighedsgrænser og brug af sikkerhedssele, er en væsentlig faktor i bestræbelserne for at nedbringe antallet af dødsfald i trafikken. Danmark støtter målsætningen om, at antallet af dødsfald i trafikken skal være nedbragt med 50 procent i 2010.

Spørgsmål 2: ”Skal EU-initiativer alene gælde for det Trans-europæiske vejnetværk eller skal de gælde for alle veje inden for EU?”

Svar: Der sker trafikuheld med dødsfald og alvorlige personskader på alle veje, og Danmark finder derfor umiddelbart, at der er størst mulighed for at opnå målsætningen om at halvere antallet af trafikdræbte i 2010, hvis eventuelle EU-initiativer kommer til at gælde for alle veje inden for EU. Danmark finder derfor, at eventuelle EU-initiativer bør gælde for alle veje.

Spørgsmål 3: ”Skal EU-initiativer alene gælde for de tre trafikforseelser, der er hovedansvarlige for trafikulykker og trafikdrab, nemlig hastighedsovertrædelser, spirituskørsel og manglende brug af sikkerhedssele, eller skal de gælde for alle former for trafikforseelser?”

Svar: Danmark finder ikke, at eventuelle EU-initiativer bør gælde for alle former for trafikforseelser. Det må forventes, at man opnår den største effekt af eventuelle EU-initiativer, hvis man koncentrerer indsatsen om hovedårsagerne til trafikulykker og trafikdrab.

Spørgsmål 4: ”Hvilken af de beskrevne politikker/modeller foretrækkes? Er der specifikke kommentarer, der vedrører implementationsspørgsmål?”

Svar: Danmark foretrækker alternativ nr. 1 eller alternativ nr. 2.

For så vidt angår alternativ nr. 3 og det anførte om at styrke informationsudvekslingen på området, bemærkes det, at der inden for søjle 3 (om det politimæssige samarbejde) allerede er iværksat et initiativ, som skal gøre det muligt for EU-medlemsstaternes retshåndhævende myndigheder – via online-adgang – at indhente oplysninger om ejeren/brugeren af et bestemt motorkøretøj i en anden medlemsstats motorkøretøjsregister til brug for bl.a. efterforskning af lovovertrædelser. Der henvises i den forbindelse til den såkaldte Prüm-traktat, som påtænkes gjort til EU-lovgivning inden for den nærmeste fremtid.

I lyset heraf er det spørgsmålet, om der er behov for yderligere EU-tiltag vedrørende informationsudveksling mellem nationale myndigheder på området – såsom f.eks. en centraliseret database. Et sådant behov ses ikke at være dokumenteret i Kommissionens konsultationspapir.

For så vidt angår alternativ nr. 4 har Danmark betænkeligheder ved denne ordning, der indebærer pligt til at anerkende og fuldbyrde rene administrative beslutninger (på samme måde som afgørelser, der er omfattet af rammeafgørelsen om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe).

Det bemærkes i den forbindelse, at der inden for området for strafferetligt samarbejde (som det også anføres i konsultationspapiret) allerede er gennemført regler, der skal sikre en mere effektiv fuldbyrdelse (inddrivelse) af bøder på tværs af grænserne i EU. Disse regler, som følger af Rådets rammeafgørelse om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestraffe, gælder også i færdselssager, herunder sager om hastighedsovertrædelse, spritkørsel og manglende brug af sikkerhedssele.

Danmark finder ikke, at der på nuværende tidspunkt – hvor instrumentet endnu ikke er trådt i kraft, og der således ikke er indhøstet praktiske erfaringer med anvendelsen af instrumentet på bl.a. færdselsområdet – er behov for at indføre nye og specifikke regler om strafferetligt samarbejde mellem de judicielle myndigheder på færdselsområdet. Et påtrængende behov herfor ses ikke at være dokumenteret i konsultationspapiret, og den omstændighed at rammeafgørelsen alene omfatter (strafferetlige) bøder, som er pålagt af en domstol, eller som har kunnet prøves ved en domstol, jf. rammeafgørelsens artikel 1, kan ikke begrunde indførelsen af særlige regler på området – tværtimod taler retssikkerhedsmæssige betragtninger for at fastholde et sådant krav.

Den omstændighed, at der efter rammeafgørelsen gælder en bagatelgrænse på 70 euro, jf. rammeafgørelsens artikel 7, kan efter Danmarks opfattelse heller ikke begrunde indførelsen af et særskilt instrument. Der bør således være tale om en sag af en vis grovhed, før der bør kunne iværksættes en procedure om inddrivelse af en bøde for en trafikforseelse i et andet EU-medlemsland.

Lignende betænkeligheder gør sig gældende i relation til alternativ 5.

Spørgsmål 5: ”Er der andre forslag til politikker/strategier end dem, der er beskrevet i konsultationspapiret?”

Svar: Nej.

Spørgsmål 6: ”Er der særskilte kommentarer til fordele og ulemper ved de forskellige redskaber/midler?”

Svar: Nej

Spørgsmål 7: ”Er der øvrigt nogen kommentarer?”

Svar: Efter Danmarks opfattelse kan der kun i meget begrænset omfang vedtages strafferetlige foranstaltninger i retsakter, herunder direktiver, som vedtages med hjemmel i TEF (dvs. inden for søjle 1). Der kan i den forbindelse nærmere henvises til EF-domstolens dom af 13. september 2005, sag C-176/03, Kommissionen mod Rådet, og den danske regerings indlæg i sagen C-440/05 vedrørende annullation af Rådets rammeafgørelse 2005/667/RIA af 12. juli 2006 om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe. Kopi af den danske regerings indlæg i sagen C-440/05 vedlægges.

Det skal derfor understreges, at en eventuel strafferetlig regulering, herunder også for så vidt angår spørgsmålet om udvidet strafferetligt samarbejde inden for færdselsområdet, efter Danmarks opfattelse må ske i en rammeafgørelse inden for området for politimæssigt og strafferetligt samarbejde (søjle 3).

Det bemærkes i den forbindelse, at konsultationspapiret ikke lægger op til, at et kommende direktivforslag skal indeholde regler om, at medlemslandene skal sørge for, at bestemte former for trafikforseelser er gjort strafbare – hvilket efter dansk opfattelse er den eneste form for strafferetlig regulering, som kan komme på tale inden for søjle 1.

Med venlig hilsen

Anette Arnsted