



## JUSTITSMINISTERIET

### SAMLENOTAT

Dato: 5. oktober 2023  
Kontor: Politikontoret  
Sagsbeh: Camilla Maria Andersen  
Sagsnr.: 2023-10-1145  
Dok.: 2981613

### **Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet)**

*Revideret notat. Ændringerne er markeret med streg i marginen.*

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. Sagen er på dagsordenen for TTE-rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 4. december 2023 med henblik på generel indstilling vedrørende direktivforslaget. Det spanske formandskab har den 18. september 2023 fremsat et fjerde kompromisforslag til ændringsdirektivet.*

*Forslaget har bl.a. til formål at forbedre trafikikkerheden i EU ved at udvide anvendelsesområdet for CBE-direktivet til at omfatte yderligere trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og strømline (dvs. forenkle, digitalisere og forbedre) efterforskningen af trafikikkerhedsrelaterede 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 nærhedsprin-*

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

T +45 7226 8400

www.justitsministeriet.dk  
jm@jm.dk

*cippet. Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige, økonomiske og administrative konsekvenser. Fra dansk side er man generelt positivt indstillet over for forslaget. Fra dansk side har der under forhandlingerne været fokus på udvidelse af direktivets anvendelsesområde, således at generelle trafikforseelser som parkeringsforseelser og ulovlig kørsel i miljøzoner tilsvarende omfattes og på, 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.<sup>1</sup> 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 bøde-

---

<sup>1</sup> SWD (2016) 355 final.

skrivelser 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.

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

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.

Forslaget har siden marts 2023 været genstand for forhandlinger i rådsarbejdsgruppen for landtransport (Working Party on Land Transport). Der blev under TTE-rådsmødet den 1. juni 2023 gennemgået en fremskridtsrapport vedrørende de igangværende forhandlinger.

### **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 trafikikkerhedsrelaterede 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 bødestraffe.

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 at omfatte følgende yderligere færdselslovsovertrædelser: 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 samt at give plads til udrykningskøretøjer, 7) brug af et overlæsset køretøj, 8) undladelse af at overholde reglerne om adgangsrestriktioner for køretøjer, 9) flugt fra et færdselsuheld og 10) undladelse af at overholde reglerne vedrørende jernbaneoverskæringer.

#### *Forslagets artikel 1, stk. 2*

Med forslagets artikel 1, stk. 2, udvides artikel 3 i CBE-direktivet ved at indsætte definitioner af de færdselslovsovertrædelser, der foreslås indsat i CBE-direktivets artikel 2. Nedenfor er redegjort for udvalgte ændringer.

Om bestemmelsen i artikel 1, stk. 1, vedrørende »farlig parkering« er der lagt op til, at medlemsstaterne selv kan definere, hvornår der er tale om »farlig« parkering.

Om bestemmelsen i artikel 1, stk. 1, vedrørende »undladelse af at overholde reglerne om adgangsrestriktioner for køretøjer« er det specificeret, at der er tale om restriktioner med det formål at sikre trafiksikkerheden, styre trafikken eller forebygge forurening. Henset til, at bestemmelsen herom i forslagets artikel 1, stk. 1, således i et vist omfang varetager hensynet til at forebygge forurening, lægges der i forslaget op til at udvide hjemmelsgrundlaget for ændringsdirektivet til at omfatte en henvisning til TEUF artikel 91, stk. 1, litra d, om »alle andre formålstjenlige bestemmelser«. Der henvises i den forbindelse til, at det fremgår af TEUF artikel 11, at miljøbeskyttelseskrav skal integreres i udformningen og gennemførelsen af Unionens politikker og aktioner, især med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling.

Om bestemmelsen vedrørende »flugt fra et færdselsuheld« er det specificeret, at der er tale om situationer, hvor en gerningsperson – efter at have forårsaget en ulykke eller et trafiksammenstød og for at undgå konsekvenserne heraf – flygter fra stedet på en sådan måde, at der er tale om en overtrædelse af lovgivningen herom i den enkelte medlemsstat.

#### *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 bl.a. foreskriver, at medlemsstaternes nationale kontaktpunkter (i Danmark er det Rigspolitiet) skal sikre, at en besked returneres ved overtrædelsesmedlemsstatens søgning i det nationale køretøjsregister, når et eller flere følgende forhold har gjort sig gældende på forseelsestidspunktet:

- Køretøjet er midlertidigt eller permanent afregistreret i det nationale køretøjsregister
- Køretøjets fulde registreringsnummer er ikke angivet ved søgningen eller er forældet
- Køretøjet er registreret som stjålet i registeret
- Køretøjets nummerplade er registreret som stjålet i registeret

Det nationale kontaktpunkt skal endvidere give besked, såfremt udlevering af oplysningerne ikke kan ske af hensyn til afsløring af identiteten på en beskyttet person.

*Forslagets artikel 1, stk. 5*

Med forslagets artikel 1, stk. 5, indsættes en ny artikel 4 -a, der foreskriver, at medlemsstaterne skal sørge for, at visse oplysninger fra det nationale køretøjsregister er ajourførte. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at medlemsstaterne skal opbevare de pågældende oplysninger i det nationale køretøjsregister i mindst 12 måneder, men ikke længere end 120 måneder, efter enhver ændring af oplysninger vedrørende ejeren, indehaveren eller slutbrugeren af det pågældende køretøj.

Med forslagets artikel 1, stk. 5, indsættes endvidere 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 trafikikkerhedsrelateret 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 forslaget artikel 1, stk. 7, indsættes bl.a. de nye artikler 5 a, 5 a1 og 5 a2, der fastsætter en række yderligere minimumskrav til indholdet af den informationsskrivelse og eventuelle opfølgingsdokumenter, som skal fremsendes til den ikkehjemmehørende lovovertræder. Det er bl.a. fastsat, at informationsskrivelsen skal fremsendes senest 3 måneder efter registrering af færdselsforseelsen. Desuden fastsættes 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 forslaget 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 overtrædelsen 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 1 a*

Med forslaget artikel 1 a pålægges medlemsstaterne senest den 26. maj 2026 at sende en overgangsrapport til Kommissionen om bl.a. antallet af automatiserede søgninger foretaget af øvrige medlemsstater.

#### *Forslagets artikel 2*

Med forslaget 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 færdselslovover-



trædelser. Direktivet er implementeret ved køretøjsregistreringslovens<sup>2</sup> § 18, stk. 3.

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. 4, foreskriver, at medlemsstaternes nationale kontaktpunkter (i Danmark er det Rigspolitiet) skal sikre, at en besked returneres ved overtrædelsesmedlemsstatens søgning i det nationale køretøjsregister, når visse forhold har gjort sig gældende på forseelsestidspunktet.

---

<sup>2</sup> Lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023 om registrering af køretøjer.

Forslagets artikel 1, stk. 7, indsætter en ny artikel 5 a1, der fastlægger en række procedurer for gensidig bistand i forbindelse med grænseoverskridende forkyndelse af dokumenter.

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-hostingtjenester.

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

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget forventes at kunne medføre statsfinansielle 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 statsfinansielle konsekvenser for politiet. En nærmere vurdering og skøn for statsfinansielle konsekvenser af forslaget vil skulle konsolideres yderligere inden endelig stillingtagen.

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 forkyn-

delse 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.

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

#### *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 den 17. marts og 26. september 2023.

Forslaget har endvidere i perioden fra den 17. til den 27. marts 2023 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 blev i den forbindelse modtaget høringssvar fra 3F Transport, DTL-Danske Vognmænd (DTL), Erhvervsflyvningens sammenslutning, Dansk PersonTransport, ITD og Rådet for Sikker Trafik. Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne høringssvar.

#### *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 forslagens formål 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 forslagens intention om at styrke samarbejdet om trafikikkerhedsrelaterede færdselsovertrædelser. 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 forhandlingerne af forslaget generelt støttet forslaget. Der har blandt en række medlemsstater været opbakning til at udvide direktivforslagets anvendelsesområde yderligere, herunder vedrørende overtrædelse af regler om kørsel i miljøzoner. Der vurderes at være et kvalificeret flertal for forslaget.

## 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 ud fra medlemsstaternes definition heraf. Fra dansk side har man således under forhandlingerne haft fokus på, 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 for de danske myndigheder 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.

Fra dansk side har man endvidere under forhandlingerne udtrykt støtte til, at direktivets anvendelsesområde udvides således, at ulovlig kørsel i miljøzoner omfattes. På den måde vil et effektivt inddrivelsessystem for miljøzoneovertrædelser begået med køretøjer registreret i andre medlemsstater sikres. Endvidere understøttes direktivets målsætning om effektiv udveksling af information herved.

Henset til at vedtagelse af ændringsdirektivet forventes at indebære behov for udvikling og/eller tilpasning af it-systemer på Justitsministeriets område, har man fra dansk side under forhandlingerne understreget vigtigheden af, at der sikres tilstrækkelig tid for medlemsstaterne til at gennemføre de nye regler.

Regeringens endelige stillingtagen afventer en nærmere vurdering af de økonomiske konsekvenser, herunder statsfinansielle og erhvervsøkonomiske.

## 11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Direktivforslaget har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg den 26. maj 2023.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 13. april 2023.