

Stockholm den 30 mars 2023

R-2023/0469

Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
LI2023/01932

Sveriges advokatsamfund har genom remiss den 1 mars 2023 beretts tillfälle att yttra sig över Europeiska kommissionens förslag till revidering av CBE-direktivet om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.

Sammanfattning

Advokatsamfundet har i huvudsak ingen erinran mot de ändringar som föreslås i revideringen av CBE-direktivet, men vill särskilt lämna följande synpunkter.

Synpunkter

Övergripande synpunkter

Såsom Advokatsamfundet anfört redan vid remissbehandlingen av det ursprungliga förslaget,¹ är det med stor oro som Advokatsamfundet konstaterar att det under många års tid har antagits ett flertal EU-instrument, och efterföljande nationell genomförandelagstiftning, som direkt inkräktar på den enskilde EU-medborgarens personliga integritet, rättssäkerhet och mänskliga rättigheter i stort. Den typ av förslag

¹ Se Advokatsamfundets remissyttrande den 21 januari 2013 över departementspromemorian Ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott – Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU (Ds 2012:47), till vilket även hänvisas i nu aktuella hänseenden. Se även Advokatsamfundets remissyttrande den 3 juni 2015 över promemorian Gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott – Genomförande av det nya CBE-direktivet (Ds 2015:27).



till författningsändringar som nu är i fråga, måste därför sättas in i sitt sammanhang; som klart visar på att utvecklingen olyckligtvis går mot ett allt mer omfattande övervakningssamhälle där enskildas fri- och rättigheter sätts på undantag till förmån för övervakning och brottsbekämpning.

CBE-direktivets förenlighet med grundläggande principer

Enligt artikel 48 i EU-stadgan om de grundläggande rättigheterna anges att var och en som har blivit anklagad för en lagöverträdelse ska betraktas som oskyldig till dess att hans eller hennes skuld lagligen fastställts. Advokatsamfundet anser att redan skyldigheten för en medlemsstat att *fråga* ägaren eller användaren av ett fordon om information rörande vem som är ansvarig för det som frågeställningen gäller är problematisk, eftersom det i praktiken kommer innebära en risk för att den person som får en sådan förfrågan kan tro att han eller hon är skyldig att lämna information som kan innebära att denne utpekar sig själv eller någon närstående som brottslig.

Det ska härvid även anmärkas att, enligt 35 kap. 5 § rättegångsbalken, den som är eller varit gift eller är i rätt upp- eller nedstigande släktskap eller svågerlag eller är syskon eller är i det svågerlag, att den ene är eller varit gift med den andres syskon, eller som på liknande sätt är närstående till part i brottmål, inte är skyldig att avlägga vittnesmål och därmed inte lagligen kan avkrävas ett dylikt svar ens i domstol.

Redan i dag utreds dock trafikbrott på i direktivtexten angivet sätt i Sverige, där Polismyndigheten inforrdar upplysningar med stöd av 23 kap. 6 § rättegångsbalken och 8 § förundersökningskungörelsen. Den senare bestämmelsen reglerar rätten för polisen att inforrdra en skriftlig berättelse i stället för att hålla förhör. Att skicka en sådan fråga har uppenbarligen inte bedömts stå i strid med grundläggande rättighetsskydd eller bestämmelsen i 35 kap. 5 § rättegångsbalken.

Om den föreslagna ordningen att medlemsstat ska ha rätt att vägra utlämnande av information

Även om medlemsstaterna har möjlighet att vägra förse den medlemsstat som ställt frågan med information om någon av de omständigheter som anges i punkten 7 i artikel 4a föreligger, så ålägger den föreslagna regleringen indirekt medlemsstaten att utreda om någon av dessa omständigheter är för handen; då bland annat genom att bedöma om utlämnande skulle innebära ett åsidosättande av principen om *ne bis in idem* eller om det skulle stå i strid med artikel 6 i EU-stadgan.



Sådana kvalificerade bedömningar torde svårligen kunna göras på ett effektivt och rättssäkert sätt vid rutinmässiga förfrågningar om ansvarsskyldighet, särskilt där så korta tidsfrister som 15 dagar gäller, vilket kan innebära att utlämnande sker av uppgifter som inte rätteligen borde utlämnas. Regleringen är redan av detta skäl problematisk.

Enligt Advokatsamfundets uppfattning borde direktivet därför i stället utformas på så sätt att punkten 7 i artikel 4a formuleras om. I stället för en rätt att *vägra* utlämnande bör det förtydligas att någon skyldighet att lämna ut uppgifter överhuvudtaget *inte föreligger* om någon av punkterna (a)–(f) därunder är för handen. Som en följd av denna ändring bör skyldigheten att ”*invoke a ground for refusal*” i sista stycket under punkten 7 tas bort.

Beträffande skyldigheten att införa sanktioner motsvarande de som finns i nationell lag när det gäller förfrågan till fordonets ägare eller användare, torde detta från svenskt perspektiv vara oproblematiskt att acceptera eftersom några sådana sanktioner inte finns i svensk rätt, utanför de sanktioner som kan tillgripas mot vittnen i domstol.

Utöver vad som nu har anförts anser Advokatsamfundet avslutningsvis att det är positivt att det genom de nu aktuella tilläggen i direktivet blir lättare och mer effektivt för medlemsstaternas myndigheter att följa upp brott som begåtts med utlandsregistrerade fordon. Därtill anges i förslaget att den nya regleringen ger ett stärkt skydd för dessa förare grundläggande fri- och rättigheter, såsom rätten till rättvis rättegång, oskyldighetspresumtion och rätten till försvar, samt att fler trafikförseelser omfattas för att stärka likabehandlingen av förare inom EU och därigenom även trafiksäkerheten.

I övrigt vill Advokatsamfundet hänvisa till de synpunkter som framfördes beträffande förslagen för att genomföra det ursprungliga direktivet då de alltjämt är aktuella.

SVERIGES ADVOKATSAMFUND

Mia Edwall Insulander