

regler i udlandet i tilfælde, hvor handlingen er i strid med såvel den på gerningsstedet gældende forskrift som en tilsvarende dansk forskrift, er der i stk. 2 tale om overtrædelser af udenlandske trafikregler, hvor vi ikke herhjemme har en tilsvarende regel.

Som tidligere nævnt er spørgsmålet om at sikre en hensigtsmæssig behandling af trafikforseelser, begået af udlændinge, behandlet på europæisk plan. I 1964 forelå en under Europarådet udarbejdet europæisk konvention om straf for trafikforseelser. I denne konvention, der er gengivet i bilag 2, forpligter de kontraherende lande sig inden for visse grænser til *dels* at overtage forfølgningen over for egne statsborgere eller personer med bopæl i landet af visse kategorier af trafikforseelser begået i en anden deltagerstat (gerningslandet) — for så vidt gerningslandet begærer dette —, *dels* efter begæring at fuldbyrde straffe for sådanne trafikforseelser, der er pålagt i gerningslandet.

De kategorier af trafikforseelser, konventionen omfatter, er opregnet i et konventionstillæg. Der er efter konventionen mulighed for alene at tiltræde dele af konventionen, og som det omtales nedenfor, er det tanken, at de nordiske lande kun skal tilslutte sig den del, der vedrører overtagelse af hele strafforfølgningen, medens man ikke for tiden finder det hensigtsmæssigt at tiltræde ordningen med fuldbyrdelse af fremmede afgørelser.

Tanken om et nordisk samarbejde vedrørende forfølgning af færdselsforseelser blev rejst, allerede før spørgsmålet om lovgivning til gennemførelse af den europæiske konvention var aktuel. På møder mellem de nordiske justitsministerier er der opnået principiel enighed om at søge en fællesnordisk lovgivning gennemført på dette område. På grund af væsentlige forskelligheder i den lovtekniske udformning af færdselslovgivningen i de enkelte lande vil det ikke være muligt at nå frem til love, der i formel henseende fremtræder ensartet; dette har man imidlertid fundet mindre betydningsfuldt; det afgørende må være, at lovgivningen i realiteten vil føre til samme resultater.

Der har under drøftelserne været enighed om, at der må skelnes mellem to forskellige typer af regler i færdselslovgivningen. Nogle regler er af en teknisk karakter, d.v.s. at de alene er udtryk for en vurdering af, hvorledes den færdselsmæssige ordening ud fra praktiske, tekniske hensyn bør udformes (hastighedsgrænse, lygteføring etc.), og krav om overholdelse af fremmede forskrifter af denne karakter giver ikke anledning til væsentlige betænkeligheder. Anderledes er forholdet, når talen er om regler, der bygger på en principiel kriminal-

politisk vurdering, som f. eks. regler om kørsel i træt eller spirituspåvirket tilstand og regler om pligt til at yde hjælp, foretage anmeldelse m. v. i tilfælde af ulykker; ofte vil det her dreje sig om regler, der har nærmere sammenhæng med bestemmelser i den almindelige straffelov, jfr. således for dansk rets vedkommende sammenhængen mellem færdselslovens § 16 og straffelovens § 138 og mellem færdselslovens § 29 og straffelovens § 253. Tilsvarende synspunkter gør sig naturligvis gældende, hvor der er tale om overtrædelse af straffelovens regler om uagtsomt manddrab (§ 241) eller uagtsom legemsbeskadigelse (§ 249) i forbindelse med færdselsulykker. For så vidt angår sådanne regler, kan en fravigelse af det almindelige princip om, at et land alene anvender sin egen straffelovgivning (straffelovens § 10, stk. 1), vanskeligt accepteres. Disse synspunkter har også fra dansk side været fremført under forhandlingerne om udformningen af den europæiske konvention; medens det i øvrigt i konventionen er den almindelige regel, at bedømmelsen af handlingen skal ske med udgangspunkt i gerningslandets forskrifter, er det således forudsat, at dette ikke kan gælde de nævnte regler af egentlig kriminalpolitisk betinget karakter.

Med hensyn til den først nævnte type af færdselsforseelser — hvor praktiske, tekniske hensyn er afgørende — er der mellem de nordiske lande enighed om, at den europæiske konvention, der på dette punkt kan give anledning til en vis fortolkningstvivl, må forstås således, at man alene skal anvende den objektive gerningsbeskrivelse („gerningsindholdet“) i gerningslandets forskrift. Andre spørgsmål vedrørende strafansvaret, navnlig skyldspørgsmålet, og sanktionsfastsættelsen skal derimod på sædvanlig måde bedømmes efter domslandets regler. Det har været diskuteret, om man — således som konventionen må antages at åbne mulighed for — skulle indskrænke muligheden for strafforfølgning i hjemlandet til tilfælde, hvor der — selv om der ikke gælder ganske den samme regel her som i gerningslandet — så dog kendes en „modsvarende“ regel. Som et eksempel på konsekvenserne af en sådan regel kan måske nævnes, at overtrædelse af generelle hastighedsbegrænsninger i gerningslandet ikke skulle kunne strafforfølges i hjemlandet, medmindre man også her kender generelle hastighedsbegrænsninger, medens forfølgning omvendt skulle kunne ske, hvis man har regler om generel hastighedsbegrænsning, selv om den tilladte hastighed f. eks. er en anden.

Fra dansk side har man ikke ment at kunne gå ind for en sådan regel. Det må forudses, at reglen ville rejse en række tvivlsspørgsmål om, hvor langt