

domslandets regler kan fjerne sig fra gerningslandets og dog stadig kunne karakteriseres som „modsvarende“; og praktiske hensyn taler med afgørende vægt for, at de regler, der skal bære et gnidningsløst internationalt samarbejde, udformes så enkelt som muligt. Hertil kommer, at det tidligere omtalte dobbelte hensyn til færdselssikkerheden og overtræderen selv, der ligger bag alle bestræbelserne for at muliggøre strafforfølgning i hjemlandet, til siger, at der ikke lægges flere hindringer i vejen for en sådan forfølgning end strengt nødvendigt. Gerningslandets myndigheder vil ofte savne et så detaljeret kendskab til hjemlandets trafiklovgivning, at man på forhånd kan bedømme, om der findes en „modsvarende“ forskrift i dette land; og dette kan på forhånd mindske interessen for at forsøge en overførsel af sagen til hjemlandet.

De norske synspunkter ligger på linie hermed, medens de øvrige nordiske landes stilling næppe kan siges at være helt afklaret; det må dog forudses, at man såvel fra finsk som svensk side i hvert fald med hensyn til visse af de omhandlede færdselsforseelser vil fastholde et modsvarende princip. Samtlige lande er imidlertid af den opfattelse, at dette forhold vil være uden videre praktisk betydning for det nordiske samarbejde. Det er her afgørende, at de materielle færdselsregler allerede er meget ensartede i disse lande, og at der i øvrigt til stadighed arbejdes på yderligere tilnærmelser.

Der er herefter enighed om nu at søge en fælles nordisk lovgivning gennemført. Det er hensigten, at denne lovgivning skal være det direkte grundlag for samarbejdet mellem de nordiske lande; disse lande agter derfor at benytte sig af bestemmelsen i den europæiske konventions art. 27 om, at deltagerlande kan meddele Europarådet, at de har reguleret deres interne forhold gennem ensartet lovgivning, og derfor for så vidt ikke er bundet af konventionens bestemmelser. Når man har fundet denne fremgangsmåde mest praktisk — til trods for, at den fællesnordiske lovgivning vil følge linierne i den europæiske konvention — skyldes det dels, at man herved vil blive friere stillet med hensyn til udformningen af detailforskrifter i forbindelse med ordningens ikrafttræden, dels at man vil have lettere ved senere at foretage justeringer, som der måtte vise sig et praktisk behov for. Fremgangsmåden vil i øvrigt være i overensstemmelse med den linie, de nordiske lande har fulgt på andre områder, f. eks. med hensyn til udlevering af lovovertrædere.

I Norge er det lovmæssige grundlag for ordningen allerede tilvejebragt ved § 32 i vegtrafikklov af

18. juni 1965. Bestemmelsen er udformet som en ren bemyndigelseslov med følgende ordlyd:

„Efter overenskomst med fremmed stat og under forudsætning af gjensidighed i det væsentlige, kan Kongen gi forskrifter om at overtredelse begått på den fremmede stats område av nærmere fastsatte slags vegtrafikkbestemmelser som gjelder der, skal straffes her i riket. . . . Når det gjelder handlinger begått i Danmark, Finland, Island eller Sverige, kan Kongen gi bestemmelser om dette uansett overenskomst. . . .“

Efter det under de nordiske drøftelser oplyste er det sandsynligt, at de tilsvarende finske og svenske lovforslag fremsættes i løbet af 1969.

Det er under arbejdet forudsat, at bestemmelserne vil kunne sættes i kraft samtidig i Danmark, Finland, Norge og Sverige, og man har stilet imod den 1. januar 1970 som ikrafttrædelsesdag. Det har endvidere været meningen, at landene samtidig skulle tilslutte sig den europæiske konvention.

Da der under det nordiske arbejde var opnået principiel enighed om den fælles lovgivning og om retningslinierne for en nordisk tilslutning til konventionen, blev denne undertegnet af Danmark den 22. september 1966. Konventionen er yderligere undertegnet af Belgien, Cypern, Frankrig, Grækenland, Holland, Italien, Luxembourg, Tyrkiet, Tyskland og Østrig, men efter det oplyste alene ratificeret af Frankrig. Med hensyn til de forbehold, der agtes taget i forbindelse med de nordiske landes ratifikation, henvises til bemærkningerne nedenfor til stk. 3.

Under arbejdet med disse spørgsmål har justitsministeriet indhentet udtalelser fra præsidenterne for østre landsret, vestre landsret og Københavns byret, Den danske Dommerforening, anklagemyndigheden, rigspolitichefen, Foreningen af Politimestre i Danmark og politidirektøren i København.

På denne baggrund foreslår man i § 69 a, stk. 2, indsat en bestemmelse om, at overtrædelse af en række nærmere opregnede forskrifter begået i et af de andre nordiske lande skal kunne straffes herhjemme.

Opregningen svarer til de forseelser, der efter tillægget til den europæiske konvention dækkes af konventionen, bortset fra konventionstillæggets pkt. 1 (uagtsomt manddrab og uagtsom legemsbeskadigelse); pkt. 2 (flugt fra ulykke) og pkt. 3 (kørsel i træt eller spirituspåvirket tilstand m. v.). Om grunden til, at disse lovovertrædelser er holdt uden for bestemmelsen, henvises til bemærkningerne ovenfor.

Bestemmelsen tager som nævnt sigte på de tilfælde, hvor der i gerningslandet er foretaget en