



Betænkning afgivet af Transportudvalget den 15. marts 2021

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af færdselsloven

(Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

[af transportministeren (Benny Engelbrecht)]

#### 1. Ændringsforslag

Der er stillet 6 ændringsforslag til lovforslaget. Transportministeren har stillet ændringsforslag nr. 1, 2 og 4-6. Liberal Alliances medlem af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 3.

#### 2. Dispensation fra Folketingets forretningsorden

Transportudvalget indstiller, at der dispenseres fra bestemmelsen i Folketingets forretningsordens § 8 a, stk. 2, om, at der skal gå 2 dage fra offentliggørelsen af betænkningen, til lovforslaget kommer til 2. behandling.

#### 3. Indstillinger

Et *flertal* i udvalget (S, V, DF, RV, SF, EL, KF, NB og Susanne Zimmer (UFG)) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af transportministeren stillede ændringsforslag. Flertallet vil stemme imod det af Liberal Alliance stillede underændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (LA) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* i udvalget (Jens Rohde (UFG)) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af transportministeren stillede ændringsforslag nr. 1 og 4-6 og det af Liberal Alliance stillede underændringsforslag nr. 3. Mindretallet vil stemme imod det af transportministeren stillede ændringsforslag nr. 2.

Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ved betænkningssagens afgivelse ikke medlemmer i udvalget og dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske bemærkninger i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

#### 4. Politiske bemærkninger

*Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Susanne Zimmer (UFG)*

Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Susanne Zimmer (UFG) har noteret sig det konstruktive forslag fra Finans og Leasing om etablering af en licensordning for leasingselskaber, der kan bidrage til yderligere forebyggelse af vanvidskørsel samt oprydning blandt useriøse og kriminelle aktører på markedet for leasing af biler, som fremgår af bilag 8 på lovforslaget.

V, SF, EL, KF og Susanne Zimmer (UFG) bemærker, at etablering af en licensordning ikke vil kunne ske i regi af dette lovforslag, men finder det hensigtsmæssigt at få mulighederne i branchens forslag om en licensordning belyst og drøftet yderligere, da det deler samme formål om at forebygge og forhindre vanvidsbilisme.

V, SF, EL, KF og Susanne Zimmer (UFG) noterer sig derfor med tilfredshed, at transportministeren i forbindelse med besvarelsen af udvalgets samrådsspørgsmål A på lovforslaget den 4. marts 2021 gav tilsagn om, at regeringen i løbet af foråret 2021 vil danne en tværministeriel arbejdsgruppe, der skal afdække yderligere tiltag, der kan bidrage til at forebygge svig og svindel inden for bilbranchen og forstærke forebyggelse af leasing af biler til vanvidsbilister, herunder også en drøftelse af den foreslåede licensordning for leasingselskaber. V, SF, EL, KF og Susanne Zimmer (UFG) noterer sig endvidere med tilfredshed, at transportministeren i den forbindelse vil invitere de politiske partier til forhandling herom.

*Venstre*

Venstre kan støtte lovforslaget, der er en del af den samlede – hårdt tiltrængte – skærpede indsats over for vanvidsbilisme. Alt for længe har indsatsen over for vanvidsbilister i enhver henseende været alt for svag. Sammen med den

sideordnede lovændring vedrørende kraftige strafforhøjelser udgør forslaget et markant og tiltrængt signal til potentielle vanvidsbilister.

V finder imidlertid, at forslaget på et enkelt område ikke synes klart. Således fremgår det af forslaget, at en bil, der er ført af en vanvidsbilist, skal konfiskeres, »med mindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende«. Hvad der nærmere forstås ved »uforholdsmæssigt indgribende« fortøner sig dog i det uvisse, på trods af at det bl.a. fra V's side er forsøgt via flere spørgsmål at få nærmere klarhed herover. Ministeren har således i flere besvarelser henvist til, at spørgsmålet må afklares ud fra en »konkret vurdering«, men samtidig gives ingen specifikke anvisninger på de momenter, der skal indgå i rettens konkrete vurdering af dette for bilejeren økonomisk meget vigtige spørgsmål.

Det er V's opfattelse, at den sandsynligvis mest sædvanlige situation vil være den, at en bil er udlånt eller udlejet til en person, der intet ejer til genstand for udlæg. Efter vanvidskørslen skal retten herefter allerede under straffesagen vurdere, om bilen skal konfiskeres. Er det i denne situation »uforholdsmæssigt indgribende« for bilejeren, at et erstatningskrav ikke har udsigt til at kunne honoreres af vanvidsbilisten? Hvilke momenter skal indgå i rettens vurdering, og hvorledes skal udsigten til den efterfølgende manglende betaling af et erstatningskrav dokumenteres (allerede) under straffesagen?

Tilsvarende retslig usikkerhed gør sig gældende i situationen, hvor vanvidsbilisten tidligere har været under konkurs- eller rekonstruktionsbehandling eller har afgivet insolvenserklæring i fogedretten, jf. retsplejeloven § 490. Er konfiskationen da ud fra en »konkret vurdering« »uforholdsmæssigt indgribende« for bilejeren, der ikke har udsigt til at få sit efterfølgende erstatningskrav honoreret?

Endelig finder V, at der er usikkerhed om den retlige stilling for erstatningskravet i de tilfælde, hvor der umiddelbart efter konfiskationen – og i anledning af erstatningskravet fra bilejeren – afgives insolvenserklæring eller indtræder konkursbehandling og lign. for vanvidsbilisten. Var konfiskationen da ud fra en »konkret vurdering« »uforholdsmæssigt indgribende« for bilejeren, der ikke kan få sit erstatningskrav honoreret?

Forholdet må forventes afklaret i retspraksis, men burde efter V's opfattelse have været konkretiseret i loven.

## 5. Udtalelse fra transportministeren

Transportministeren har i brev af 5. marts 2021 til Transportudvalget fremsendt et ændringsforslag og korrektioner til bemærkningerne i det fremsatte lovforslag. Transportministerens brev er optrykt som bilag 1 til betænkningen.

## 6. Ændringsforslag med bemærkninger

### Ændringsforslag

#### Til § 1

Af transportministeren, tiltrådt af udvalget:

1) Efter nr. 6 indsættes som nye numre:

»01. I § 119, stk. 3, nr. 4, ændres »§ 63, stk. 1, eller« til: »§ 63, stk. 1.«

02. I § 119, stk. 3, nr. 5, ændres »§ 117 a.« til: »§ 117 a eller«.

03. I § 119, stk. 3, indsættes som nr. 6:

»6) vedrører overtrædelse af §§ 42 og 43 og kan medføre ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 10 eller 11.«

[Domsrådets medvirken i sager om hastighedsovertrædelser]

Af transportministeren, tiltrådt af et flertal (udvalget med undtagelse af Jens Rohde (UFG)):

2) I den under nr. 13 foreslåede affattelse af § 133 a, stk. 2, indsættes i 2. pkt. efter »uforholdsmæssigt indgribende«: », navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person«.

[Tydeliggørelse af undtagelse fra konfiskation for tredje-mand]

### Underændringsforslag

#### til ændringsforslag nr. 2

Af et mindretal (LA), tiltrådt af et mindretal (Jens Rohde (UFG)):

3) I den ved ændringsforslag nr. 2 foreslåede ændring af § 133, stk. 2, 2. pkt., udgår », og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person«.

[krav om at hense til sikring af økonomisk stilling udgår]

Af transportministeren, tiltrådt af udvalget:

4) Efter nr. 18 indsættes som nye numre:

»04. I § 133 a, stk. 7, nr. 2, der bliver stk. 8, nr. 2, ændres »stk. 10, nr. 1« til: »stk. 11, nr. 1.«

05. I § 133 a, stk. 10, nr. 2, der bliver stk. 11, nr. 2, ændres »stk. 7, nr. 1« til: »stk. 8, nr. 1.«

[Redaktionelle ændringer]

5) Efter nr. 19 indsættes som nyt nummer:

»06. I § 133 a, stk. 12, der bliver stk. 13, ændres »stk. 2-10« til: »stk. 2-11.«

[Redaktionel ændring]

## Til § 2

6) I *stk. 1* ændres »15. marts« til: »31. marts«.  
[Udskydelse af lovens ikrafttrædelsesdato]

## B e m æ r k n i n g e r

## Til nr. 1

Ifølge færdselslovens § 119, stk. 2, medvirker domsmænd ved rettens behandling af sager, hvor der bliver spørgsmål om højere straf end bøde, hvor der bliver spørgsmål om ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, eller som i øvrigt skønnes at være af særlig indgribende betydning for tiltalte eller af særlig offentlig interesse.

Ifølge færdselslovens § 119, stk. 3, medvirker domsmænd uanset reglerne i stk. 2 dog ikke i sager, der behandles efter reglerne i retsplejelovens § 831 (tilståelsessager), eller sager, der vedrører overtrædelse af § 53 (spirituskørsel), § 54, stk. 1 (kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer), § 56, stk. 1, § 62, stk. 1, § 63, stk. 1 (kørsel uden erhvervet kørekort), eller § 117 a (kørsel i frakendelsestiden).

De sager, hvor der ifølge § 119, stk. 3, ikke skal medvirke domsmænd, er karakteriseret ved, at de typisk har en bevismæssig ukompliceret karakter og ikke nødvendiggør en retlig/skønmæssig vurdering af den kørsel, der er tale om. Sanktionen i de pågældende sager er endvidere forudsigelig.

Det er Transportministeriets opfattelse, at sager, hvor der bliver spørgsmål om ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 10 (kørsel med en hastighed over 200 km i timen) eller 11 (kørsel med en hastighed over 100 km i timen med en samtidig overskridelse af hastighedsgrænsen med mere end 100 pct.) har en tilsvarende ukompliceret karakter, og at sanktionen er tilsvarende forudsigelig.

Af hensyn til ressourceanvendelsen hos straffesagskædens aktører finder Transportministeriet, at sager, hvor der bliver spørgsmål om ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 10 eller 11, tillige skal kunne behandles uden medvirken af domsmænd.

Det foreslås på den baggrund, at der indsættes et nyt nummer som nr. 6 i § 119, *stk. 3*, hvoraf følger, at domsmænd ikke vil skulle medvirke i sager, der vedrører overtrædelse af §§ 42 og 43, og som kan medføre ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 10 eller 11.

## Til nr. 2

Efter den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 13, skal konfiskation ske, hvis ejeren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. l luft eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11, jf. den foreslåede affattelse af færdselslovens § 133 a, stk. 2, 1. pkt. I tilfælde, hvor køretøjet

føres af en anden person end køretøjets ejer og føreren har gjort sig skyldig i en eller flere af de i 1. pkt. nævnte overtrædelser, skal konfiskation ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende, jf. den foreslåede affattelse af færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt. EU-Domstolen afsagde den 14. januar 2021 dom i sag C-393/19, OM, i anledning af en præjudiciel forelæggelse fra en bulgarsk appeldomstol. EU-Domstolen udtalte bl.a. i dommen, at artikel 2, stk. 1, i Rådets rammeafgørelse 2005/212 af 24. februar 2005 om konfiskation af udbytte, redskaber og formuegoder fra strafbart forhold sammenholdt med Den Europæiske Unions Charter om Grundlæggende Rettigheds (Charteret) artikel 17, stk. 1 (om ejendomsretten), skal fortolkes således, at denne bestemmelse er til hinder for en national lovgivning, der gør det muligt at konfiskere et redskab, der er blevet anvendt til at begå alvorligt smugleri, når dette tilhører en tredjemand i god tro (pr. 58).

EU-Domstolen udtalte i den forbindelse bl.a., at henset til den væsentlige påvirkning af personers rettigheder, som konfiskation af et formuegode medfører, nemlig den endelige fratagelse af ejendomsretten til dette, bemærkes det, at hvad angår en tredjemand i god tro, som ikke vidste og ikke kunne vide, at hans formuegode blev anvendt til at begå en lovovertrædelse, indebærer en sådan konfiskation, når henses til det forfulgte formål (at forhindre ulovlig indførsel af varer til landet), et uforholdsmæssigt og uantageligt indgreb over for det centrale indhold af denne persons ejendomsret (pr. 55).

EU-Domstolen blev endvidere forelagt et spørgsmål om artikel 4 i rammeafgørelsen om retsmidler, hvorefter enhver medlemsstat skal træffe de foranstaltninger, der måtte være nødvendige for at sikre, at interesserede parter, der er berørt af bl.a. foranstaltninger vedrørende konfiskation, råder over effektive retsmidler med henblik på at forsvare deres rettigheder. I den forbindelse bemærkes, at det nationale retssystem ikke gav den tredjemand, hvis formuegode blev konfiskeret, mulighed for at anfægte lovligheden af foranstaltningen med henblik på at få formuegodet tilbage, når konfiskationen ikke er begrundet, eller med henblik på gøre sine rettigheder gældende. EU-Domstolen henviste til, at Menneskerettighedsdomstolen ved dom af 13. oktober 2015 i sagen *Ünspeđ Paket Serviši mod Bulgarien* fastslog, at i en situation, hvor staten står bag konfiskation, og hvor den nationale lovgivning og praksis ikke fastsætter en procedure, hvorved ejeren kan forsvare sine rettigheder, kan denne stat ikke opfylde sin forpligtelse i henhold til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention (EMRK) til at iværksætte en sådan procedure ved at anmode en person, der ikke er blevet dømt for den straffbare handling, der har ført til konfiskationen, om at søge at få sin ejendom tilbage fra en tredjemand. EU-Domstolen konkluderede herefter, at Charterets artikel 47 om effektive retsmidler er til hinder for en national lovgivning, hvorefter det inden for rammerne af en straffesag er muligt at konfiskere et formuegode, der tilhører en anden person end den, der har begået den straffbare handling, uden at denne førstnævnte person har adgang til effektive retsmidler (pr. 67-68).

Bestemmelsen i Charterets artikel 17, stk. 1, svarer til artikel 1 i første tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, hvilket bekræftes af de forklarende bemærkninger til Charterets artikel 17 og artikel 52, stk. 3. Det må derfor antages, at Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol vil inddrage praksis fra EU-Domstolen vedrørende Charterets artikel 17 ved fortolkningen af artikel 1 i første tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.

Som følge heraf foreslås det, at det i den under § 1, nr. 13, foreslåede affattelse af færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt., fastsættes, at tredjemandskonfiskation ikke kan ske, hvis det vil være uforholdsmæssigt indgribende for køretøjets ejer, navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.

Ved bedømmelsen af, om konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende, vil der under alle omstændigheder skulle anlægges en helhedsvurdering af sagens samlede omstændigheder. Ved vurderingen vil der navnlig skulle henses til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.

At der skal henses til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., indebærer, at der skal foretages en samlet vurdering af, om det måtte anses for helt upåregneligt for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt på denne måde.

Det vil indgå i denne vurdering, om ejeren har kendskab, til eller har benyttet, alle tilgængelige muligheder for at opnå viden om forhold, som kan belyse risikoen for, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de omfattede lovovertrædelser. Der vil navnlig skulle lægges vægt på ejerens forhold og adfærd, herunder om ejeren af køretøjet har udvist agtpågivenhed.

Sådanne forhold vil eksempelvis kunne være oplysninger om, hvorvidt den person, der ønsker køretøjet overdraget til sig, tidligere har begået flere eller grovere færdselslovsovertrædelser eller andre relevante lovovertrædelser. Det må således normalt tale for, at det er påregneligt for ejeren, at køretøjet vil blive anvendt ved en eller flere af de omfattede lovovertrædelser, hvis den person, der ønsker køretøjet overdraget til sig, tidligere har begået flere eller grovere færdselslovsovertrædelser eller andre relevante lovovertrædelser. Med henblik på at indhente oplysninger herom vil ejeren bl.a. kunne udbede sig førerens private straffeattest. Ejeren vil dermed kunne undersøge, om den person, køretøjet overdrages til, tidligere er straffet for f.eks. vanvidskørsel eller andre grovere overtrædelser af færdselsloven. Det bemærkes i den forbindelse, at der vil blive gennemført en ændring af kriminalregisterbekendtgørelsen, således at oplysninger om færdselslovsovertrædelser, som har medført en ubetinget eller betinget frihedsstraf, kommer til at fremgå af den private

straffeattest. Ændringerne forventes gennemført med virkning fra efteråret 2021. Ejeren vil også kunne anmode den person, køretøjet overdrages til, om en tro og love-erklæring på, at vedkommende ikke tidligere har begået bestemte relevante lovovertrædelser.

Der vil endvidere kunne lægges vægt på oplysninger om, hvorvidt ejeren har undersøgt forhold, der kan indikere, at køretøjet er tiltænkt en anden person end den, køretøjet overdrages til.

Sådanne oplysninger kan eksempelvis være oplysninger i bilbogen om, at en leasingtager allerede er registreret som ejer af et eller flere køretøjer, eller hvis ejeren – f.eks. i form af et leasingselskab – har kendskab til, at leasingtageren allerede har leaset eller lejet et ikke ubetydeligt antal køretøjer inden for en kortere tidsperiode.

Herudover vil der også kunne lægges vægt på oplysninger om, hvorvidt ejeren har undersøgt, hvem der vil få adgang til køretøjet. Leasingselskaber bør f.eks. sikre sig, at leasingtager(ne) også vil være de(n) reelle bruger(e) af køretøjet, bl.a. ved at indhente oplysninger herom i forbindelse med aftaleindgåelsen.

Selv om ejeren i et konkret tilfælde vurderes ikke at have haft mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., vil der endvidere ved den samlede helhedsvurdering skulle henses til ejerens økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person. Det indebærer, at udgangspunktet om konfiskation bl.a. vil skulle fraviges, hvis ejeren godtgør, at adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren ikke er tilstrækkelig til at forhindre, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende.

Dette kan f.eks. være tilfældet, hvis ejeren godtgør, at særlige omstændigheder konkret gør et erstatningskrav illusorisk. Det forudsættes i den forbindelse, at alene omstændigheder, som ejeren af køretøjet ikke med rimelighed ville have kunnet forudse, vil kunne begrunde, at konfiskation undlades, med henvisning til at et eventuelt erstatningskrav er illusorisk. Førerens død eller konkurs i tilfælde, hvor førerens bo ikke kan dække kravet, kan efter omstændighederne være tilstrækkeligt til at bringe undtagelsesbestemmelsen i anvendelse, forudsat at ejeren af køretøjet ikke kendte eller burde have kendt til de omstændigheder, der gør kravet mod boet dækningsløst.

Det kan således være relevant for ejeren af køretøjet at undersøge lejerens eller leasingtagerens økonomiske forhold med henblik på at sikre en mulighed for at tage forholdsregler over for førerens potentielle manglende betalingsevne, og at den person, køretøjet overdrages til, er den reelle bruger af køretøjet og ikke f.eks. en stråmand. Et leasingselskab bør f.eks. så vidt muligt sikre sig, eksempelvis gennem eSkatData, at de oplysninger om leasingtagers indkomstforhold, der afgives i forbindelse med indgåelsen af en leasingkontrakt, er korrekte. Har ejeren ikke adgang til eSkatData, kan den pågældende anmode lejerens eller leasingtagerens om på anden vis at belyse sine økonomiske forhold, f.eks. gennem fremlæggelse af årsopgørelser, lønsedler el.lign. Betaling af leasingydelsen ved større kontantbeløb vil som

udgangspunkt skulle give ejeren anledning til en mere indgående undersøgelse af førerens økonomiske forhold.

Er køretøjet ejet af en privatperson, og er der tale om privat udlån af køretøjet, må ejeren som udgangspunkt forudsættes at have tilstrækkeligt kendskab til den person, som vedkommende vælger at udlåne køretøjet til. Også i denne situation er ejerens agtpågivenhed afgørende, herunder hvilke muligheder den pågældende havde for at vurdere, om der var en risiko for, at bilen ville blive anvendt til en overtrædelse, der kan medføre konfiskation, og om disse muligheder er udnyttet. Der vil i den forbindelse bl.a. skulle lægges vægt på ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de omfattede lovovertrædelser. Det vil bl.a. kunne indgå, om føreren tidligere har begået mange eller grovere færdselslovsovertrædelser eller andre relevante lovovertrædelser, og om lovovertrædelsen begås i ejerens køretøj, men af en anden end den person, ejeren lånte køretøjet ud til. Der vil dog også ved privat udlån kunne lægges vægt på, hvad ejeren i det interne låneforhold har gjort for at sikre sig, at køretøjet alene ville blive ført af den person, køretøjet udlånes til. Selv om ejeren i et konkret tilfælde vurderes ikke at have haft mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., vil der også for private udlån ved den samlede helhedsvurdering endvidere skulle henses til, om ejeren har taget alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person. Det vil i den forbindelse skulle tages i betragtning, at private ikke har samme muligheder for at undersøge den anden persons økonomiske forhold som professionelle.

#### Til nr. 3

Af transportministerens udkast til ændringsforslag til den lovændring, som skal muliggøre konfiskation ved vanvidskørsel af biler, som ejes af tredjepart, fremgår det, at konfiskation kan undtages i tilfælde, hvor det må anses for uforholdsmæssigt indgribende, og at der i vurderingen af dette skal henses til både ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og derudover, om ejeren har taget alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.

Undtagelsesbestemmelsen med ændringsforslagets oprindelige ordlyd vil således være yderst begrænset i praksis, idet fravigelsen af konfiskation for tredjepart ikke alene forudsætter, at udlåneren af køretøjet ikke har haft mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel, men at den uvidende udlåner, der har handlet i god tro, derudover også vil skulle kunne godtgøre, at et erstatningskrav mod føreren er illusorisk, som det følger af bemærkningerne til ændringsforslaget.

Det foreslås derfor med dette underændringsforslag, at sidstnævnte del af den foreslåede ændring af bestemmelsen om sikring af økonomisk stilling udgår med henblik på at sikre bilejeres grundlæggende rettigheder og samtidig sikre en reel mulighed for undtagelse af konfiskation for tredje-

part i situationer, hvor tredjepart har handlet i god tro og været uvidende om, at udlånet ville føre til vanvidsbilisme.

#### Til nr. 4 og 5

De foreslåede ændringer er redaktionelle ændringer af ordensmæssig karakter.

#### Til nr. 6

Det fremgår af lovforslagets § 2, stk. 1, at loven træder i kraft den 15. marts 2021.

EU-Domstolen har den 14. januar 2021 afsagt dom i sag C-393/19, OM, i anledning af en præjudiciel forelæggelse fra en bulgarsk appeldomstol. Dommen omhandler konfiskation af redskab anvendt til strafbart forhold, når redskabet tilhører tredjemand.

Dette giver anledning til, at dommens betydning for lovforslagets ordning om tredjemandskonfiskation undersøges nærmere. På den baggrund foreslås det, at tidspunktet for lovens ikrafttræden ændres til den 31. marts 2021, med henblik på at disse undersøgelser kan færdiggøres.

### 7. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 16. december 2020 og var til 1. behandling den 4. februar 2021. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

#### *Oversigt over lovforslagets sagsforløb og dokumenter*

Lovforslaget og dokumenterne i forbindelse med udvalgsbehandlingen kan læses under lovforslaget på Folketingets hjemmeside [www.ft.dk](http://www.ft.dk).

#### *Møder*

Udvalget har behandlet lovforslaget i 5 møder.

#### *Hørings svar*

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring. Den 28. januar 2021 sendte transportministeren høringssvarene og et høringsnotat til udvalget.

#### *Bilag*

Under udvalgsarbejdet er der omdelt 27 bilag på lovforslaget.

#### *Skriftlige henvendelser*

Udvalget har under udvalgsarbejdet modtaget 14 skriftlige henvendelser om lovforslaget.

#### *Deputationer*

Udvalget har under udvalgsarbejdet modtaget 3 deputationer, der mundtligt har redegjort for deres holdning til lovforslaget.

#### *Spørgsmål*

Udvalget har under udvalgsarbejdet stillet 63 spørgsmål til transportministeren og 2 spørgsmål til erhvervsministeren til skriftlig besvarelse, som ministrene har besvaret.

#### *Samråd*

Udvalget har under udvalgsarbejdet stillet 1 spørgsmål til mundtlig besvarelse til transportministeren, som mini-

steren besvarede i et samråd med udvalget den 4. marts 2021. Transportministeren har efterfølgende sendt udvalget sit talepapir, der lå til grund for besvarelsen.

*Henrik Møller (S) Tanja Larsson (S) Jeppe Bruus (S) fmd. Jesper Petersen (S) Lennart Damsbo-Andersen (S)*

*Malte Larsen (S) Orla Hav (S) Thomas Jensen (S) Andreas Steenberg (RV) Jens Rohde (UFG)*

*Rasmus Helveg Petersen (RV) Anne Valentina Berthelsen (SF) Karsten Hønge (SF) Rasmus Vestergaard Madsen (EL)*

*Bruno Jerup (EL) Susanne Zimmer (UFG) Kristian Pihl Lorentzen (V) Hans Andersen (V)*

*Hans Christian Schmidt (V) nfm. Ellen Trane Nørby (V) Peter Juel-Jensen (V) Martin Geertsen (V)*

*Hans Kristian Skibby (DF) Dennis Flydtkjær (DF) Mette Hjerminde Dencker (DF) Niels Flemming Hansen (KF)*

*Egil Hulgaard (KF) Mette Thiesen (NB) Ole Birk Olesen (LA)*

Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

|                                      |    |                                    |   |
|--------------------------------------|----|------------------------------------|---|
| Socialdemokratiet (S)                | 49 | Liberal Alliance (LA)              | 3 |
| Venstre, Danmarks Liberale Parti (V) | 40 | Alternativet (ALT)                 | 1 |
| Dansk Folkeparti (DF)                | 16 | Inuit Ataqatigiit (IA)             | 1 |
| Socialistisk Folkeparti (SF)         | 15 | Siumut (SIU)                       | 1 |
| Radikale Venstre (RV)                | 14 | Sambandsflokkurin (SP)             | 1 |
| Enhedslisten (EL)                    | 13 | Javnaðarflokkurin (JF)             | 1 |
| Det Konservative Folkeparti (KF)     | 12 | Uden for folketingsgrupperne (UFG) | 8 |
| Nye Borgerlige (NB)                  | 4  |                                    |   |

**Brev af 5. marts 2021 fra transportministeren til Transportudvalget**

Folketinget  
Transportudvalget  
Christiansborg  
1240 København

**5. marts 2021**

Vedlagt fremsendes ændringsforslag til L 127 – Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), som jeg ønsker at fremsætte for Folketinget.

Som bekendt oversendte jeg den 12. februar 2021 et brev til Transportudvalget om EU-Domstolens dom i sag C-393/19 OM. Transportministeriet har efterfølgende drøftet dommen med Justitsministeriet. På baggrund af den forståelse af dommen, som disse drøftelser har givet anledning til, fremsender jeg nærværende udtalelse og vedlagte ændringsforslag til lovforslagets § 1, nr. 13.

Jeg skal desuden anmode om, at følgende affattelse af punkt 2.5.2.3 om konfiskation fra tredjemand optages i udvalgets betænkning og dermed erstatter punkt 2.5.2.3 i den fremsatte version af lovforslaget:

**»2.5.2.3. Konfiskation fra tredjemand**

Herudover foreslås det, at der tilføjes et nyt § 133 a, stk. 2, 2. pkt., hvoraf følger, at i tilfælde hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, skal konfiskation ske, medmindre konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende, navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.

Ændringen indebærer, at obligatorisk konfiskation også skal ske i tilfælde, hvor føreren af køretøjet ikke er identisk med ejeren. Der vil således som udgangspunkt skulle ske konfiskation uanset ejerforholdet for det anvendte køretøj, og det anvendte køretøj vil derfor også som udgangspunkt skulle konfiskeres, selvom det er ejet i sameje, ejet af en ægtefælle eller samlever eller hvis det er lånt, lejet eller leaset m.v.

Det foreslås, at tredjemandskonfiskation i medfør af den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal ske i samme situationer som konfiskation efter bestemmelsens 1. pkt., dvs. hvor føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 2,00, de groveste hastighedsovertrædelser eller særlig hensynsløs kørsel.

Efter den foreslåede bestemmelse kan der ske konfiskation af et køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert. Bestemmelsen finder således anvendelse for bil (herunder bus og lastbil), motorcykel, traktor, motorredskab og stor knallert. Konfiskation af lille knallert skal ske i overensstemmelse med den i lovforslagets § 1, nr. 17, foreslåede § 133 a, stk. 7.

Det foreslås, at konfiskation af tredjemands køretøj ikke kan ske, hvis konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende, navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person. Det forudsættes, at der er tale om en snæver undtagelse, idet udgangspunktet vil være, at køretøjer benyttet til vanvidskørsel som udgangspunkt konfiskeres, og ejeren herefter må søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav mod føreren.

Ved bedømmelsen af, om konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende, vil der under alle omstændigheder skulle anlægges en helhedsvurdering af sagens samlede omstændigheder. Ved vurderin-

gen vil der navnlig skulle henses til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.

At der skal henses til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., indebærer, at der skal foretages en samlet vurdering af, om det måtte anses for helt upåregneligt for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt på denne måde. Det vil indgå i denne vurdering, om ejeren har kendskab til, eller har benyttet alle tilgængelige muligheder for, at opnå viden om forhold, som kan belyse risikoen for, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de omfattede lovovertrædelser. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13.

Selvom ejeren i et konkret tilfælde vurderes ikke at have haft mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., vil der endvidere ved den samlede helhedsvurdering skulle henses til ejerens økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person. Det indebærer, at udgangspunktet om konfiskation bl.a. vil skulle fraviges, hvis ejeren godtgør, at adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren ikke er tilstrækkelig til at forhindre, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende.

Dette kan f.eks. være tilfældet, hvis ejeren godtgør, at særlige omstændigheder konkret gør et erstatningskrav illusorisk. Det forudsættes i den forbindelse, at alene omstændigheder, som ejeren af køretøjet ikke med rimelighed ville have kunnet forudse, vil kunne begrunde, at konfiskation undlades med henvisning til, at et eventuelt erstatningskrav er illusorisk. Førerens død eller konkurs i tilfælde, hvor førerens bo ikke kan dække kravet, kan efter omstændighederne være tilstrækkeligt til at bringe undtagelsesbestemmelsen i anvendelse, forudsat at ejeren af køretøjet ikke kendte eller burde have kendt til de omstændigheder, der gør kravet mod boet dækningsløst. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13.

Konfiskation efter den foreslåede bestemmelse i § 133 a, stk. 2, 2. pkt., vil endvidere kunne undlades efter færdselslovens § 133 a, stk. 12, når særlige grunde taler herfor. Dette vil navnlig være tilfældet i situationer, hvor eksempelvis ganske særlige familiemæssige eller sociale forhold vil bevirke, at konfiskation i det konkrete tilfælde vil have uforholdsmæssigt indgribende betydning for den pågældende.

Som beskrevet ovenfor vil konfiskation efter Transportministeriets opfattelse f.eks. skulle undlades efter § 133 a, stk. 12, hvis der er tale om en specialindrettet handicapbil, eller en bil som anvendes til transport af f.eks. ejerens barn, der har et handicap eller lider af behandlingskrævende sygdom, og hvor den pågældende bil udgør eneste transportmulighed.

Endelig vil konfiskation i alle tilfælde være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, hvis det kan dokumenteres, at det anvendte køretøj på gerningstidspunktet var stjålet.

Ovenstående eksempler er ikke udtømmende.

Adgangen til konfiskation af tredjemands køretøj er således ikke undtagelsesfri. Det forudsættes dog, at der er tale om en snæver undtagelse. Udgangspunktet vil være, at køretøjer benyttet til vanvidskørsel konfiskeres, og ejeren herefter må søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav mod føreren.

Der er i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13, redegjort nærmere for, hvornår konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, herunder hvilke forhold der kan indgå i vurderingen.

Som anført ovenfor under pkt. 2.5.1.2, fremgår det af færdselslovens § 133 a, stk. 14, at straffelovens regler om konfiskation i øvrigt gælder. Det indebærer bl.a., at særligt sikrede rettigheder i køretøjet som udgangspunkt ikke berøres af konfiskationen, jf. straffelovens § 76, stk. 3. Panterrettigheder, ejendomsforbehold og andre særligt sikrede rettigheder i et køretøj består således fortsat, selv om køretøjet konfiskeres.

Transportministeriet er opmærksom på, at konfiskation af tredjemands ejendele begrundet i strafbare forhold, som vedkommende tredjemand ikke selv har begået, er en alvorlig reaktion, der kan forekomme



meget indgribende i forhold til ejeren. Transportministeriet finder dog, at alvorligheden af denne type færdselsovertrædelser, som kan have fatale konsekvenser, og hensynet til færdselssikkerheden nødvendiggør indførelse af muligheden for at konfiskere de pågældende køretøjer uanset ejerforhold.

Transportministeriet skal bemærke, at adgangen til konfiskation fra tredjemand alene gælder de groveste og farligste færdselsovertrædelser. Der er således ikke tale om overtrædelser, der f.eks. skyldes et øjeblikks uopmærksomhed fra en ellers opmærksom bilist.

Transportministeriet bemærker endvidere, at den ejer, der får sit køretøj konfiskeret efter den foreslåede bestemmelse, vil have et økonomisk krav på køretøjets værdi mod den fører, hvis kørsel har forårsaget konfiskationen. Ejeren vil herved kunne kompenseres for det tab, som konfiskationen medfører.

For så vidt angår leasing- og udlejningsselskaber indgår det f.eks. allerede som et standardvilkår i den standardaftale, som er udarbejdet i fællesskab mellem FDM og Finans og Leasing, at det betragtes som væsentlig misligholdelse af leasingaftalen, hvis leasingtager anvender leasingbilen i strid med de love, forskrifter og instruktioner, der gælder for sådan brug, herunder hvis det resulterer i konfiskation eller beslaglæggelse, jf. standardaftalens § 13, pkt. 7, og at leasingtager i sådanne tilfælde er forpligtet til at betale fuld erstatning til leasinggiver for det tab, som leasinggiver lider, jf. standardaftalens § 14. Hertil kommer, at leasing- og udlejningsvirksomheder mv. allerede i dag håndterer den erhvervsrisiko, at deres køretøjer f.eks. kan blive stjålet eller totalskadet i et trafikuheld.

Transportministeriet er opmærksom på, at der vil være en risiko for, at ejeren i nogle tilfælde ikke vil kunne få fyldestgjort sit krav, hvis føreren ikke har en tilstrækkelig betalingsevne. Særligt i forhold til leasing- og udlejningsselskaber bemærker Transportministeriet dog, at selskaberne generelt er underlagt den erhvervsrisiko, at leasingtager ikke har fornøden betalingsevne i forhold til eventuelle krav, som leasingselskabet måtte have mod leasingtager.

Der henvises endvidere til det ovenfor, det under pkt. 3 og det i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13, anførte om, hvornår konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren og derfor skal undlades.«

Jeg skal endvidere anmode om, at følgende affattelse af punkt 3 i lovforslaget om forholdet til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention optages i udvalgets betænkning og dermed erstatter punkt 3 i den fremsatte version af lovforslaget:

### **»3. Forholdet til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention**

#### *3.1. Artikel 1 i første tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention*

Artikel 1 i første tillægsprotokol (TP 1) til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention (EMRK) har følgende ordlyd:

»1. Enhver fysisk eller juridisk person har ret til respekt for sin ejendom. Ingen må berøves sin ejendom undtagen i samfundets interesse og i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat ved lov og følger af folkerettens almindelige principper.

2. Foranstående bestemmelse skal imidlertid ikke på nogen måde begrænse statens ret til at håndhæve sådanne love, som den anser for nødvendige for at overvåge, at ejendomsretten udøves i overensstemmelse med almenhedens interesse, eller for at sikre betaling af skatter, andre afgifter og bøder.«

EMRK TP 1 artikel 1 indeholder tre forskellige regler. Den første regel, jf. stk. 1, 1. pkt., udtrykker et generelt princip om respekt for ejendom. Den anden regel, jf. stk. 1, 2. pkt., foreskriver, at berøvelse af ejendom kun kan ske under visse betingelser, mens den tredje regel, jf. stk. 2, anerkender konventionsstaternes ret til at kontrollere udøvelsen af ejendomsretten. Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol (Menneskerettighedsdomstolen) har udtalt, at den anden og tredje regel er udtryk for særlige former for indgreb i retten til respekt for ejendom, og at de skal anvendes i lyset af de generelle principper, der kan udledes af den første regel, jf. f.eks. Menneskerettighedsdomstolens dom af 24. oktober 1986 i sagen AGOSI mod Storbritannien, pr. 48. I vidt omfang vil vurderingen af, om et indgreb er berettiget, være

sammenfaldende, uanset hvilken af de tre regler der finder anvendelse på en konkret sag, jf. Jon Fridrik Kjølbro, *Den Europæiske Menneskerettighedskonvention for praktikere* (5. udgave, 2020), side 1338.

Det følger af Menneskerettighedsdomstolens praksis, at indgreb i ejendomsretten skal opfylde en række betingelser. Indgrebet skal for det første ske med respekt af legalitetskravet, hvilket navnlig indebærer, at der skal være hjemmel i national ret, og at denne hjemmel skal være tilstrækkeligt tilgængelig, præcis og forudsigelig. Et indgreb i ejendomsretten skal for det andet ske i samfundets (almenhedens) interesse, dvs. forfølge et anerkendelsesværdigt formål. For det tredje skal der foreligge en rimelig balance mellem på den ene side hensynet til samfundets interesse i indgrebet og på den anden side hensynet til beskyttelsen af individets ejendomsret, således at den, som indgrebet retter sig imod, ikke kommer til at bære en individuel og uforholdsmæssig byrde. Der kan bl.a. henvises til Menneskerettighedsdomstolens dom af 13. oktober 2015 i sagen *Ünspeđ Paket Servisi mod Bulgarien*, pr. 36-38.

Konventionsstaterne er tillagt en bred skønsmargin ved vurderingen af, om der foreligger en sådan rimelig balance, jf. bl.a. Menneskerettighedsdomstolens dom af 28. juni 2018 i sagen *G. I. E. M. s.r.l. m.fl. mod Italien*, pr. 293.

Det følger videre af Menneskerettighedsdomstolens praksis, at der af EMRK TP 1 artikel 1 kan udledes en processuel beskyttelse af den, som et indgreb i ejendomsretten retter sig imod. Menneskerettighedsdomstolen har således bl.a. i den ovennævnte dom i *G. I. E. M. -sagen*, pr. 302, udtalt, at den, som et indgreb retter sig imod, skal have en rimelig mulighed for effektivt at anfægte indgrebet over for de kompetence myndigheder i en kontradiktorisk procedure, der respekterer princippet om ligestilling af parterne («equality of arms»).

Det fremgår af Menneskerettighedsdomstolens praksis, at den ved sin bedømmelse af indgreb i EMRK TP 1 artikel 1 foretager en konkret helhedsvurdering af sagen og vurderer de forskellige interesser, der er involveret, herunder om der er udbetalt compensation, parternes adfærd, de anvendte foranstaltninger og den måde, hvorpå de gennemføres, herunder om foranstaltningerne har medført uvished for enkeltpersoner, jf. bl.a. Menneskerettighedsdomstolens dom af 22. juni 2004 i sagen *Broniowski mod Polen*, pr. 151.

### *3.2. Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols praksis vedrørende tredjemandskonfiskation*

Menneskerettighedsdomstolen har i flere tilfælde forholdt sig til, om konfiskation fra ejeren af aktiver, der af tredjemand er blevet anvendt til at begå et strafbart forhold, har været i overensstemmelse med EMRK TP 1 artikel 1. Det bemærkes, at Menneskerettighedsdomstolen ikke ses at have taget stilling til en ordning som den foreslåede, der indebærer, at der som udgangspunkt skal ske konfiskation, herunder tredjemandskonfiskation af køretøjer, som har været anvendt til de alvorligste færdselsovertrædelser. Tilsvarende gælder i øvrigt EU-Domstolen for så vidt angår artikel 17, stk. 1, i EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder (se herom pkt. 3.3 nedenfor). Det bemærkes endvidere, at Menneskerettighedsdomstolens praksis vedrørende konfiskation fra tredjemand i et vist omfang synes at være uensartet og at bære præg af at være under udvikling.

Det fremgår af Menneskerettighedsdomstolens praksis, at den i sådanne sager – i overensstemmelse med, hvad der er anført om Menneskerettighedsdomstolens praksis ovenfor – foretager en konkret helhedsvurdering, jf. f.eks. Menneskerettighedsdomstolens dom af 17. januar 2017 i sagen *B. K. M. Lojistik Tasimacilik Ticaret Limited Sirketi mod Slovenien*, pr. 43. Det følger desuden af Menneskerettighedsdomstolens praksis, at tredjemandskonfiskation af køretøjer, der har været anvendt til at begå strafbare handlinger, efter omstændighederne kan være et berettiget indgreb i ejendomsretten efter EMRK TP 1 artikel 1, hvor konfiskationen foretages med det formål at forhindre kriminalitet, jf. Menneskerettighedsdomstolens dom af 28. april 2016 i sagen *Vasilevski mod Makedonien*, pr. 54, eller begrundet i hensynet til færdselssikkerheden, jf. Menneskerettighedsdomstolens dom af 28. april 2016 i sagen *Sulejmani mod Makedonien*, pr. 38.

### 3.3. EU-Domstolens dom i sag C-393/19, OM

Bestemmelsen i EMRK TP 1 artikel 1 svarer til artikel 17, stk. 1, i Den Europæiske Unions Charter om Grundlæggende Rettigheder (Chartret), hvilket bekræftes af de forklarende bemærkninger til Chartrets artikel 17 og 52, stk. 3. Det må derfor antages, at Menneskerettighedsdomstolen vil inddrage praksis fra EU-Domstolen vedrørende Chartrets artikel 17 ved fortolkningen af EMRK TP 1 artikel 1.

EU-Domstolen afsagde den 14. januar 2021 dom i sag C-393/19, OM, i anledning af en præjudiciel forelæggelse fra en bulgarsk appeldomstol. EU-Domstolen udtalte bl.a. i dommen, at artikel 2, stk. 1 (om konfiskation), i Rådets rammeafgørelse 2005/212 af 24. februar 2005 om konfiskation af udbytte, redskaber og formuegoder fra strafbart forhold, sammenholdt med Chartrets artikel 17, stk. 1 (om ejendomsretten), skal fortolkes således, at denne bestemmelse er til hinder for en national lovgivning, der gør det muligt at konfiskere et redskab, der er blevet anvendt til at begå alvorligt smugleri, når dette tilhører en tredjemand i god tro (pr. 58).

EU-Domstolen udtalte i den forbindelse bl.a., at henset til den væsentlige påvirkning af personers rettigheder, som konfiskation af et formuegode medfører, nemlig den endelige fratagelse af ejendomsretten til dette, bemærkes det, at hvad angår en tredjemand i god tro, som ikke vidste og ikke kunne vide, at hans formuegode blev anvendt til at begå en lovovertrædelse, indebærer en sådan konfiskation, når henses til det forfulgte formål (at forhindre ulovlig indførsel af varer til landet), et uforholdsmæssigt og uantageligt indgreb over for det centrale indhold af denne persons ejendomsret (pr. 55).

EU-Domstolen blev endvidere forelagt et spørgsmål om artikel 4 i rammeafgørelsen om retsmidler, hvorefter enhver medlemsstat skal træffe de foranstaltninger, der måtte være nødvendige for at sikre, at interesserede parter, der er berørt af bl.a. foranstaltninger vedrørende konfiskation, råder over effektive retsmidler med henblik på at forsvare deres rettigheder. I den forbindelse bemærkes, at det nationale retssystem ikke gav den tredjemand, hvis formuegode blev konfiskeret, mulighed for at anfægte lovligheden af foranstaltningen med henblik på at få formuegodet tilbage, når konfiskationen ikke var begrundet, eller med henblik på gøre sine rettigheder gældende. EU-Domstolen henviste til, at Menneskerettighedsdomstolen i den ovenfor under pkt. 3.2 behandlede sag *Ünsped Paket Servizi mod Bulgarien* fastslog, at i en situation hvor staten står bag konfiskation, og hvor den nationale lovgivning og praksis ikke fastsætter en procedure, hvorved ejeren kan forsvare sine rettigheder, kan denne stat ikke opfylde sin forpligtelse i henhold til EMRK til at iværksætte en sådan procedure ved at anmode en person, der ikke er blevet dømt for den strafbare handling, der har ført til konfiskationen, om at søge at få sin ejendom tilbage fra en tredjemand. EU-Domstolen konkluderede herefter, at Chartrets artikel 47 om effektive retsmidler er til hinder for en national lovgivning, hvorefter det inden for rammerne af en straffesag er muligt at konfiskere et formuegode, der tilhører en anden person end den, der har begået den strafbare handling, uden at denne førstnævnte person har adgang til effektive retsmidler.

Det kan give anledning til tvivl om, hvordan EU-Domstolen vil besvare et spørgsmål om en ordning med tredjemandskonfiskation i anledning af en strafbar handling i en situation, hvor den pågældende tredjemand har adgang til at gøre sine rettigheder gældende, herunder anfægte konfiskationen eller rejse et erstatningskrav, under eller i tilknytning til straffesagen. Uanset at EU-Domstolen ikke knyttede disse spørgsmål sammen, vurderes der ikke med dommen at være grundlag for at fastslå, at EU-Domstolens dom indfører en anden tilgang end den helhedsvurdering, som Menneskerettighedsdomstolen har anlagt i sin praksis gengivet ovenfor under pkt. 3.2, og som EU-Domstolen henviser til i sin afgørelse.

### 3.4. Den foreslåede ordning om udvidet adgang til konfiskation

Den foreslåede ordning indebærer, at et køretøj som udgangspunkt skal konfiskeres, hvis det er blevet anvendt til at begå en af de overtrædelser af færdselsloven eller straffeloven, der omfattes af lovforslaget, uanset om overtrædelsen er begået af ejeren af køretøjet eller af tredjemand. Udgangspunktet fraviges, hvis køretøjet er stjålet, eller konfiskation på anden vis vil være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af

de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.

Et indgreb som det foreslåede vurderes at ville udgøre et indgreb i ejendomsretten efter EMRK TP 1 artikel 1.

Et sådant indgreb forudsætter for det første, at der er en tilstrækkeligt tilgængelig, præcis og forudsigelig hjemmel i national ret. En sådan hjemmel skabes med lovforslaget.

For det andet stilles der krav om, at indgrebet sker til varetagelse af en anerkendelsesværdig samfundsinteresse. Lovforslaget forfølger samfundets interesse i at varetage færdselssikkerheden og bekæmpe grove overtrædelser af færdselslovgivningen, som kan have alvorlige og i værste fald fatale følger for andres liv og helbred.

Det er for det tredje en betingelse efter Menneskerettighedsdomstolens praksis, at aktivets ejers procesuelle rettigheder respekteres. Således skal ejeren have adgang til at gøre indsigelse mod konfiskationen og fremlægge sine synspunkter i en kontradiktorisk proces, der respekterer princippet om parternes ligestilling, jf. navnlig den ovennævnte dom i sagen Vasilevski mod Makedonien. Denne betingelse har nær sammenhæng med betingelsen, der nævnes straks nedenfor, og de to betingelser behandles derfor samlet.

Endelig er det en betingelse, at der foreligger en rimelig balance mellem på den ene side de hensyn i almenhedens interesse, der forfølges, dvs. samfundets generelle interesse i færdselssikkerhed og kriminalitetsbekæmpelse, og på den anden side hensynet til ejeren af køretøjet. Det bemærkes i den forbindelse, at der i almindelighed vurderes at foreligge en sådan rimelig balance i de tilfælde, hvor ejeren er identisk med den fører af køretøjet, som har begået den omhandlede overtrædelse. Det følgende tager således alene sigte på tilfælde, hvor der sker konfiskation fra en ejer, der ikke som fører er ansvarlig for den eller de lovovertrædelser, der begrundes indgrebet i form af konfiskation.

Som nævnt ovenfor synes Menneskerettighedsdomstolens praksis på dette punkt at være uensartet og at bære præg af at være under udvikling. Der synes således navnlig at kunne spores en uenighed om, hvilken betydning de relevante momenter skal tillægges i den konkrete afvejning af de involverede interesser, jf. navnlig Menneskerettighedsdomstolens dom af 17. januar 2017 i sagen B. K. M. mod Slovenien og Menneskerettighedsdomstolens dom af 4. juli 2017 i sagen Benz mod Rumænien samt dissenserne til disse domme.

Praksis er således ikke nødvendigvis ensartet med hensyn til den betydning, Menneskerettighedsdomstolen tillægger ejerens forhold, herunder ejerens adfærds sammenhæng med den begåede kriminalitet. I Menneskerettighedsdomstolens dom af 17. september 2015 i sagen Andonoski mod Makedonien og i de ovennævnte domme i Vasilevski- og B. K. M. -sagerne tillægges det væsentlig vægt, at ejeren af køretøjerne ikke havde mulighed for at undgå konfiskation ved at påberåbe sig god tro. Omvendt accepterede Menneskerettighedsdomstolen i Benz-sagen og ved afgørelse af 17. maj 2018 i sagen Comautosport Leasing mod Rumænien en ordning med obligatorisk og undtagelsesfri konfiskation uanset ejerens subjektive forhold. Ved afgørelse af 10. april 2003 i sagen Yildirim mod Italien accepterede Menneskerettighedsdomstolen en endog meget vidtgående formodningsregel for konfiskation, der dog efter omstændighederne kunne afkræftes.

Praksis er heller ikke nødvendigvis ensartet med hensyn til, om en adgang for ejeren til at søge erstatning hos personen, der har begået den konfiskationsudløsende strafbare handling, kan modsvare en ordning med undtagelsesfri konfiskation. Ifølge Menneskerettighedsdomstolens faste praksis er det utilstrækkeligt at henvise ejeren til at søge erstatning i de tilfælde, hvor konkrete omstændigheder gør en sådan erstatningsadgang illusorisk, herunder ved gerningsmandens død eller konkurs. Uden for sådanne tilfælde er praksis ikke klar. I dommen B. K. M. mod Slovenien, som på dette punkt finder støtte i dissensen i Benz mod Rumænien, indikeres det, at det ikke er i overensstemmelse med EMRK TP 1

artikel 1 at konfiskere et køretøj fra en godtroende ejer, uanset om ejeren måtte have adgang til at anlægge et erstatningssøgsmaal mod gerningsmanden. Omvendt følger det af dommen i Benz mod Rumænien, at en obligatorisk og undtagelsesfri konfiskationsordning kan accepteres, hvis der er adgang til at søge erstatning, og denne adgang ikke konkret er illusorisk.

På den baggrund, og i lyset af de krav, som Menneskerettighedsdomstolen almindeligvis stiller til indgreb i ejendomsretten, må det lægges til grund, at der ved bedømmelsen af, om der foreligger en rimelig balance mellem samfundets og den enkelte ejers interesser, skal foretages en konkret og samlet helhedsvurdering af samtlige relevante forhold. Det må antages, at ingen enkeltelementer i sig selv er afgørende, så længe ejerens processuelle rettigheder respekteres.

Ved denne helhedsvurdering indgår ejerens adfærd, herunder i hvilken grad ejeren har udvist agtpågivenhed, og adfærdens sammenhæng med den konkrete forseelse som et blandt en række momenter. Vurderingen må endvidere bl.a. inddrage konfiskationens personlige og økonomiske konsekvenser for ejeren samt ejerens adgang til at opnå erstatning for det tab, ejeren måtte lide ved konfiskationen, herunder hvor effektiv og tilgængelig adgang hertil er. Det må endvidere indgå, om konfiskationen er en automatisk og ufravigelig følge af den relevante lovovertrædelse, eller om der er mulighed for at gøre undtagelse i tilfælde, hvor særlige grunde taler herfor.

Helhedsvurderingen må foretages i lyset af den vide skønsmargin, som konventionsstaterne er tillagt for så vidt angår indgreb i ejendomsretten efter EMRK TP 1 artikel 1, herunder ved varetagelsen af hensynet til færdselssikkerheden og ved bekæmpelse af kriminalitet.

Efter Transportministeriets opfattelse taler en række forhold for, at det ligger inden for konventionsstaternes vide skønsmargin at indføre en ordning som den foreslåede, hvorefter et køretøj som udgangspunkt skal konfiskeres uanset køretøjets ejerforhold, hvis det er blevet anvendt til at begå de alvorlige lovovertrædelser, der er omfattet af lovforslaget, jf. nedenfor.

Forslaget forfølger tungtvejende hensyn til færdselssikkerheden og bekæmpelse af kriminalitet. Formålet med lovforslaget er således at forhindre meget alvorlige færdselsforseelser, der i særlig grad kan udsætte andre mennesker for livsfare.

Nødvendigheden af lovforslaget skal ses i lyset af, at såkaldt vanvidskørsel kan have særdeles alvorlige og i værste fald fatale konsekvenser, at det i praksis er tæt på umuligt for almindelige borgere at sikre sig herimod, og at problemets omfang er væsentligt. Hertil kommer de praktiske vanskeligheder, der med den nuværende regulering er forbundet med at forhindre dette. Som anført ovenfor under pkt. 2.5.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger har Rigspolitiet oplyst, at der er behov for at sætte ind over for bilister, der kører såkaldt vanvidskørsel i leasede køretøjer. Denne problemstilling skal endvidere ses i lyset af, at flere og flere borgere i dag leaser køretøjer frem for at eje, hvilket betyder, at de gældende konfiskationsregler mister deres effekt. Hertil kommer, at det i praksis er vanskeligt at bevise, at en person, der har udlånt sit køretøj, har været bekendt med, hvad det skulle anvendes til. Der er således med de nuværende regler dels risiko for, at gerningspersonen kan anvende køretøjet til på ny at begå alvorlige færdselslovovertrædelser, dels en ikke uvæsentlig risiko for omgåelse. Forslaget er herudover udformet således, at køretøjs ejerens interesser i videst muligt omfang respekteres, mens det stadig sikres, at konfiskationsadgangen er effektiv i praksis.

Forslaget indebærer således ikke, at der undtagelsesfrit vil skulle ske konfiskation fra ejeren i tilfælde af en overtrædelse omfattet af den foreslåede ordning. Dels gøres der undtagelse for tilfælde, hvor køretøjet er stjålet, dels kan domstolene undlade konfiskation, hvis ejeren godtgør, at konfiskation undtagelsesvis vil være uforholdsmæssigt indgribende. Der er således med forslaget taget højde for, at særlige forhold kan føre til, at konfiskation må anses for et uforholdsmæssigt indgreb. Der henvises til pkt. 2.5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13.

I medfør af den foreslåede § 119, stk. 6, har ejeren endvidere ret til en beskikket forsvarer under sagen, der kan varetage ejerens interesser, herunder både i forhold til spørgsmålet om konfiskation og i forhold til erstatningskravet mod føreren.

Hertil kommer, at ejeren efter de almindelige formueretlige regler kan rette et erstatningskrav mod føreren af køretøjet med henblik på at få dækket det tab, ejeren har lidt som følge af konfiskationen. Leasingelskaber, udlejningsselskaber m.v. kan i meget vidt omfang stille krav til en potentiel leasingtager eller lejer m.v. Der kan både opstilles særlige aftalevilkår om konfiskation, hvorefter en lejer eller en leasingtager vil være erstatningsansvarlig, og der kan kræves dokumentation for f.eks. indtægt og skatteforhold m.v. Dette muliggør, at selskaberne selv i vidt omfang kan sikre sig imod, at et efterfølgende krav mod leasingtager måtte blive illusorisk, og at selskaberne derfor i vidt omfang selv har mulighed for at sikre, at et erstatningskrav i tilfælde af konfiskation er effektivt i praksis. Det bemærkes endvidere, at forslaget alene gælder for leasingkontrakter m.v., der er indgået efter den 16. december 2020, hvorfor selskaberne ved indgåelse af kontrakter og eventuelt ved tilpasning af deres forretningsmodel har mulighed for at indrette sig på den risiko, der følger af, at leasede køretøjer kan konfiskeres.

For så vidt angår ejere af køretøjer, der udlåner deres køretøj privat til eksempelvis familiemedlemmer eller venner, bemærkes det, at de i almindelighed må forudsættes at have tilstrækkeligt kendskab til låneren, herunder dennes personlige forhold, til at kunne vurdere risikoen for, at køretøjet anvendes uforsvarligt, eller at låneren ikke har mulighed for at dække et eventuelt erstatningskrav. Også i denne situation er ejerens agtpågivenhed afgørende, herunder hvilke muligheder den pågældende havde for at vurdere, om der var en risiko for, at bilen ville blive anvendt til en overtrædelse, der kan medføre konfiskation, og om disse muligheder er udnyttet. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 13.

Endelig bemærkes det, at ejeren af et køretøj, der er blevet anvendt til at begå de af forslaget omfattede færdselslovovertrædelser, og som på den baggrund kan konfiskeres, med forslaget har adgang til effektiv prøvelse af både beslaglæggelsen og den efterfølgende konfiskation af køretøjet, jf. nærmere pkt. 2.5.1.3 og 2.5.1.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Endvidere er ejeren af køretøjet ikke alene henvist til at anlægge særskilt erstatningssag mod føreren, idet erstatningskravet i overensstemmelse med den foreslåede § 119, stk. 7, i færdselsloven som hovedregel kan fremsættes under straffesagen mod føreren.

Det bemærkes desuden, at spørgsmålene om konfiskation og erstatning i anledning af konfiskation forudsættes at skulle behandles samlet. I det omfang spørgsmålet om erstatning i anledning af konfiskationen udskilles fra straffesagen, vil spørgsmålet om konfiskation således også skulle udskilles til behandling i en samlet sag med erstatningsspørgsmålet. Retten vil dog f.eks. kunne tage stilling til spørgsmålet om konfiskation uden at forfølge spørgsmålet om erstatningens størrelse. Ejeren af et køretøj, som på baggrund af førerens lovovertrædelse konfiskeres, vil således have adgang til at udtale sig og fremkomme med sit erstatningskrav i anledning af konfiskationen i forbindelse med rettens behandling af spørgsmålet om konfiskationen.

Samlet set vil de foreslåede regler om ejerens mulighed for at fremsætte sit erstatningskrav og gøre indsigelse mod konfiskationen, sammenholdt med ejerens mulighed for at tage forholdsregler over for brugerens potentielle manglende betalingsevne, indebære, at indgrebet i almindelighed vil være af begrænset intensitet, og at ejeren i forbindelse med sit udlån eller leasing m.v. af køretøjet vil kunne tage højde for brugernes betalingsevne, hvis køretøjet konfiskeres som følge af den foreslåede ordning.

Henset til det anførte og til den vide skønsmargin, konventionsstaterne er tillagt for så vidt angår indgreb i ejendomsretten efter EMRK TP 1 artikel 1, herunder i forbindelse med bekæmpelse af kriminalitet, er det Transportministeriets vurdering, at forslaget kan gennemføres inden for rammerne af EMRK. Som det imidlertid fremgår ovenfor, ses Menneskerettighedsdomstolen (og EU-Domstolen) ikke at have været forelagt en helt tilsvarende ordning som den foreslåede. I lyset heraf, og da Menneskerettighedsdomstolens praksis på området som nævnt i et vist omfang synes at være uensartet og at bære præg af at være

under udvikling, vurderes der at være en procesrisiko for, at Domstolen vil kunne nå frem til, at der ved vurderingen af, om der efter EMRK TP 1, artikel 1, vil kunne ske konfiskation, skal lægges afgørende vægt på, om ejeren faktisk vidste eller havde en nærmere konkretiseret formodning om, at køretøjet konkret ville blive anvendt ved en af de omfattede lovovertrædelser.«

Endelig skal jeg anmode om, at følgende affattelse af punkt 4 i lovforslaget om økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige optages i udvalgets betænkning og dermed erstatter punkt 4 i den fremsatte version af lovforslaget:

#### »4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget er en udmøntning af en række af de tiltag, der kræver lovændring, som fremgår af regeringsinitiativet mod vanvidskørsel »Vanvidskørsel skal stoppes« fra februar 2020.

Lovforslaget forventes at medføre merudgifter på Justitsministeriets område i størrelsesordenen af 71,6 mio. kr. årligt fuldt indfaset. De samlede forventede merudgifter er forbundet med en vis usikkerhed.

Udgifterne kan først og fremmest henføres til forslaget om en udvidelse af adgangen til konfiskation af køretøj anvendt til vanvidskørsel – uanset om føreren selv er ejer af køretøjet, eller køretøjet er ejet af tredjemand.

Idet alle køretøjer anvendt til vanvidskørsel som udgangspunkt vil blive konfiskeret, er det vurderingen, at flere køretøjer fremadrettet vil skulle beslaglægges og efterfølgende konfiskeres sammenlignet med i dag. Udgifterne til konfiskation kan derfor primært henføres til politiets merudgifter forbundet med selve beslaglæggelsen, den fysiske opbevaring af køretøjerne frem mod domstolsbehandling af konfiskationsspørgsmålet samt den efterfølgende bortauktionering af køretøjerne. Derudover er der mindre merudgifter til anklagemyndigheden og domstolene i de tilfælde, hvor der vil skulle ske en domstolsprøvelse af beslaglæggelsen.

Det forventes derudover, at en stigning i antallet af konfiskerede køretøjer vil medføre et merprovenu til staten på op til ca. 20,6 mio. kr. årligt fuldt indfaset.

Udgifterne på Justitsministeriets område kan derudover henføres til forslagene om skærpede straffe ved høje hastighedsforseelser, udvidelse af frakendelse af førerretten til tre år, skærpede straffe ved kørsel i frakendelsestiden efter frakendelse af førerretten som følge af vanvidskørsel og skærpet straf ved ulovlig kap- og vædekørsel. Udgifterne forbundet med strafskærpelser kan primært henføres til udvidelse af frakendelse af førerretten til tre år og skærpelsen af straffen for kørsel i frakendelsestiden efter frakendelse af førerretten som følge af vanvidskørsel.

Forslaget forventes at medføre en øget sagsmængde i retssystemet sammenlignet med i dag. Størstedelen af merudgifterne kan henføres til kriminalforsorgen som følge af en øget strafmasse.

Derudover forventes strafskærpelserne at medføre mindre merudgifter til politiet, anklagemyndigheden og domstolene, som primært er forbundet med en mere ressourcekrævende domstolsbehandling i forhold til i dag.«

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht