



Transportministeriet

Transportministeren

Folketinget
Transportudvalget
Christiansborg
1240 København

5. marts 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

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 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 køre-



tøjet 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. Panterettigheder, 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.



rer, 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 totalskadede i et trafikuheld.

Transportministeriet er opmærksom på, at der vil være en risiko for, at ejeren i nogle tilfælde ikke vil kunne få fyldgjort sit krav, hvis føreren ikke har en tilstrækkelig betalingssevne. 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 leasing-selskabet måtte have mod leasingtager.

Der henvises endvidere til det ovenfor, der 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 *Ünsped 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 færdselsikkerheden, 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 rammeafgårelsen 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 *Ünspeđ Paket Servisi 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, 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 overtrædelserne 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 processuelle 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 erstatningssøgsmål 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. Leasingselskaber, udlejningselskaber 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 uforvarsligt, 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 færdselslovovertredelser, 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 væddekørsel. 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