



INDLÆG I FORTSÆTTELSE AF DEPUTATION FOR TRANSPORTUDVALGET 23.2.2021

Af 26.2.2021

Fra Carta A/S

Foreningen for Mindre Leasingselskaber

Focus Advokater P/S

1. Indledende bemærkninger

- 1.1. Nærværende indlæg sammenfatter, uddyber og motiverer Foreningen for Mindre Leasingselskaber (herefter "Foreningen") indlæg af henholdsvis 10.2.2021 og 18.2.2021 vedrørende lovforslag nr. L 127 om ændring af færdselsloven (skærpet indsats mod vanvidskørsel) (herefter "L 127"), samt Foreningens deputation for Transportudvalget d. 23.2.2021 vedrørende L 127.
- 1.2. I nærværende indlæg redegør Foreningen for:
 - i) begrundelsen for Foreningens ønske om deputation ([afsnit 2](#)) – side 3
 - ii) de juridiske problemer og udfordringer ved den nuværende udformning af L 127's regler om tredjemandskonfiskation ([afsnit 3](#)) – side 4
 - iii) perspektivering af konsekvenserne af L 127's regler om tredjemandskonfiskation ([afsnit 4](#)) – side 8
 - iv) Foreningens forslag til løsningsmodeller, der sikrer opfyldelsen af L 127's formål, herunder Ændringsforslag til L 127 § 1, nr. 13 ([afsnit 5](#)) – side 9
 - v) Fordelene ved Foreningens ændringsforslag ([afsnit 6](#)) – side 10
- 1.3. Foreningen understreger, at Foreningen helhjertet støtter initiativer og stramninger, der skal bekæmpe vanvidskørsel ved at få vanvidsbilister væk fra de danske veje. Det bør dog ske med de rette effektive midler og med respekt for almindelige retssikkerhedsgarantier for tredjemand i god tro.
- 1.4. Foreningen håber, at udvekslingen af synspunkter om de retssikkerhedsmæssige problematiske dele af L 127 kan føre til, at ingen godtroende tredjemand ender med "Sorteper" og et stort økonomisk tab, når indsatsen mod vanvidskørsel skærpes.



- 1.5. Det er Foreningens opfattelse, at både private borgere og professionelle, seriøse og fuldt ud lovlige aktører i bilbranchen alle er enige i, at det er fornuftigt at skærpe indsatsen mod vanvidskørsel. Samtidig er det fornuftigt at få besværliggjort og forhindret en vanvidsbilists mulighed for, at vedkommende skaffer sig adgang til køretøjer til brug for vanvidskørsel.
- 1.6. Det er også Foreningens opfattelse, at lovgivning rettet mod vanvidsbilisterne ikke skal ske på bekostning af seriøse, godtroende tredjemands retssikkerhed, og med en alvorlig indirekte sanktion i form af konfiskation af tredjemands ejendom, når der ikke samtidig er noget at bebrejde den pågældende tredjemand.
- 1.7. Foreningen bemærker herom, at målet med L 127's regler om f.eks. via konfiskation at få 'køretøjerne brugt til vanvidsbilisme væk fra vejen', sagtens kan opnås ud fra gældende regler og retspraksis, også uden at tilsidesætte godtroende tredjemands retssikkerhed, og med respekt for grundlæggende principper om ejendomsret.
- 1.8. Foreningen bemærker i den forbindelse, at efterfølgende konfiskation af godtroende tredjemands ejendom når vanvidskørslen er sket ikke nødvendigvis stopper den enkelte vanvidsbilist. Tredjemandskonfiskation er således ikke et præventivt tiltag, men derimod et straffende tiltag; rettet mod køretøjets ejer. Det er derfor Foreningens opfattelse, at konfiskation af godtroende tredjemands ejendom ikke er et adækvat eller effektivt værktøj til at forhindre vanvidsbilisme. Der kan og bør naturligvis ske konfiskation af køretøjer, der ejes af vanvidsbilisten.
- 1.9. Foreningen og øvrige seriøse, lovlige aktører i autobranschen samarbejder meget gerne med myndighederne om at forebygge og forhindre vanvidsbilisme. Lovgiver og regeringen bør derfor i højere grad arbejde på at stille relevante, brugbare værktøjer til rådighed for bilforhandlere og leasingselskaber. Foreningen foreslår bl.a. værktøjer i form af:
- Mulighed for og adgang til tjek af om kunden har gyldigt kørekort, antal klip og eventuelle tidligere frakendelser forud for, at et køretøj overlades til en bruger af køretøjet
 - Adgang til tjek af Skattemappen og Motordelen, for at se hvilke biler kunden har nu og tidligere har haft, og samtidig bedre mulighed for at kunne foretage en vurdering af kundens økonomiske forhold.

Såfremt der gives adgang til disse oplysninger for bilforhandlere, leasingselskaber mv., så stiger chancen for at spotte en potentiel vanvidsbilist på forhånd. I den forbindelse kan der i en senere konfiskationssag lægges vægt på, hvorvidt bilforhandleren, leasingselskabet mv., faktisk har foretaget disse tjek. Det er klart at hvis en professionel aktør bevidst undlader at bruge de værktøjer, som ellers ville kunne bruges for at forebygge vanvidsbilistens adgang til køretøjer, så vil der være noget at bebrejde pågældende tredjemand, og den pågældende vil da kunne risikere at få køretøjet konfiskeret. En sådan retstilstand vil være på linje med afgørelserne i EU-Domstolens dom af



14.1.2021 i sag C-393/19 [ECLI:EU:C:2021:8], og de øvrige afgørelser fra EU-Domstolen og den Europæiske Menneskerettighedsdomstol henvist til i dette sammenfattende indlæg og Foreningens tidligere indlæg af henholdsvis 10.2.2021 og 18.2.2021.

2. Baggrunden for Foreningens ønske om deputation

2.1. Foreningen har siden starten af debatten om tredjemandskonfiskation som en del af skærpelsen af straffen for vanvidsbilisme, henvendt sig til udvalgte ministre med henblik på at blive hørt i forbindelse med fremtidige lovinitiativer. Foreningen har bl.a. sendt mailbrev af 14.2.2020 og 18.12.2020 til Justitsministeren, Transportministeren og Skatteministeren, hvori Foreningen adresserer en række udfordringer for leasingselskaberne, hvis tiltagene i Regeringens 9 tiltag til bekæmpelse af vanvidskørsel (Vanvidskørsel skal stoppes – 9 tiltag for tryghed på de danske veje).

2.1.1. Foreningen fremhævede i brevene af 14.2.2020 og 18.12.2020 særligt følgende forhold:

- Leasinggiver har ejendomsretten over bilen. Leasingtager (bilisten) er i medfør af leasingaftalen forpligtet til at overholde alle offentlige og private love, forskrifter og instruktioner, der gælder for benyttelse af bilen. Manglende overholdelse af sådanne love og forskrifter vil udgøre en væsentlig misligholdelse af leasingaftalen, der i så fald kan bringes til ophør.
- Det kan og skal ikke i tilfælde af kørsel, der berettiger til at fratage føreren bilen, risikomæssigt lægges over på leasingselskabet, at en tilfældig leasingtager, der i øvrigt har orden i papirerne og økonomien, vælger at benytte den leasede bil til vanvidskørsel. I langt de fleste tilfælde vil det være umuligt for leasinggiver at gardere sig mod leasingtagers ulovlige anvendelse af bilen, herunder til vanvidskørsel. Det savner logik og hjemmel – og vil være i strid med fundamentale retsgrundsætninger – at lade et leasingselskab bære risikoen for en tredjemands ulovlige anvendelse af bilen.
- Konfiskation af godtroende tredjemands bil rammer ikke nødvendigvis vanvidsbilisten, hvorfor det er vanskeligt at se, at det skulle kunne have indflydelse på vedkommendes beslutning om at udøve vanvidskørsel. Vanvidsbilisten skal naturligvis forhindres i at kunne køre videre for næsen af politiet, hvilket kan sikres ved beslaglæggelse af køretøjet, men konfiskation og bortauktion af tredjemands bil har intet med bilisten at gøre og har således ingen mærkbare konsekvenser for denne.

2.1.2. Foreningen er bekymret over, at de alvorlige konsekvenser af L 127's regler om tredjemandskonfiskation ikke bliver hørt eller givet tilstrækkelig opmærksomhed. Foreningen bemærker herom, at alle høringssvar afgivet fra finanssektoren og autobranchen, jf. Transportministerens notat af 28.1.2021 udtrykker stærke bekymringer over reglerne om tredjemandskonfiskation.

2.1.3. Hverken Folketinget eller Foreningen kender omfanget af, hvor mange køretøjer der kan blive berørt af de nye regler.



- 2.1.4. Regler om konfiskation hos tredjemand uden skyld eller viden er nyt i Danmark. Der findes p.t. ikke regler i Danmark, der tillader konfiskation hos en godtroende tredjemand, hvor der ikke er tale om udbyttekonfiskation, eller en strafferetlig sanktion overfor tredjemand.
- 2.1.5. Reglerne kan komme til at medføre en økonomisk byrde for både private almindelige mennesker og professionelle, seriøse aktører i finansierings- og autobrancherne. Konfiskation af en privatejet bil hos en godtroende tredjemand kan fuldstændig ødelægge vedkommendes privatøkonomi, mens konfiskation hos godtroende leasingselskaber medfører tab af værdifulde aktiver uden udsigt til kompensation eller erstatning fra vanvidsbilisten.

3. De juridiske problemer med L 127's regler om tredjemandskonfiskation

3.1. De juridiske udfordringer forbundet med L 127's regler om tredjemandskonfiskation kan opdeles i to selvstændige dele:

- i) L 127 medfører en omvendte bevisbyrde, der pålægger godtroende tredjemand at dokumentere, at konfiskation hos denne vil være uforholdsmæssigt byrdefuldt. En sådan bevisbyrderregel er i strid med både den Europæiske Menneskerettighedskonvention og grundlæggende retssikkerhedsmæssige principper i EU's Charter for Grundlæggende Rettigheder
- ii) L 127 medfører konfiskation af godtroende tredjemands ejendom, og uden pønalt element har sådan konfiskation karakter af ekspropriation af godtroende tredjemands ejendom i strid med grundlovens § 73, medmindre der ydes fuld erstatning.

3.2. Disse to dele uddybes herunder:

3.3. Omvendt bevisbyrde

3.3.1. Foreningen har adresseret forholdet om omvendt bevisbyrde i sit indlæg af 10.2.2021, afsnit 3 og i sit indlæg af 18.2.2021, afsnit 1.10 og 1.11, hvortil der henvises. Foreningens synspunkter kan sammenfattes således:

3.3.2. L 127 foreslår at indføre en bevisbyrderregel, der **påhviler bilens ejer at løfte bevisbyrden for, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende overfor ejeren**. Ejeren pålægges således, at bevise, at konfiskationen ikke er lovlig. En sådan bevisbyrderregel kaldes for "omvendt bevisbyrde". Det skal ses som en modsætning til retsstatens sædvanlige bevisbyrderregel om "ligefrem bevisbyrde", hvor det er anklagemyndigheden, der skal bevise, at reglen skal finde anvendelse, og betingelserne er opfyldt.



- 3.3.3. I både EU's Charter for Grundlæggende Rettigheder artikel 48 (der har samme vægt som EU-traktaterne, jf. Traktaten om Den Europæiske Union artikel 6) og den Europæiske Menneskerettighedskonvention artikel 6 anerkendes princippet om, at enhver er uskyldig indtil hans eller hendes skyld er bevist i overensstemmelse med loven.
- 3.3.4. Uskyldsformodningen medfører bl.a. at der ikke må generelt må anvendes bevisbyrderegler, der medfører omvendt bevisbyrde, jf. Generaladvokat Kokotts forslag til afgørelse i Forenede Sager C-628/10 P og C-14/11 P *Alliance Oni International m.fl.* og den Europæiske Menneskerettighedsdomstols dom i sagen *Salabiaku v. France* (App. 10519/83, 7. October 1988, Series A No 141-A, (1991) 13 EHRR 379).
- 3.3.5. Forbuddet mod at anvende generelle bevisbyrderegler gælder i alle sager af strafferetlig karakter.
- 3.3.6. Konfiskation hos andre end en tiltalt eller sigtet (altså tredjemandskonfiskation) er flere gange blevet vurderet som en krænkelse af den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6 og 7 (se bl.a. dommene *Sud Fondi Srl v. Italy* (App. 75909/01), 20.1.2009, og *Varvara v. Italy*, (App. 17475/09), 29.10.2013 og *G.I.E.M. S.R.L. and others v. Italy*, (App. 1828/06), 28.6.2018.)
- 3.3.7. Særligt om *G.I.E.M.* bemærkes det, at den Europæiske Menneskerettighedsdomstol fastslår, at tredjemandskonfiskation er en strafferetlig sanktion, jf. særligt dommens præmisser 218 og 222-226 og 233. Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol fastslår desuden i dommen at der ikke er tale om en krænkelse af konventionen, *når konfiskation sker hos den tiltalte*. Derimod er der tale om en krænkelse af konventionen overfor de ikke-tiltalte tredjemænd.
- 3.3.8. EU-Domstolen har desuden i Sag T-67/11 *Martinair* [ECLI:EU:T:2015:984] fastslået, at principperne i den Europæiske Menneskerettighedskonvention også gælder for sanktioner, der "ikke er sanktioner i strafferetlig forstand", hvis sanktionerne medfører konsekvenser "som utvivlsomt er strenge", jf. dommens præmis 29. Dette medfører, at konventionen – og konventionens beskyttelsesomfang – gælder for sager uden for det strafferetlige område, hvis konsekvenserne "utvivlsomt er strenge". Det medfører bl.a. at centrale retsstatsprincipper skal iagttages, f.eks. uskyldsformodningen, retten til ikke at inkriminere sig selv, retten til en forsvarer, retten til effektiv domstolsprøvelse, med mere.
- 3.3.9. Den Europæiske Menneskerettighedskonvention finder anvendelse på sager vedrørende tredjemandskonfiskation. Da EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder har samme anvendelsesområde som den Europæiske Menneskerettighedskonvention, jf. EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder artikel 52, finder EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder tilsvarende anvendelse på sager vedrørende tredjemandskonfiskation. Dette er endvidere bekræftet i EU-Domstolens dom af 14.1.2021 i sag C-393/19 [ECLI:EU:C:2021:8].
- 3.3.10. Ved en gennemgang af praksis fra den Europæiske Menneskerettighedsdomstol og EU-Domstolen, kan det konkluderes, at uskyldsformodningen i EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder artikel 48, stk. 1, og den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2, medfører, at der **ikke må anvendes omvendt bevisbyrde**, jf. Generaladvokat Kokotts forslag til afgørelse i Forenede



Sager C-628/10 P og C-14/11 P *Alliance Oni International m.fl.* og den Europæiske Menneskerettighedsdomstols dom i sagen *Salabiaku v. France* (App. 10519/83, 7. October 1988, Series A No 141-A, (1991) 13 EHRR 379.

3.3.11. EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder artikel 48, stk. 1, og den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2 **udelukker** således omvendt bevisbyrde i sager om tredjemandskonfiskation.

3.3.12. Det vil således være en krænkelse af den Europæiske Menneskerettighedskonvention og principperne i EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder, at konfiskere en godtroende tredjemands ejendom ved brug af omvendt bevisbyrde.

3.4. Ekspropriation:

3.4.1. Foreningen har påpeget i sit indlæg af 10.2.2021, afsnit 4 og i sit indlæg af 18.2.2021, afsnit 1.9, at L 127's regler om tredjemandskonfiskation uden samtidig skyld hos tredjemand er ekspropriation, jf. grundlovens § 73. Foreningen vil i nærværende afsnit sammenfatte disse bemærkninger.

3.4.2. Konfiskation af gerningsmandens ejendom samt udbyttekonfiskation har traditionelt været antaget at falde uden for grundlovens ekspropriationsbegreb, jf. herom f.eks. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 204, Andersen, Dansk Statsforfatningsret, 1954, s. 730 og Ross, Dansk Statsforfatningsret, 1980, s. 673-674.

3.4.3. Zahle skriver herom: "*Disse indgreb [konfiskation med pønalt formål] sker i anledning af et strafbart forhold, og den tilsigtede prævention ville miste mening, hvis de blev ledsaget af erstatning (til den ansvarlige)*", jf. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 204. Dermed er den manglende ekspropriative karakter begrundet i, at den ansvarlige (vanvidsbilisten) ikke skal have erstatning for konfiskationen.

3.4.4. I den i lovforslaget omfattede situation, er der dog ikke tale om konfiskation hos den ansvarlige – men hos en **godtroende tredjemand** (leasingselskab, forhandler, nabo, mm.). Konfiskation, der ikke har et pønalt formål, er **ikke** undtaget fra ekspropriationsreglerne, jf. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 195, jf. sml. Ross, Dansk Statsforfatningsret, 1966, s. 655 og 659. Statsretligt bliver der dermed tale om ekspropriation, og konfiskation hos tredjemand skal dermed iagttage ekspropriationsreglerne. Der skal i givet fald ydes fuld erstatning, jf. grundlovens § 73.

3.4.5. Hverken Lovforslagets almindelige bestemmelser eller Transportministerens svar på spørgsmål 22 af 17.2.2021 forholder sig til situationen, hvor konfiskationen sker overfor godtroende tredjemand uden et pønalt element, og dermed falder udenfor den statsretlige undtagelse til ekspropriationsreglerne.

3.4.6. I forhold til grundlovens § 73 er spørgsmålet, om der er tale om afståelse i konfiskationssituationen. I den forfatningsretlige teori er der opstillet en række faktorer, der skal overvejes, herunder



- i) indgrebets adressat,
- ii) indgrebets begrundelse
- iii) indgrebets intensitet
- iv) indgrebet vedrører aktuel eller fremtidig råden

- 3.4.7. I forhold til adressaten taler det for ekspropriation, at indgrebet rammer enkelte eller flere. I lovforslagets tilfælde rammer indgrebet den enkelte, konkrete, ejer af køretøjet.
- 3.4.8. I forhold til begrundelsen, taler det imod at karakterisere forholdet som afståelse, hvis "*ejeren har optrådt på en måde, som misbilliges og som derfor bør modvirkes fra retssystemets side*", jf. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 195, jf. sml. Ross, Dansk Statsforfatningsret, 1966, s. 655. Samtidig taler det for at karakterisere forholdet som afståelse, at der ikke er noget at bebrejde ejeren.
- 3.4.9. I forhold til intensiteten taler det imod ekspropriation, såfremt der er tale om et indgreb af begrænset intensitet. Modsætningsvist taler det for ekspropriation, såfremt der er tale om et intensivt indgreb, jf. f.eks. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 200.
- 3.4.10. Det er klart at konfiskation af et formuegode til en værdi af f.eks. 500.000 eller 1.000.000 overfor en privatperson (f.eks. naboen) eller en leasingvirksomhed/bilforhandler er et intensivt indgreb.
- 3.4.11. I forhold til, om der er tale om en begrænsning af fremtidig eller aktuel råden over ejendommen bemærkes, at konfiskationen først sker på *efter* en bilist har gjort sig skyldig i tilfælde af vanvidsbilisme. Det er først på dette tidspunkt beslutningen om konfiskation træffes, og det er først på dette tidspunkt, rådighedsbegrænsningen indtræder. Der er derfor tale om en begrænsning i ejerens på konfiskationstidspunktet *aktuelle* råden over aktivet.
- 3.4.12. Således taler alle afståelseskriterier (adressat, begrundelse, intensitet, aktuel råden) for, at konfiskation hos en godtroende tredjemand er ekspropriation, og konfiskation kan således ikke ske uden fuld erstatning, jf. grundlovens § 73.
- 3.4.13. Det er dermed Foreningens opfattelse, at lovforslagets bestemmelser om konfiskation hos godtroende tredjemand – uden pønalt element – medfører ekspropriation, når der senere sker konfiskation hos godtroende tredjemand.
- 3.4.14. Som bekendt indebærer ekspropriation samtidig ydelse af fuld erstatning fra staten til den godtroende tredjemand, jf. grundlovens § 73, og i øvrigt Generaladvokat Sánchez-Bordonas forslag til afgørelse i sag C-393/19, præmis 77 vedrørende EU's Charter for Grundlæggende Rettigheder.



3.4.15. Det følger endvidere af Domstolens dom af 14.1.2021 i sag C-393/19 [ECLI:EU:C:2021:8] at lovgiver er nødt til at forholde sig til dette spørgsmål, jf. endvidere afsnit 1.11. i nærværende notat.

4. **Perspektivering af konsekvenserne af L 127's regler om tredjemandskonfiskation**

4.1. L 127's regler om tredjemandskonfiskation hos godtroende tredjemand kan få vidtrækkende konsekvenser i f.eks. følgende tilfælde:

4.1.1. Private familieforhold

4.1.1.1. Reglen om tredjemandskonfiskation vil ramme private personer, der i god tro udlåner deres køretøj. F.eks. vil den mormor (måske folkepensionist) få sit køretøj konfiskeret, hvis barnebarnet, der låner bilen mod al forventning kører 101 km/t i en 50 km/t zone. Det siger sig selv, at tab af et køretøj til en værdi af f.eks. 150.000 kan være ødelæggende for mormorens økonomi.

4.1.2. Delebiler

4.1.2.1. Reglen om tredjemandskonfiskation vil ramme delebilsordninger, hvor et selskab, forening eller private ejer biler til deling med andre, der ikke samtidig er ejere af køretøjet. Konfiskationsrisikoen vil utvivlsomt virke hæmmende på udbredning af delebilsinitiativer, som ellers ville være til gavn for miljøet, grøn omstilling, parkeringsforhold i storbyerne, mm.

4.1.3. Bilforhandlere

4.1.3.1. For bilforhandlerne er det et meget vigtigt salgsredskab, at kunderne kan prøvekøre bilerne inden indgåelse af købsaftalen (demobiler). Demobiler er som udgangspunkt nyindregistrerede biler af stor økonomisk værdi. Dette gælder også biler på prøveplader samt biler på konsignationslageraftaler (hvor bilen er ejet af importøren eller fabrikanten). Autobranschens udlån/leje af en erstatningsbil til kunder, der i kort eller længere tid har deres egen bil på værksted rammes også af risikoen for tredjemandskonfiskation.

4.1.4. Leasingbranchen

4.1.4.1. Leasing er reelt leje af en bil i en længere periode. En leasingkontrakt har typisk en varighed på 1-4 år. Når leasingtager leaser en bil, lejes bilen af et leasingselskab. Det betyder, at leasingselskabet ejer bilen og har ejendomsretten, mens leasingtager får brugsretten over bilen. En leasingkontrakt indebærer, at leasingtager betaler en ekstraordinær ydelse (førstegangsydelse) som et engangsbeløb ved indgåelse af aftalen. Derudover skal leasingtager betale månedlige leasingydelse i hele leasingperioden.



4.1.4.2. Leasingselskaberne har ingen mulighed for at tegne forsikring mod konfiskation. Da leasingselskaberne samtidig ikke har mulighed for at overvælte risikoen mod konfiskationen på potentielle vanvidsbilister specifikt. L 127's forslag om konfiskation hos godtroende tredjemand vil derfor betyde, at leasingselskabet lider økonomisk tab ved konfiskation.

4.1.5. Biler stillet til rådighed for medarbejdere af arbejdsgiver

4.1.5.1. Rigtig mange almindelige danske lønmodtagere får i dag stillet bil til rådighed af arbejdsgiveren (firmabil). Firmabiler bruges også privat, og arbejdsgiveren (der ejer bilen) har ingen mulighed for at gardere sig mod medarbejderens vanvidskørsel.

5. **Løsningsforslag, der kan sikre et formål om at få vanvidsbilisternes biler væk fra vejene – Ændringsforslag til L 127 § 1, nr. 13.**

5.1. Det er ikke nødvendigt at konfiskere køretøjer fra godtroende tredjemand med brug af en omvendt bevisbyrde, for at nå målet om at få vanvidsbilisternes biler væk fra vejene.

5.2. Reglerne bør i stedet laves efter sædvanlige retsstatsprincipper, hvorefter det er anklagemyndigheden der skal bevise, at der er et forhold, der kan bebrejdes køretøjets ejer – hvad enten ejeren er et leasingselskab, mormor, ven eller ejer af en bil, delebilsejer eller arbejdsgiver. Samtidig skal anklagemyndigheden bevise, at konfiskationen er proportional med den bebrejdelse, der pålægges ejeren. Det bemærkes, at bilen uproblematisk kan beslaglægges med henblik på bevissikring og dermed fratages føreren umiddelbart, effektivt og sikkert – uden at krænke en godtroende tredjemand. Midlertidig beslaglæggelse er ikke det samme som konfiskation.

5.3. Reglerne bør derudover give de professionelle aktører nogle værktøjer til at forebygge eller forhindre, at køretøjer udleveres til vanvidsbilister. I den forbindelse foreslår Foreningen, at der gives professionelle aktører:

- Mulighed for og adgang til tjek af om kunden har gyldigt kørekort, antal klip og eventuelle tidligere frakendelser forud for, at et køretøj overlades til en bruger af køretøjet
- Adgang til tjek af Skattemappen og Motordelen, for at se hvilke biler kunden har nu og tidligere har haft, og samtidig bedre mulighed for at kunne foretage en vurdering af kundens økonomiske forhold.

5.4. Foreningen kan i den forbindelse foreslå følgende formulering til ændring af L 127 § 1, nr. 13:

” 13. § 133 a, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Konfiskation skal ske, hvis ejeren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkohol-koncentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille eller en alkohol-koncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. liter luft



eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.

Stk. 3. 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 stk. 2 nævnte overtrædelser, kan motorkøretøjet beslaglægges med mulighed for efterfølgende konfiskation.

Stk. 4. Konfiskation i henhold til stk. 3, kan alene ske, hvis konfiskationen er proportionel og en af følgende betingelser er opfyldt:

- a) Der er tale om erhvervsdrivendes udlån eller leasing af motorkøretøjet til forbruger eller erhvervsdrivende, og ejeren har ikke forinden indgåelse af aftale med kunden eller føreren foretaget en vurdering af hvorvidt kunden eller føreren har gyldigt kørekort, om kunden eller føreren har klip eller tidligere frakendelser, der gør at ejeren ikke burde have stillet køretøjet til rådighed for kunden eller føreren,
- b) Der er tale om erhvervsdrivendes udlån eller leasing af motorkøretøjet til forbruger eller erhvervsdrivende, og ejeren har ikke ophævet aftalen med kunden senest 5 dage efter ejeren blev gjort bekendt med beslaglæggelsen af motorkøretøjet, jf. stk. 3, jf. stk. 2
- c) Der er tale om erhvervsdrivendes udlån eller leasing af motorkøretøjet til forbruger eller erhvervsdrivende, og ejeren ikke på anfordring fra politiet afgiver erklæring på tro og love om, at ejeren efter ophævelsen, jf. stk. 4 b, vil afstå fra i en periode på [X år/måneder] vil overlade motorkøretøjer til eller indgå aftale om lån eller leasing af motorkøretøjer, med hverken kunden eller føreren
- d) Der er tale om erhvervsdrivendes udlån eller leasing af motorkøretøjet til forbruger eller erhvervsdrivende, og ejeren vidste eller burde vide, at føreren ville benytte køretøjet på en sådan måde, at føreren er skyldig i en eller flere af de i stk. 2 nævnte overtrædelser.
- e) Der er tale om udlån af motorkøretøjet i privat øjemed, og ejeren vidste eller burde vide, at føreren ville benytte køretøjet på en sådan måde, at føreren er skyldig i en eller flere af de stk. 2 nævnte overtrædelser.«

6. Fordelene ved Foreningens ændringsforslag

6.1. Fordelene ved ovennævnte ændringsforslag er:

6.1.1. En sådan retstilstand vil være på linje med afgørelserne i EU-Domstolens dom af 14.1.2021 i sag C-393/19 [ECLI:EU:C:2021:8], og de øvrige afgørelser fra EU-Domstolen og den Europæiske Menneskerettighedsdomstol henvist til i dette indlæg og Foreningens indlæg af 10.2.2021 og 18.2.2021 til Transportudvalget.

6.1.2. En konfiskation vil ikke have karakter af ekspropriation, da der reelt vil være et pønalt element i forhold til ejeren af bilen, hvorfor grundlovens § 73 og beskyttelsen heri i så fald ikke finder anvendelse, jf. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 204, Andersen, Dansk Statsforfatningsret, 1954, s. 730 og Ross, Dansk Statsforfatningsret, 1980, s. 673-674.

6.1.3. Introduktionen af værktøjerne (adgang til kørekortregister og skattemappen, jf. pkt. 5.3. i nærværende indlæg) til de professionelle aktører medfører, at man kommer på forkant med problemet med vanvidsbilisme i stedet for på bagkant; det bliver med andre ord muligt at forhindre fremtidige



tilfælde i stedet for blot at slå hårdt (men skævt) ned på allerede skete tilfælde. Introduktionen af værktøjerne medfører derfor i højere grad forebyggelse af tilfælde af vanvidsbilisme.

- 6.1.4. Det er Foreningens opfattelse, at de såkaldte ”grå” leasingselskaber og øvrige useriøse aktører, der stiller køretøjer til rådighed for andre ikke vil være i stand til at opfylde eller have interesse i at opfylde kriterierne i litra a – d i Foreningens ændringsforslag. Der vil derfor som udgangspunkt altid kunne ske konfiskation hos disse aktører. Anklagemyndigheden vil bevismæssigt have en nem sag.

Odense, d. 26.2.2021

Advokat Michael Clemmensen
Advokat Helene Arensbak Mørk
Advokat Jesper Kruse Markvart

