



NOTAT II

Af 18.2.2021

Fra Carta A/S

Foreningen for Mindre Leasingselskaber

Focus Advokater P/S

1. **Bemærkninger til Transportministerens svar på spørgsmål nr. 22 til L 127 – Forslag til ændring af færdselsloven (skærpet indsats mod vanvidskørsel) (bilag 10 til forslaget)**
 - 1.1. Transportministeren har d. 17.2.2021 besvaret spørgsmål nr. 22 til L 127 – Forslag til ændring af færdselsloven (skærpet indsats mod vanvidskørsel), vedrørende Foreningen for Mindre Leasingselskabers indlæg af 10.2.2021 til Transportudvalget.
 - 1.2. Indledningsvist bemærkes, at Foreningen for Mindre Leasingselskabers håber, at udveksling 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 reglerne skærpes.
 - 1.3. Både private, gode danske borgere, og professionelle, seriøse og fuldt ud lovlydige aktører i bilbranchen er enige i, at det er fornuftigt at skærpe indsatsen mod vanvidskørsel. Der er også fornuft i at få besværliggjort eller forhindret en vanvidsbilists mulighed for, at vedkommende skaffer sig køretøjer til brug for vanvidskørsel.
 - 1.4. Imidlertid må lovgivning herom ikke 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. Dette gælder i særdeleshed, når 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.
 - 1.5. Foreningen for Mindre Leasingselskaber og øvrige seriøse, lovlydige aktører i autobranschen samarbejder meget gerne med myndighederne om at forebygge og forhindre vanvidsbilisme. Konfiskation af godtroende tredjemands ejendom er imidlertid ikke et adækvat værktøj. Konfiskation af godtroende tredjemands ejendom stopper ikke nødvendigvis den enkelte vanvidsbilist inden den fatale gerning. Lovgiver og regeringen bør i højere grad arbejde på at stille relevante, brugbare værktøjer til rådighed for bilforhandlere og leasingselskaber, f.eks. i form af:



- Mulighed for og adgang til tjek af om kunden har gyldigt kørekort, antal klip og eventuelle tidligere frakendelser
- 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 indlæg og Foreningen for Mindre Leasingselskabers indlæg af 10.2.2021 til Transportudvalget.

1.6. Foreningen for Mindre Leasingselskabers indlæg af 10.2.2021 vedr. L 127 vedrører lovforslagets § 1, nr. 13 sidste afsnit om konfiskation og det betænkelige i 2 forhold:

- i) Den med lovforslaget foreslåede omvendte bevisbyrde, der pålægger godtroende tredje-mand at dokumentere, at konfiskation hos denne vil være uforholdsmæssigt byrdefuldt; en bevisbyrderegel i strid med den Europæiske Menneskerettighedskonvention og EU's Charter for Grundlæggende Rettigheder
- ii) Lovforslagets ekspropriative karakter, jf. grundlovens § 73 og den Europæiske Menneskerettighedskonvention tillægsprotokol 1.

1.7. Transportministeren har besvaret Foreningen for Mindre Leasingselskabers indlæg således, at forholdet mellem den Europæiske Menneskerettighedskonvention og lovforslaget er belyst i lovforslagets almindelige bemærkninger og at den Europæiske Menneskerettighedskonvention i øvrigt ikke finder anvendelse, da der ikke er tale om *"en straf i forhold til ejeren"*. I lovforslagets almindelige bemærkninger (pkt. 3) er bl.a. anført – som også anført af Foreningen for Mindre Leasingselskabers henvendelse af 10.2.2021 – at konfiskation med et pønalt element generelt ikke er omfattet af afståelsesbegrebet og dermed af grundlovens § 73.

1.8. Transportministeren har således den holdning, at der ikke er tale om en *"straf i forhold til ejeren"* (altså et pønalt element), hvorfor den Europæiske Menneskerettighedskonvention ikke – efter Transportministerens opfattelse – finder anvendelse, men har samtidig den holdning, at konfiskationen ikke er omfattet af grundloven § 73, fordi den har et pønalt (altså straffende) element. Foreningen for Mindre Leasingselskaber må således forstå Transportministerens svar således, at der

'ikke er tale om en straf, men en straf'. Standpunktet er dybt ulogisk, og det burde være åbenbart, at Transportministeren ikke på en og samme tid kan have ret i begge påstande.

1.9. Særligt om ekspropriation

- 1.9.1. Som nævnt ovenfor besvarer Transportministeren Foreningen for Mindre Leasingselskabers indlæg vedr. lovforslagets ekspropriative karakter således, at konfiskation med et pønalt element generelt ikke er omfattet af afståelsesbegrebet og dermed af grundlovens § 73. Dette er også beskrevet i lovforslagets almindelige bemærkninger, pkt. 3.
- 1.9.2. Transportministeren eller Lovforslagets almindelige bemærkninger forholder sig dog ikke til det faktum, at konfiskationen som omfattet af lovforslaget netop kan ske hos bl.a. godtroende tredjemænd, hvor der notorisk intet er at bebrejde den pågældende tredjemand. Der er således udtrykkeligt intet pønalt element i den situation forbundet med konfiskationen i medfør af lovforslaget. Dermed er det ikke muligt at anvende den statsretlige undtagelse for ekspropriation vedrørende konfiskation med pønalt formål, jf. også Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 195, jf. sml. Ross, Dansk Statsforfatningsret, 1966, s. 655. Statsretligt bliver der dermed tale om ekspropriation.
- 1.9.3. 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 udenfor den statsretlige undtagelse til ekspropriationsreglerne.
- 1.9.4. Det er dermed fortsat Foreningen for Mindre Leasingselskabers opfattelse, at lovforslaget bestemmelser om konfiskation hos godtroende tredjemand – uden pønalt element – er af ekspropriativ karakter, og at lovforslaget som absolut minimum bør forholde sig indgående til dette alvorlige spørgsmål og ikke blot – som angivet i høringssvaret – angive at "[lovforslaget] på den baggrund [ikke] indeholder [...] en nærmere redegørelse for lovforslagets forhold til grundlovens § 73". Som bekendt indebærer ekspropriation samtidig ydelse af fuld erstatning fra staten til den godtroende tredjemand, jf. i øvrigt Generaladvokat Sánchez-Bordonas forslag til afgørelse i sag C-393/19, præmis 77
- 1.9.5. 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.

1.10. Særligt om omvendt bevisbyrde

- 1.10.1. Transportministeren har på intet tidspunkt – hverken i sit svar på spørgsmål 22 af 17.2.2021 eller på anden måde – forholdt sig til det af Foreningen for Mindre Leasingselskaber anførte om omvendt bevisbyrde, og at denne omvendte bevisbyrde strider med den Europæiske Menneskerettighedskonvention.



- 1.10.2. Henvisningen til forholdet mellem lovforslaget og den Europæiske Menneskerettighedskonvention i lovforslagets almindelige bemærkninger vedrører ikke den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6 og brugen af omvendt bevisbyrde, men vedrører derimod alene tillægsprotokol 1 om afståelse af fast ejendom.
- 1.10.3. Transportministeren besvarer dermed slet ikke Foreningen for Mindre Leasingselskabers henvendelse vedrørende den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6 og brugen af omvendt bevisbyrde.
- 1.10.4. Transportministeren nævner dog, at konfiskation som led i en straffesag mod tredjemand angiveligt slet ikke er omfattet af den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, og at konfiskation hos godtroende tredjemænd ikke behøver leve op til de retssikkerhedsgarantier, der gælder for tiltalte og sigtede. Konsekvensen af dette standpunkt er, at en ikke-tiltalt, ikke-sigtet *godtroende* tredjemand skal have dårligere retssikkerhed end den, der er tiltalt eller sigtet for vanvidskørsel.
- 1.10.5. Foreningen for Mindre Leasingselskaber gør opmærksom på, at konfiskation hos andre end en tiltalt eller sigtet flere gange er blevet vurderet som en krænkelse af den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6 og 7, jf. f.eks. ved dom i *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.
- 1.10.6. Særligt om *G.I.E.M.* bemærkes det, at lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 3 anvender *G.I.E.M.* som argument for, at konfiskation kan tillades i visse omstændigheder efter tillægsprotokol 1. Lovforslagets almindelige bemærkninger nævner dog ikke at den Europæiske Menneskerettighedsdomstol i netop *G.I.E.M.* fastslår, at konfiskation er en strafferetlig sanktion, jf. særligt dommens præmisser 218 og 222-226 og 233. Altså netop det, Transportministeren påstår ikke er tilfældet i sit svar på spørgsmål 22 af 17.2.2021.
- 1.10.7. Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol fastslår desuden i dommen i *G.I.E.M.*- 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.
- 1.10.8. Transportministeren baserer sit svar på spørgsmål 22 af 17.2.2021 på en henvisning til Jon Fridrik Kjølbro, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention – for praktikere (5. udgave, 2020), side 540 og 818. Heroverfor skal anføres, at det der i af Jon Fridrik Kjølbro er anført vedrørende tredjemandskonfiskation ikke er korrekt.

For så vidt angår Jon Fridrik Kjølbro's betragtninger på s. 540, henvises der her alene til domme fra hhv. 1986 og 2001. Skriftstedet på s. 540 nævner ikke de tidsmæssigt efterfølgende domme (fra 2009, 2013 og 2018), der alle vedrører hvorvidt konfiskation hos en ikke-tiltalt kan betragtes som en straf (og dermed være omfattet af konventionens beskyttelsesområde). Disse efterfølgende domme (*Sud Fondi Srl v. Italy*, *Varvara v. Italy*, *G.I.E.M. S.R.L. and others v. Italy*), bekræfter, at



konfiskation hos en ikke-tiltalt er en straf i konventionens forstand, og at de pågældende tredjemænds ejendom er beskyttet af konventionen.

For så vidt angår forfatterens betragtninger på s. 818 fremgår det af, at "*konfiskation vil ikke udgøre en straf i forhold til ejeren, hvis der er tale om konfiskation som led i en straffesag mod tredjemand.*" Til dette udsagn henvises der som reference bl.a. til den Europæiske Menneskerettighedsdomstols dom i sagen *Silickiene v. Lithuania*, hvor en kvinde fik konfiskeret udbytte fra omfattende smugleraktiviteter udført af kvindens (på domstidspunktet afdøde) mand. Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol foretog en grundig analyse af artikel 6 og anvendelsesområdet herfor, og konstaterede, at "*persons whose property is confiscated should be formally granted the status of parties to the proceedings in which the confiscation is ordered*", og konstaterer videre, at konfiskationen vedrørte udbyttet fra de kriminelle aktiviteter udført af kvindens mand.

Derudover henviser forfatteren til, at det i *G.I.E.M.* "*fandtes ikke at udgøre en krænkelse, at et individ fik konfiskeret ejendom [...]*". Dette er ikke en korrekt gengivelse af *G.I.E.M.* Det fremgår udtrykkeligt af *G.I.E.M.*, at det var en krænkelse, at en ikke-tiltalt tredjemand fik konfiskeret sin ejendom. Det var derimod ikke en krænkelse, at den tiltalte (gerningsmand) fik konfiskeret sin ejendom, jf. dommens resultat, indsat herunder:

FOR THESE REASONS, THE COURT

[...]

4. Holds, by fifteen votes to two, that **there has been a violation** of Article 7 of the Convention in respect of all the applicant companies [de ikke-tiltalte tredjemænd];

5. Holds, by ten votes to seven, that **there has been no violation** of Article 7 of the Convention in respect of Mr Gironda [den tiltalte gerningsmand];

6. Holds, unanimously, that **there has been a violation** of Article 1 of Protocol No. 1 to the Convention in respect of all the applicants; [både de ikke-tiltalte tredjemænd og den tiltalte gerningsmand]

7. Holds, by fifteen votes to two, that **there is no need to decide** whether there has been a violation of Article 6 § 1 of the Convention in respect of the company *G.I.E.M. S.r.l.*, or of Article 13 in respect of the companies *G.I.E.M. S.r.l.* and *Falgest S.r.l.*; [alle ikke-tiltalte tredjemænd]

8. Holds, by sixteen votes to one, that **there has been a violation** of Article 6 § 2 of the Convention in respect of Mr Gironda;" [den tiltalte gerningsmand]

Det bemærkes, at de af Transportministeren citerede afsnit ingen relevante referencer indeholder til konfiskation fra godtroende tredjemand – tværtimod er de af Transportministeren valgte afsnit irrelevante og vedrører udbyttekonfiskation eller direkte fejlagtige gengivelser af den Europæiske Menneskerettighedsdomstols praksis, jf. *G.I.E.M.* umiddelbart ovenfor.

Foreningen for Mindre Leasingselskaber har i sit indlæg af 10.2.2021, s. 6, afsnit 3.20-3.28, henvist til den Europæiske Menneskerettighedskonventions og EU-Domstolens praksis vedrørende omvendt bevisbyrde, hvortil der henvises, og det relevante i nærværende sammenhæng gentages herved:

Ved en gennemgang af praksis fra den Europæiske Menneskerettighedsdomstol og EU-Domstolen, kan det konkluderes, at uskyldsformodningen i EU's Charter artikel 48, stk. 1, og den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2, generelt ikke udelukker juridiske formodningsregler til etablering af ansvar i national ret, **så længe formodningsreglerne ikke reelt fører til en omvendt objektiv 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

En konfiskation af ejerens køretøj, hvor anklagemyndigheden ikke først har bevist, at ejeren har været vidende om eller burde have været vidende om, at føreren var tilbøjelig til at føre køretøjet på en måde, der ville medføre en realisering af gerningsindholdet af de i § 113, stk. 2, 1. pkt. oplyste bestemmelser, hvor der anvendes omvendt bevisbyrde, vil derfor være i strid med den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2, Jf. *Telfner v. Austria*, *Salabiaku v. France* og *Phillips v. United Kingdom*.

Det bemærkes, at den nævnte retspraksis alle vedrører tiltalte. Tredjemandskonfiskation, der netop ikke vedrører en tiltalt, er derfor underlagt endnu strengere kriterier for brugen af omvendt bevisbyrde, da der ved tredjemandskonfiskation er endnu mindre at bebrejde subjektet for konfiskationen (ejeren) end i en situation, hvor der sker konfiskation hos tiltalte.

Endvidere er der i EU-Direktiv 2016/343/EU af 9. marts 2016 vedrørende uskyldsformodningen **fastsat minimumsregler for medlemsstaterne vedr. uskyldsformodningen**. Direktivet præciserer det nærmere indhold af princippet om uskyldsformodningen for fysiske personer i sager af strafferetlig karakter herunder **at bevisbyrden påhviler anklagemyndigheden**, jf. direktivets præambelbetragtning 22 og artikel 6. Direktivet gælder, jf. dets ordlyd kun fysiske personer og kun i sager af strafferetlig karakter.

EU-Domstolen har 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.

Da lovforslaget lægger op til konfiskation af biler hos ejere, der notorisk *ikke* har foretaget sig noget dadelværdigt, endsize kriminelt ved at udlåne køretøjet til føreren, der senere begår en kriminel handling, må det konstateres, at konsekvenserne af konfiskationssagen mod ejeren af bilen utvivlsomt er streng. Dette kan illustreres ved at Højesteret i U.2010.1027H under henvisning til Menneskerettighedskommissionens udtalelse af 14.09.1978 i *Petersen mod Danmark* frem til, at en parkeringsafgift pålagt af det offentlige (kommunale parkeringskontrollører) var en straf i den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6's forstand.

Dette medfører, at ejeren har samme rettigheder efter den Europæiske Menneskerettighedskonvention og EU's Charter som en tiltalt ville have. Disse rettigheder er bl.a. fastslået i direktiv 2016/343/EU af 9. marts 2016 vedrørende uskyldsformodningen, hvor det klart fremgår, at anklagemyndigheden har bevisbyrden. Danmark deltager på grund af retsforbeholdet ikke i det nævnte direktiv, men er dog part til den Europæiske Menneskerettighedskonvention, og derfor bundet af den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2.

Subjektet for konfiskationssagen (ejeren) er således part i en retssag af strafferetlig karakter, og har dermed **samtlig** de rettigheder, der følger af EU's Charter artikel 48 og den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2.

Den bevisbyrde-regel, der følger af lovforslaget i sin nuværende udformning er således ikke i overensstemmelse med hverken den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2 eller EU's Charter artikel 48.

- 1.10.9. Herudover kan henvises til *Gogitidze and others v. Georgia* (App. 36862/05), 12.5.2015, hvor den Europæiske Menneskerettighedsdomstol tillod konfiskation hos ikke-tiltalte. Præmisserne for at tillade konfiskationen var, at anklagemyndigheden beviste, at betingelserne for konfiskation var opfyldt – der var således tale om ligefrem bevisbyrde, jf. *Gogitidze and others v. Georgia* (App. 36862/05), 12.5.2015, præmis 109-113.



1.10.10. Foreningen for Mindre Leasingsselskaber fastholder således, at grundlæggende danske retsprincipper, dansk retspraksis og den Europæiske Menneskerettighedskonvention – og EU's Charter for Grundlæggende Rettigheder – alle bekræfter, at lovforslagets regel om omvendt bevisbyrde er stærkt problematisk, uhensigtsmæssigt og unødvendigt for at opnå målet med L 127's øvrige regler.

1.11. Særligt om Domstolens dom af 14.1.2021 i sag C-393/19 [ECLI:EU:C:2021:8]

1.11.1. Foreningen for Mindre Leasingsselskaber har noteret sig, at Transportministeren er opmærksom på EU-Domstolens dom af 14.1.2021 i sag C-393/19 [ECLI:EU:C:2021:8]. Foreningen for Mindre Leasingsselskaber gør i forhold til L 127 særligt opmærksom på, at EU-Domstolen i sin dom udtrykkeligt fastslår, at EU's Charter for Grundlæggende Rettigheder 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, jf. dommens præmis 58.

1.11.2. Der kan således som udgangspunkt efter EU-retten ikke foretages konfiskation af et køretøj anvendt til kriminalitet, hvis køretøjet tilhører en tredjemand i god tro. Dette gælder ifølge EU-Domstolen selv i sager vedrørende alvorligt smugleri. Det er derfor Foreningen for Mindre Leasingsselskabers opfattelse og vurdering, at dette også gælder for vanvidsbilisme og lignende overtrædelser.

1.11.3. Transportministeren har overfor Transportudvalget i sit brev af 12.2.2021 anført, at det må forventes, at dommen vil medføre justeringer, hvorefter det vil være op til *"ejerer af et køretøj kan godt gøre, at han eller hun ikke vidste eller kunne vide, at køretøjet ville blive brugt til vanvidskørsel, så vil det være uforholdsmæssigt indgribende at konfiskere bilen"*. Tilsyneladende indebærer en kommende ændring derfor fortsat "omvendt bevisbyrde". Som anført ovenfor i afsnit 1.12, er "omvendt bevisbyrde" stærkt problematisk og som udgangspunkt uforeneligt med den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6 og EU's Charter for Grundlæggende Rettigheder artikel 48.

1.11.4. Foreningen for Mindre Leasingsselskaber gør opmærksom på, at problemet med lovforslagets brug af omvendt bevisbyrde ikke er løst med en ændring som ovenfor beskrevet. Netop dommen fra den Europæiske Menneskerettighedsdomstol i *Gogitidze and others v. Georgia (App. 36862/05), 12.5.2015*, har fastslået, at brugen af ligefrem bevisbyrde i sager om konfiskation hos tredjemand medfører, at konventionen ikke er overtrådt. Den omvendte situation, nemlig brugen af omvendt bevisbyrde, vil medføre, at konventionen er overtrådt, jf. også *Telfner v. Austria, Salabiaku v. France* og *Phillips v. United Kingdom*.

1.11.5. Særligt om muligheden for erstatning:

1.11.5.1. L 127 henviser, i lovforslagets almindelige bemærkninger, at godtroende tredjemands retssikkerhed er sikret ved, at pågældende godtroende tredjemand i tilfælde af konfiskation blot kan rette et civilretligt erstatningskrav mod føreren af bilen (vanvidsbilisten). En sådan mulighed er, efter Foreningen for Mindre Leasingsselskabers vurdering imidlertid ikke tilstrækkeligt til at sikre tredjemands retssikkerhed.



- 1.11.5.2. For det første er denne mulighed for civilretligt erstatningssøgsmål allerede diskvalificeret som 'plaster på såret' ved konfiskation fra godtroende tredjemand i EU-Domstolens dom af 14.1.2021 i sag C-393/19 [ECLI:EU:C:2021:8], præmis 58 sammenholdt med Generaladvokat Sánchez-Bordonas forslag til afgørelse i sagen, præmis 77. Det hjælper således ikke på retssikkerhedsproblemerne i lovforslagets (L 127) konfiskationsregler, at den godtroende tredjemand kan anlægge erstatningssag mod vanvidsbilisten.
- 1.11.5.3. For det andet er det erfaringen, at netop vanvidsbilister tilhører en kategori af personer, hvis – i mange tilfælde – økonomiske situation og sociale status gør udsigten til effektiv betaling af erstatning illusorisk.
- 1.12. Foreningen for Mindre Leasingselskaber foreslår derfor, at lovforslagets § 1, nr. 13 ændres således, at der ikke kan ske konfiskation hos godtroende tredjemænd, jf. også EU-Domstolens dom af 14.1.2021 i sag C-393/19 [ECLI:EU:C:2021:8], præmis 58, og at bevisbyrde reglen ændres fra det nuværende forslags brug af omvendt bevisbyrde til strafferetsplejens sædvanlige og normale ligefremme bevisbyrderegel, hvor det er op til anklagemyndigheden – efter de sædvanlige strafferetlige bevisbyrderegler – at bevise, at ejeren af bilen *ikke* er en godtroende tredjemand, f.eks. ved at bevise at en professionelt virkende tredjemand ikke har iagttaget eller anvendt de af Foreningen for Mindre Leasingselskaber foreslåede værktøjer, jf. notatets pkt. 1.6:
- Mulighed for og adgang til tjek af om kunden har gyldigt kørekort, antal klip og eventuelle tidligere frakendelser
 - Adgang til tjek af Skattemappen og Motordelen, for at se hvilke biler kunden har nu og tidligere har haft, samt bedre mulighed for at kunne foretage en vurdering af kundens økonomiske forhold.
- 1.13. Det er Foreningen for Mindre Leasingselskabers vurdering, at en sådan ændring af lovforslaget i tilstrækkeligt omfang vil adressere de retssikkerhedsmæssige bekymringer ved lovforslaget, og samtidig opfylde lovforslagets overordnede formål om at skærpe indsatsen mod vanvidsbilisme markant og få fjernet vanvidsbilisternes adgang til bilerne.

Odense, d. 18.2.2021

For notat

Advokat Michael Clemmensen

Advokat Helene Arensbak Mørk

Advokat Jesper Kruse Markvart

