



Bygnings-, Bolig- og Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Sendt pr. mail til trm@trm.dk

Cyklistforbundet
Rørersgade 5-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med ændring af færdselsloven (skærpet indsats mod vanvidsbilisme) 2019-7190

19. januar 2021

Cyklistforbundet har læst lovforslaget i forbindelse med den skærpede indsats mod vanvidsbilisme. For cyklister, gående og andre bløde trafikanter er tryghed helt afgørende for, at man har lyst til at færdes i trafikken. Derfor hilser Cyklistforbundet det velkomment, at der sættes ind over for vanvidskørsel.

For alle trafikanter er vanvidskørsel ekstremt utryghedsskabende, og risikoen underminerer alle andre tiltag, vi som samfund sætter i værk for at gøre det trygt og sikkert at færdes i trafikken. Særligt de bløde trafikanter som cyklister og gående er sårbare, når biler kører for stærkt. Derfor skal der slås hårdt ned på vanvidskørsel, og Cyklistforbundet bakker op om en skærpet indsats som den beskrevne i lovforslaget.

Venlig hilsen

Klaus Bondam
Direktør

Til
Transport- og Boligministeriet
trm@trm.dk
Sagsnr. 2019-7190

Rådet for Sikker Trafik
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø
T +45 39 16 39 39
www.sikkertrafik.dk

Den 15. januar 2021

Høringssvar vedr. Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovenstående i høring og har følgende bemærkninger:

Rådet for Sikker Trafik kan tilslutte sig lovforslaget om at skærpe sanktionerne for såkaldt vanvidskørsel. Hasarderet og hensynsløs kørsel i form af fx kørsel med meget høje hastigheder, kap- og væddeløbskørsel, kørsel med høje promiller mv. udgør en meget høj risiko for andre trafikanter, og dette bør afspejles i sanktionerne.

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller
Administrerende direktør

20. januar 2021

Til

Trafikministeriet

Lovforslag nr. L 127 – konfiskation af leasede biler anvendt til vanvidskørsel

Finans & Leasing er blevet bedt om at kommentere det fremsatte lovforslag.

Resumé:

Finans & Leasing er fuldstændig enige i målet med regeringens strategi rettet mod vanvidsbilister, nemlig at få vanvidsbilisternes biler af vejen med det samme og indføre præventive regler, så vanvidsbilisme i videst mulige omfang kan undgås.

På et punkt mener vi dog, at der er behov for modifikationer af lovforslaget. Det angår forslaget om at konfiskere leasingelskabets - tredjemands - ejendom.

Det er grundlæggende set forkert og stridende imod almindelige retsprincipper og beskyttelse af den private ejendomsret, at straffe uskyldige tredjemænd for andres forbrydelser.

Hertil kommer, at indgrebet er ulogisk og alt for vidtgående af følgende årsager:

- Formålet med konfiskation må være at sikre, at vanvidsbilisten ikke kan fortsætte med at forvolde skade på andre med bilen. Dvs. det er fuldt tilstrækkeligt, at politiet med det samme tager bilen fra vanvidsbilisten, når vedkommende bliver pågrebet af politiet.

Der er imidlertid ingen logisk sammenhæng til at gribe ind i leasingelskabets ejendomsret til bilen. Det er ikke bilen i sig selv, der er farlig. Det er vanvidsbilisten. Kun hvor der er tale om et kriminelt leasingelskab, giver forslaget mening. Men det skal ikke gå ud over ordentlige leasingelskaber. Finans og Leasing har i øvrigt anbefalet regeringen en vej til up front at undgå kriminelle leasingelskaber ved at etablere en licensordning for leasingelskaber.

- Leasingelskaber kan ikke forudsige og dermed værne sig imod, at der bliver kørt vanvidskørsel i leasede biler. Uanset hvor god en kreditværdighedsvurdering, leasingelskabet har gennemført, samt levet op til andre lovkrav fx kundekendskabskrav efter hvidvaskloven, siger det intet om, hvorvidt leasingtager efterfølgende vil køre

vanvidskørsel i bilen. Eller om leasingtager er stråmand for andre førere af den leasede bil, som kører vanvidskørsel. Og et erstatningskrav mod vanvidsbilisten som følge af statens konfiskation af bilen vil medføre store tab. Leasingsselskaberne kan derfor, hvor meget de end gør, ikke gardere sig imod denne risiko.

- Med forslaget straffer man leasinggiver, uanset at leasinggiver netop ikke er skyldig i vanvidskørslen, ved at konfiskere leasingsselskabets bil, sælge den på auktion og lade provenuet tilfalde statskassen. Det fremgår af lovforslaget, at leasingsselskaber derefter er henvist til at rette et erstatningskrav mod vanvidsbilisten. Leasingsselskabet kommer derved reelt set til at opkræve bøder hos vanvidsbilisten på vegne af staten. Vil man straffe kriminelle vanvidsbilister økonomisk må det være staten, der udskriver bøderne direkte til vanvidsbilisterne fx i form af en bøde svarende til værdien af den førte bil.
- Af lovforslaget fremgår det, at "særligt sikrede rettigheder" i form af ejendomsforbehold eller pant ligesom i dag vil blive respekteret i tilfælde af konfiskation. Det er vores opfattelse, at leasingsselskabets ejendomsret er en lignende "sikret rettighed", som skal respekteres ved konfiskation. Der bør gælde samme regler, uanset om en bil er leaset eller omfattet af pant eller ejendomsforbehold.
- Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at det ikke kan udelukkes, at konfiskation af leasingsselskabets ejendomsret er i strid med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention's beskyttelse af den private ejendomsret.

Det er vores opfattelse, at denne vage konklusion er misvisende, idet der er meget der tyder på, at det netop er tilfældet. Derfor er det så meget desto mere uforståeligt og retssikkerhedsmæssigt kritisabelt, at forholdet til grundlovens § 73 om beskyttelse af den private ejendomsret end ikke er nævnt med et ord.

Det er ganske vist nævnt, at leasingsselskaber kan rette krav mod vanvidsbilisten for den konfiskerede bil, men dette opfylder på ingen måde grundlovens krav om fuld erstatning. Et erstatningskrav er fuldstændigt udsigtsløst at rette mod en vanvidsbilist, som skal i fængsel og dermed ikke har nogen indtægt i en længere periode. Det er ikke en del af normal kreditværdighedsvurdering at tage højde for, at leasingtager begår kriminel aktivitet i form af vanvidskørsel. Og fuld erstatning for bilens samlede værdi er noget helt andet end løbende månedlig leasingbetaling i en kortere på forhånd fastlagt brugsperiode.

I øvrigt er indgrebet i form af konfiskation af tredjemands ejendom uproportionalt henset til formålet (som det nærmere er belyst nedenfor med forskellige løsningsforslag).

Det er derfor også vores vurdering, at der er meget der taler for, at forslaget er i strid med grundlovens § 73 om beskyttelse af ejendomsretten og EMK.

Der er således al mulig grund til at overveje de konkret forslag Finans og Leasing anfører i det følgende med henblik på at modificere indgrebet i leasingsselskabers ejendomsret til de leasede biler, samtidig med at formålet med indgrebet mod vanvidsbilisme bibeholdes.

- De nævnte forhold bliver yderligere understreget af, at lovforslaget ikke alene rammer erhvervsmæssig leasing men også private bilejeres udlån (gratis) eller udleje (mod betaling som led i dele-økonomiske tjenester for at fremme den grønne omstilling).

Af de nævnte grunde er der brug for justeringer af lovforslaget (forslag 2 og 3), som vi mener kan ske inden for rammerne af forliget henset til det helt overordnede formål med at ramme/begrænse vanvidsbilisme, samt yderligere tiltag (forslag 1). Hertil har vi flere forskellige forslag:

Forslag 1 - Underlæg leasingbranchen en licensordning

Finans & Leasing har allerede før det politiske forlig, som lovforslaget bygger på, foreslået regeringen, at leasingbranchen underlægges en licensordning under tilsyn af Finanstilsynet.

En licensordning svarende til licenskrav for forbrugslånevirksohmeder, som blev indført sidste år i forhold til kviklåneseelskaber (Lov om forbrugslåneseelskaber), vil efter vores mening enkelt og effektivt fjerne udfordringen med de – heldigvis – få brodne kar i branchen, som vi ser i dag.

En sådan forebyggende indsats vil også kunne spare politiet for mange ressourcer, da der ganske simpelthen vil være færre vanvidsbilister at bekæmpe og biler at fjerne. Se herom vedhæftet vores henvendelse til erhvervsministeren med bilag.

Forslag 2 – Beslaglæg eller konfisker bilen fra vanvidsbilisten men med respekt af tredjemands ejendomsret

Vi foreslår, at bemærkningerne i lovforslaget ændres, således at det fremgår, at når en leaset bil beslaglægges af politiet i forbindelse med vanvidskørsel med henblik på konfiskationen så respekteres tredjemands (leasinggivers) ejendomsret, således at den snarest udleveres til leasingseelskabet. Svarende til, som det er beskrevet, at man fortsat vil respektere pant og ejendomsforbehold ved andre finansieringsløsninger

Forslag 3 – Giv vanvidsbilisten en bøde svarende til værdien af bilen

Forslag 1 eller 2 kan så om ønsket kombineres med at give hjemmel i lovgivningen for en økonomisk straf (bøde) til vanvidsbilisten i form af en bøde af en størrelse svarende til værdien af den bil, der er kørt vanvidskørsel i.

Denne regel kan så også gælde for vanvidskørsel i biler med pant/ejendomsforhold.

Dermed vil alle bilister være lige stillet, uanset om de selv ejer (har købt bilen kontant), har leaset den eller finansieret den på en købekontrakt med ejendomsforbehold eller pant til banken.

--- 000 ---

Her gennemgås mere indgående vores bemærkninger samt forslag.

Indgreb mod tredjemands ejendomsret hænger ikke sammen med formålet med lovforslaget

Der foreslås med lovforslaget en ændring af Færdselslovens (FL) § 133 a, stk. 2, hvormed køretøjer anvendt til vanvidskørsel altid skal konfiskeres, selvom føreren ikke er ejer af køretøjet.

Vi forstår, at det bagvedliggende formål hermed er at sørge for en klar hjemmel for politiet til at kunne beslaglægge køretøjer, når vanvidsbilister stoppes af politiet, idet synspunktet er, at der kun kan ske beslaglæggelse, når der er hjemmel til konfiskation.

Forskellen på konfiskation og beslaglæggelse er, at beslaglagte genstande leveres tilbage til rette ejermand, senest når straffesagen er afsluttet, hvorimod konfiskerede genstande tilfalder statskassen. Beslaglæggelse er derfor en tidsbegrænset rådighedsberøvelse.

For så vidt angår indgreb i leasede køretøjer, der har været anvendt til vanvidskørsel, anføres det på side 21, at det findes nødvendigt, at køretøjer anvendt til vanvidskørsel konfiskeres ud fra følgende betragtninger:

"Transport- og Boligministeriet finder, at det af hensyn til færdselssikkerheden er væsentligt, at køretøjerne kan konfiskeres – også i tilfælde, hvor de er ført af en anden end ejeren. Det er efter Transport- og Boligministeriets opfattelse ikke rimeligt, at en fører ved de mest alvorlige færdselsovertrædelser kan undgå konfiskation af køretøjet, blot fordi køretøjet f.eks. er leaset, og dermed fortsætte med at begå overtrædelser af færdselsloven i det samme køretøj"

Selvom beslaglæggelse ikke er bestandig, men tidsbegrænset rådighedsberøvelse, vil rådighedsberøvelsen af beslaglagte leasede køretøjer de facto blive permanent. Det skyldes, at leasingaftalen som alt overvejende hovedregel indeholder et generelt vilkår, hvormed leasinggiver kan ophæve aftalen, hvis leasingtager anvender det leasede i strid med lovgivningen (ABL95 2014 § 14, stk. 9 og privatleasingaftalen udarbejdet i samarbejde mellem FDM og Finans og Leasing § i § 13, nr. 7 (operationel leasing). Samme bestemmelser er almindelige i andre individuelt udformede finansielle leasingaftaler).

Leasinggiver vil aldrig være interesseret i at opretholde en leasingaftale, hvor et køretøj anvendes til vanvidskørsel, da køretøjet risikerer at blive beskadiget med tilhørende værdiforringelse, hvilket mindsker leasinggivers sikkerhed.

Det vil sige, at beslaglagte leasede køretøjer, der tilbageleveres til leasinggiver, i praksis ikke vil blive stillet til rådighed for vanvidsbilisten igen. På den måde får beslaglæggelse af leasede køretøjer samme effekt som konfiskation af disse med den undtagelse, at køretøjet ikke tilfalder statskassen, men det leasingsselskab som har ejendomsretten.

Det anføres på side 21, at:

"Der skal således som udgangspunkt ske konfiskation, uanset om der er tale om et leaset køretøj, et lejet køretøj eller et køretøj lånt af en ven eller et familiemedlem mv. På denne måde sikres det, at de køretøjer, der har været anvendt ved de groveste færdselsovertrædelser, hurtigt og resolut blive fjernet fra vejene."

Hertil må det bemærkes, at problemet med vanvidsbilisme ikke udgøres af de køretøjer, der anvendes, men af de førere, der kører dem. Konfiskation af køretøjerne er derfor kun en symbolsk løsning, der besværliggør (men ikke umuliggør) førerens adgang til et køretøj. Hvis der for alvor skal sættes ind mod vanvidskørsel, er det førerne, der hurtigt og resolut skal fjernes fra vejene.

Det helt overordnede formål med forslaget om at konfiskere leasede biler, der har anvendt til vanvidskørsel, må være at sikre, at vanvidsbilisten ikke kan fortsætte med at foretage skade på andre med bilen. Der er ingen logisk sammenhæng til at gribe ind i leasingsselskabets ejendomsret til bilen. Det er ikke bilen i sig selv der er farlig. Det er vanvidsbilisten.

Er forslaget om konfiskation i realiteten rettet mod bander som kontrollerer leasingsselskaber?

Kun hvor der er tale om et kriminelt leasingsselskab virker forslaget om konfiskation rationelt. Det fremgår herom på side 4:

"... at der ifølge Rigspolitiet ses eksempler på, at indehaverne af bestemte leasingsselskaber har kontakt til bandemiljøet, og at nogle bandegrupperinger benytter bestemte leasingsselskaber, herunder at bandemedlemmer kan få adgang til dyre luksusbiler på trods af, at de pågældende modtager f.eks. kontanthjælp."

Men det skal ikke gå ud over ordentlige leasingselskaber, der gør hvad de kan for at undgå vanvidskørsel i deres biler.

Konfiskation vil i øvrigt være en reaktiv foranstaltning, efter at ulykken er sket. Dvs. for sent. Banderne har formentlig meget lidt respekt for konfiskation, da de driver en meget lukrativ kriminel virksomhed, herunder med handlen med stjalne biler over landegrænser (klonede biler).

Hvis man skal ramme banderne og andre organiserede kriminelle vil det være langt mere effektivt at indføre en licensordning for leasingselskaber, således som Finans og Leasing har foreslået det overfor regeringen. Det vil forebygge problemet, så man helt undgår vanvidsbilisme. Se nærmere om forslaget nedenfor under forslag 1. Se endvidere vores afsluttende forslag om bedre kontrol med synshaller, som skabe grundlag for klonede biler og dermed kriminalitet med stjalne biler fra udlandet.

Lovforslaget bygger på et meget svagt datagrundlag

Lovforslaget bygger på et meget tyndt faktisk grundlag. Der er meget få oplysninger fra Rigspolitiet, idet det blot oplyses på side 4, at:

"Rigspolitiet har oplyst, at der bl.a. er behov for at sætte ind over for vanvidsbilister, der kører i leasede biler. Flere og flere danskere leaser i dag en bil fremfor at købe den, men der er efter gældende ret særdeles begrænsede muligheder for at konfiskere en bil ejet af tredjemand, som f.eks. en leaset bil, der bliver brugt til vanvidskørsel. Der er således brug for at give politiet nye og effektive værktøjer i kampen mod vanvidskørsel."

Det eneste, der oplyses mere konkret om problemets omfang er forventede indtægter som følge af konfiskation på 20 mio. kr. i 2022 (fuldt indfaset). En række spørgsmål er ikke klarlagt bl.a. følgende:

- Hvor mange biler regner man med at konfiskere årligt?
- Hvilke typer/mærker af biler?
- Hvilke analyser, data bygger det på?
- Heraf hvor mange regner man så med er leasede?
- Hvor mange er ejet af føreren selv?
- Hvor mange er ejet af private, som har lån køretøjet ud?

Vi opfordrer til, at der i forbindelse med lovforslagets behandling fremlægges de nærmere beregningsforudsætninger, som disse sparsomme, indirekte tal må bygge på. Særligt når der er tale om indgreb i den private ejendomsret synes det rimeligt, at der idet mindste er åbenhed om de bagvedliggende analyser.

Der findes allerede praktiske løsninger hos politiet

Med hensyn til at få bilerne af vejen med det samme, så der ikke begås yderligere kriminalitet med dem, så er politiet i fx Københavns Politikreds meget aktive i at anvende en ordning, hvor man samarbejder med leasingselskaberne om at bekæmpe vanvidsbilisme. Også inden det bliver til vanvidsbilisme.

Mange af Finans og Leasings medlemmer medvirker aktivt i ordningen ved at have givet politiet direkte telefonnumre, som politiet kan kontakte leasingselskabet på. Når politiet så på patrulje på vejene stopper bilister for chikanøs kørsel eller andre færdselsforseelser, og/eller der i øvrigt hos politiet er mistanke om, at føreren ikke har hjemmel i leasingkontrakten til at føre bilen (altså at der er tale om en stråmandskonstruktion), eller der er kørt egentlig vanvidskørsel, kan politiet slå op i

DMR (digitalt Motorkøretøjsregister) og se hvilket leasingselskab, der ejer bilen. Derefter kan politiet ringe til leasingselskaber, som så kommer til stede og sætter sig i besiddelse af bilen med hjemmel i misligholdelsesbestemmelser i leasingaftalen.

Når denne ordning allerede fungerer i praksis, er det svært at forstå, at Rigspolitiet efterlyser en konfiskationsløsning. Ordningen bør i stedet udbredes til samtlige politikredse i landet.

Det bør afdækkes nærmere, hvorfor Rigspolitiet ikke finder den beskrevne praksis tilstrækkelig.

Leasingselskaber kan ikke værne sig imod, at der bliver kørt vanvidskørsel i leasede biler

Den adgang til e-SkatData, der allerede er vedtaget ved lovforslag nr. L 32 i Skatteministerens regi, og som har været en del af regeringens strategi til bekæmpelse af vanvidsbilister, har Finans og Leasing bakket fuldt op om. Det giver i det mindste mulighed for at opfange stråmænd, som ikke er kreditværdige og/eller foreviser falske lønsedler. Det er et godt tiltag, som alt andet lige giver leasingselskaber bedre muligheder for at undgå vanvidsbilister. Men når det er sagt må man i øvrigt ikke overvurdere betydningen heraf.

Risikoen for vanvidskørsel hænger på ingen måde sammen med førerens økonomiske forhold, og det er derfor ikke muligt for et leasingselskab at vurdere risikoen for, at leasingtager begår vanvidskørsel i det leasede køretøj ud fra leasingtagers økonomiske oplysninger.

Det er klart, at leasingselskaber kan undgå at lease ud til personer, som tidligere er straffet for vanvidskørsel, hvis der skabes adgang til oplysninger herom fx at køretilladelsen er inddraget. Se nærmere herom i slutningen af vores høringssvar. Men det beskytter ikke mod "førstegangsforselser".

Bandemedlemmer er typisk ikke kreditværdige, hvorfor de bliver nødt til at indsætte stråmænd for at få adgang til leasede biler. Men hvis disse stråmænd ellers er kreditværdige, er det umuligt for leasinggiver at opdage det, før det er for sent.

Forslaget om konfiskation af leasingselskabets ejendom vil derfor ikke virke præventivt i forhold til leasingselskaberne, hvis det er det man forestiller sig. For leasingselskabet kan ikke ændre adfærd for at undgå denne risiko.

Her skal man også huske på, at vanvidsbilisme er andet end "bandemedlemmer i muskelbiler". Det er også tilsyneladende helt almindelige personer, som kommer galt afsted i kådhed eller dumhed ved at køre alt for stærkt. Fx 101 km igennem en landsby. Eller spiritus-kørsel. Ikke for at undskylde dem for disse grove forbrydelser. Men for at illustrere, at det er en mangfoldighed af persontyper, som kan begå vanvidskørsel. Bilen behøver i øvrigt ikke være en såkaldt "muskelbil" med mange hestekræfter. Det kan sagtens være en almindelig familiebil. Dette for at illustrere, at det er umuligt for leasingselskaber at undgå, at der køres "vanvidskørsel" som defineret i dette lovforslag i deres biler.

Et erstatningskrav mod vanvidsbilisten vil i praksis være illusorisk

Det fremgår af side 28, at man er fuldt opmærksom på de økonomiske konsekvenser, det vil medføre for leasingselskaber, hvis den foreslåede FL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. indføres:

"Den med lovforslagets foreslåede adgang til at konfiskere køretøjer uanset ejerforhold ved de alvorligste overtrædelser af færdselsloven vil kunne medføre øgede udgifter for leasing- og udlejningsselskaber samt dele- og bybilsbranchen. Et økonomisk tab som følge af konfiskation af leasede eller udlejede køretøjer vil dog efterfølgende kunne gøres gældende mod den pågæl-

dende fører, således at selskaberne herved vil kunne kompenseres for det tab, som konfiskationen medfører.”.

Det er centralt at anføre, at leasinggivers mulighed for at få dækket sit tab af føreren ikke vil være en reel mulighed i praksis. Henset til, at føreren formentlig skal betale andre krav som følge af vanvidskørslen, eksempelvis erstatning for påført tings- eller personskade, og at føreren imødeser fængselstid med dertilhørende meget ringe indkomstforhold, er det illusorisk at forestille sig, at leasinggiver kan søge sit krav dækket hos føreren, særligt fordi leasinggivers tab vil have en vis størrelse, da et køretøj er et dyrt aktiv.

Det overses fuldstændig i præmisserne for lovforslaget, at den kreditværdighedsvurdering, som skal foretages ved en privatleasingaftale på linje med hvad der gælder for en låneaftale (når L 32 i øvrigt træder i kraft efter Skatteministerens bestemmelse herom, hvilket i øvrigt ikke vil ske før efter 1. juli 2021) jo alene angår om leasingtager vil være i stand til at betale den månedlige leasingydelse. Dette kan på ingen måde sammenlignes med betaling af den samlede pris for bilen. Den eneste mulighed leasinggiver i realiteten har for at undgå risikoen for økonomisk tab ved konfiskation som følge af vanvidskørsel er kun at lease biler ud til personer, som vil være i stand til at betale kontant. Det siger sig selv, at det er meningsløst.

Der argumenteres også for i lovforslaget side 27, at leasing- og udlejningsselskaber i stor udstrækning har mulighed for at afdække risikoen ved at indsætte aftalevilkår om konfiskation, og at adgangen til erstatning derfor ikke er illusorisk:

”Leasingselskaber, udlejningsselskaber mv. kan i meget vidt omfang stille krav til en potentiel leasingtager eller lejer mv. 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 mv. 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.”.

For det første skal det bemærkes, at der i ABL95 2014 § 14 og tilsvarende i Finans og Leasing og FDM’s fælles standardaftale for operationel leasing til forbrugere, hvor beslaglæggelse og konfiskation også er defineret som misligholdelse i § 13, nr. 7, allerede er mulighed for at kræve erstatning i anledning af leasingtagers misligholdelse ved overtrædelse af lovgivning. Det er derfor ikke muligt for leasingselskaber at sikre sig yderligere ved at indsætte andre aftalevilkår om erstatningsansvar.

For det andet - og det er det helt afgørende - kan leasinggiver umuligt forudse om en bestemt leasingtager vil køre vanvidsbilisme i det leasede køretøj eller udlåne det til personer, som kører vanvidskørsel. Som beskrevet ovenfor, er det ikke korrekt, at leasinggiver kan håndtere den risiko ved at indhente økonomiske oplysninger på leasingtager.

Undtagelsen for konfiskation er i realiteten illusorisk

Lovforslaget indeholder på papiret en undtagelse til den foreslåede FL § 133 a, stk. 2, 2. pkt, sidste led, idet det fremgår, at der ikke skal ske konfiskation, hvis det må anses for uforholdsmæssigt indgribende. § 133 a, stk. 2, sidste pkt. har følgende ordlyd:

”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 konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende”.

Af ovennævnte grund mener vi, at konfiskation af ordentlige og ærlige leasingselskabers biler i tilfælde af vanvidskørsel, som de ikke er vidende om, har del i eller på anden vis har kunnet vide ville ske, må være dækket af ordene "uforholdsmæssigt indgribende".

Det fremgår imidlertid af bemærkningerne, at dette ikke er tilfældet.

Om undtagelsens omfang er det nemlig angivet på side 22, at der er tale om en snæver og i realiteten ubrugelig undtagelse, når bortses fra tilfælde, hvor føreren er gået konkurs/afgået ved døden, hvilket vil være helt exceptionelt:

"Køretøjer benyttet til vanvidskørsel [skal] som udgangspunkt konfiskeres (...) Udgangspunkt kan dog fraviges, hvis ejeren godtgør, at adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren ikke er tilstrækkeligt til at forhindre, at konfiskationen er uforholdsmæssig 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 kunne have forudset på tidspunktet for overdragelse af køretøjet til føreren, vil kunne begrunde, at konfiskation undlades med henvisning til, at et eventuelt erstatningskrav er illusorisk. Førerens død eller konkurs (...) kan efter omstændighederne være tilstrækkeligt."

Ydermere anføres det side 38 at:

"Det vil bero på en konkret vurdering, om erstatningskravet må anses for illusorisk. Det forhold, at føreren i en årrække alene vil kunne betale mindre afdrag, vil imidlertid ikke i sig selv medføre, at kravet kan anses som illusorisk."

Og særligt i forhold til leasede og udlejede køretøjer anføres det side 38, at:

"Når køretøjet er leaset, lejet eller på anden måde overladt til føreren mod betaling, er det en forudsætning for, at undtagelsesbestemmelsens vil kunne bringes i anvendelse, at ejeren i tilstrækkelig og relevant grad har undersøgt kontraktpartens økonomi og ikke på den baggrund med rimelighed kunne forudse, at et erstatningskrav ville være dækningsløst."

For så vidt angår tilfælde, hvor et leaset køretøj er anvendt til vanvidskørsel, vil erstatningskravet i praksis typisk være illusorisk, da føreren formentlig ikke har vilje eller evne til at betale leasinggivers fulde krav. Der er flere årsager hertil, men helt åbenlyst vil vanvidskørslen have (økonomiske) konsekvenser for føreren. Føreren bliver formentlig idømt fængselsstraf, hvilket gør det umuligt at betale kravet i en længere periode. Det vil sige, at vanvidskørslen i sig selv er en omstændighed, der gør erstatningskravet illusorisk, og det er ikke muligt for leasinggiver at forudse denne risiko ud fra leasingtagers økonomiske oplysninger. En positiv kreditværdighedsvurdering siger intet om, hvorvidt personen vil køre vanvidskørsel.

Leasinggiver kan umuligt forudse, om en bestemt leasingtager vil køre vanvidsbilisme i det leasede køretøj eller udlåne det til personer, som kører vanvidskørsel. Og en kreditværdighedsvurdering kan og skal netop ikke omfatte betaling af køretøjets fulde pris. Kreditværdighedsvurderingen angår alene, om leasingtager kan betale den løbende månedlige leasingydelse.

Der opstilles simpelthen betingelser i bemærkningerne for at gøre undtagelsen for konfiskation gældende, som kun kan opfyldes i helt exceptionelle tilfælde. Og som intet har med en normal kreditværdighedsvurdering i forhold til betaling af månedlig leasingydelse og ikke fuld betaling for køretøjets fulde værdi i et erstatningskrav, der forfalder til betaling med det samme/på en gang.

Det er i strid med det tilsagn Justitsminister Nick Hækkerup gav på TV ved første lancering af regeringens strategi på området i januar 2020. Det er også i strid med mundtligt tilsagn, som transportminister Benny Engelbrecht gav Finans og Leasing på møde ultimo oktober 2020. Begge stillede i udsigt, at der skulle være en reel undtagelsesmulighed for lovlydige leasingsselskaber.

Det bør i lyset af ovennævnte overvejes, om ikke bemærkningerne til lovtæksten kan åbnes mere op, så der bliver en reel mulighed for undtagelse for konfiskation for leasingsselskaber, som kan godtgøre, at de har gjort hvad der stod i deres magt for at foretage en ordentlig kreditværdighedsvurdering og kundekendskabsstjek jf. hvidvaskloven, og som kan sandsynliggøre, at føreren ikke vil kunne betale fuld erstatning for køretøjet indenfor en rimelig tidshorisont fx 8 år, som er den normale løbetid på et billån.

Leasingsselskabers ejendomsret bør respekteres på linje med andre "særligt sikrede rettigheder" som pant og ejendomsforbehold

Af lovforslaget fremgår det på side 23, at "særligt sikrede rettigheder" i form af ejendomsforbehold eller pant vil blive respekteret i tilfælde af konfiskation. Det betyder konkret, at panthaver eller ejendomsforbeholdshaver vil få udleveret bilen, når der er afsagt endelig afgørelse om konfiskation.

Spørgsmålet er således, hvad der forstås ved en sådan "særligt sikret rettighed". Dette er ikke defineret i Straffelovens § 76, men Birgit Liin har skrevet om det i en artikel, som er trykt i U2015B.309. Liin konkluderer, at der er tale om begrænsede tingslige rettigheder, uden at der sondres nærmere imellem disse. Det afgørende er, at sikringsakten er foretaget inden konfiskationen. De rettigheder, der er "særligt sikrede rettigheder" iflg. artikelen er et ganske bredt udvalg af rettigheder, herunder brugsrettigheder og køberetter.

Det er Finans og Leasings opfattelse, at leasingsselskabets ejendomsret så meget desto mere er en beskyttet særligt sikret ret, som skal respekteres på lige fod med andre finansieringsformer såsom købekontrakter med ejendomsforbehold eller låneaftaler mod pant i bilen.

Der bør gælde samme regler, uanset om en bil er leaset eller omfattet af pant eller ejendomsforbehold. Det køres ikke kun vanvidsbilisme i leasede biler. Og det viser jo, at det afgørende er, at bilen øjeblikkeligt tages fra vanvidsbilisten. Ikke at leasinggiver mister sin ejendomsret, ligesom panthaver eller ejendomsforbeholdshaver efter lovforslaget netop ikke fortaber deres rettigheder i køretøjet ved konfiskation.

Det bør beskrives i bemærkningerne, at ved konfiskation af leasede køretøjer, så respekteres leasinggivers ejendomsret ved at køretøjet udleveres til leasinggiver. Se nærmere nedenfor under forslag nr. 2.

Hvis lovforslaget opretholdes uden ændringer, vil der opstå meget komplicerede situationer fx hvor et leasingsselskabs bestand af motorkøretøjer er omfattet af et virksomhedspant til selskabets bankforbindelse som sikkerhed for lån. Virksomhedspanthavers sikkerhedsret i motorkøretøjerne vil jo fortabes, såfremt staten konfiskerer motorkøretøjet, og det vil være i strid med virksomhedspanthaver særligt sikrede ret jf. Straffelovens § 76 som beskrevet ovenfor.

Leasingsselskaber bør ikke sættes til at opkræve bøder mod vanvidsbilister på vegne af staten, som realiteten i forslaget er

Med forslaget straffer men reelt set leasingsselskabet, som jo netop ikke er skyldig i en forbrydelse. Det fremgår af lovforslaget, at bilejerne kan gå efter en vanvidsbilist med et erstatningskrav.

Vi mener ikke, at det kan være rigtigt, at leasingselskaberne derved reelt set skal opkræve bøder hos vanvidsbilisten på vegne af staten. Vil man straffe kriminelle økonomisk, må det være staten, der udskriver bøderne direkte til vanvidsbilisterne.

Hvis man mener leasingselskabet også har gjort noget forkert, medvirket til vanvidskørsel eller lignende, så må det selvstændigt straffes.

Ordentlige og ærlige leasingselskaber bør derimod ikke straffes indirekte ved som forslaget er skruet sammen at skulle være statens forlængede arm ved at pålægge leasingtager økonomisk straf i form af erstatningskrav som følge af konfiskation. Det er ubalanceret og helt i strid med vores retssamfund, hvor det ellers er staten, der har monopol på at straffe.

I realiteten fører forslaget jo også til, at staten beriger sig på bekostning af godtroende tredjemænd, idet der regnes med en indtægt fra konfiskation til finansiering af politi-reformen på 20 mio. kr. årligt.

Forholdet til EMK og grundlovens beskyttelse af den private ejendomsret

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at det ikke kan afvises, at konfiskation af leasingselskabets ejendomsret er i modstrid med Den Europæiske Menneskerettighedskonventions beskyttelse af den private ejendomsret. Det formuleres dog lidt mere lukket på side 28, venstre spalte jf. følgende afsluttende konklusion: "... kan det ikke udelukkes, at der i konkrete tilfælde vil kunne være en mindre procesrisiko ved at anvende de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation i praksis".

Det er i sig selv meget opsigtsvækkende og kritisabelt, at regeringen vælger at gå videre med et lovforslag, hvor det ikke med sikkerhed kan konkluderes, at forslaget ikke er i strid med EMK

Hertil kommer, at argumentationen for, at løsningen ikke er i strid med EMK, ikke er overbevisende jf. det følgende:

- Det fremgår af lovforslaget, at hvis køretøjet er stjålet, så undtages der for konfiskation. Det er helt naturligt. Den bagvedliggende begrundelse må jo være, at her er leasinggiver ikke herrer over vanvidskørslen. Det kan samme kan imidlertid siges, når en leasingtager eller en anden fører, som leasingtager har udlånt køretøjet til, kører vanvidskørsel. Det har leasinggiver heller ingen indflydelse på eller mulighed for at tjekke risikoen for, uanset hvor god en kreditværdighedsvurdering, der så end foretages.
- Der henvises til "væsentlig samfundsinteresse", men det er ingen begrundelse for den ikke adækvate løsning, der reelt straffer leasinggiver for leasingtagers forbrydelse, som det nærmere er gennemgået ovenfor.
- Det fremgår side 27, vestre spalte, 2. afsnit, at der skal være en "rimelig balance" mellem hensynet til kriminalitetsbekæmpelse/færdselssikkerhed over hensynet til bilens ejer. Men lovforslagets løsning er som dokumenteret ovenfor jo netop ikke proportional/balanceret, da der er andre mere adækvate måder at opnå det ønskede resultat på. Fx ved en bøde svarende til bilens værdi til leasingtager. Og ved at respektere leasinggivers ejendomsret i tilfælde af konfiskation, ligesom det sker ved andre finansieringsformer med pant eller ejendomsforbehold.

- Det fremgår direkte af lovbemærkningerne, at der er flere sager om lignende ordninger i andre lande, som er blevet underkendt som stridende imod EMK's regler om beskyttelse af den private ejendomsret.
- Side 27 fremgår det at "ejers agtpågivenhed" skal indgå i bedømmelsen. Dette kriterie taler klart for, at lovforslaget er i strid med EMK, da leasinggiver netop ikke kan undgå vanvidsbilisme i sine udleasede køretøjer, uanset hvor agtpågivende leasinggiver er.
- Der tales også om, at det er et kriterie, om konfiskation vil "forhindre kriminalitet" (side 26, højre spalte, 4. afsnit). Det vil det netop ikke. Konfiskation er jo netop en foranstaltning efter, at der er kørt vanvidskørsel. Altså efter at skaden er sket. Konfiskation af leasingselskabets ejendomsret til bilen forhindrer jo ikke kriminalitet. Det er vanvidsbilisten, der har begået den kriminelle handling. Og konfiskation forhindrer jo ikke i sig selv vanvidsbilisten i at gentage sin udåd dagen efter i et andet køretøj, der er købt, lånt, lejet, leaset eller finansieret på anden vis. Det taler også for andre løsninger fx som foreslået af Finans og Leasing en licensordning for leasingselskaber, som vil bekæmpe problemet på forkant og derfor i relation til EMK er en mere balanceret/proportional løsning.
- På side 27, venstre spalte fremgår det om EMK praksis, at det er et kriterium at bekæmpe kriminalitet. Finans og Leasing må her fastholde, at leasinggiver, som konfiskationen retter sig imod jo netop ikke er den kriminelle part.

Hvad bliver det næste, hvis Folketinget accepterer den retning regeringen sætter med dette lovforslag? At udlejere af lejligheder får konfiskeret lejligheder, hvis lejer har udøvet kriminel aktivitet fra lejligheden fx rufferi eller narkotika-handel?

Hertil kommer at staten øjensynligt ikke selv har gjort tilstrækkeligt for at komme problemet med bander, der kontrollerer leasingselskaber, der udøver ulovlig aktivitet, til livs. Dette skal ikke komme godtroende, uskyldige tredjemænd til skade.

- Det er ikke korrekt, når det s. 27, højre spalte, 1. afsnit bemærkes, at leasinggivers ejendomsret i "videst muligt omfang respekteres". Leasinggivers ejendom konfiskeres jo netop med lovforslaget. Og som det er påvist ovenfor i praksis uden undtagelse. Og i diametral modsætning til hvad der gælder ved andre finansieringsformer som lån mod pant eller ejendomsforbehold.
- Det anføres derefter, at LG blot kan foretage en ordentlig kreditværdighedsvurdering. Det er ikke korrekt. Som der nærmere er redegjort for ovenfor, kan vurderingen af betaling af månedlig leasingydelse på ingen måde ligestilles med betaling af erstatningskrav for bilens fulde værdi, som forfalder til betaling straks. En afbetalingsordning for denne gæld, der ikke modsvares af brugsretten til et køretøj vil i praksis ikke blive betalt. Bl.a. fordi vanvidsbilisten jo skal i fængsel i en længere periode.

Finans og Leasing ønsker også at gøre opmærksom på forslag til afgørelse fra generaladvokaten i Sag C-393/19 for EU-domstolen om EMK art. 17. Denne sag handlede kort fortalt om følgende:

"Føreren af en lastbil til international transport, som var på vej fra Tyrkiet til Tyskland, blev anholdt i Bulgarien, da den pågældende i førermænte køretøj skjulte en møntskat, og blev derefter tiltalt og dømt i sidstnævnte land for smugleri. Som følge af denne dom blev der truffet afgørelse om konfiskation af bl.a. lastbilens sættevognstrækker, hvis ejer (en virksomhed) ifølge den

forelæggende ret »hverken vidste eller burde eller kunne have vidst, at vedkommendes ansatte ville begå den strafbare handling».

Sagen er således fuldstændigt svarende til nærværende lovforslag på nær at forbrydelse her ikke var vanvidskørsel men smugleri.

Forslaget til afgørelse lyder:

"Artikel 2, stk. 1, i Rådets rammeafgørelse 2005/212/RIA af 24. februar 2005 om konfiskation af udbytte, redskaber og formuegoder fra strafbart forhold, sammenholdt med artikel 17, stk. 1, i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, skal fortolkes således, at den er til hinder for en bestemmelse, der tillader konfiskation, til fordel for staten, af et transportmiddel, som er benyttet til alvorligt smugleri, når dette transportmiddel tilhører en tredjemand i god tro, som hverken vidste eller burde eller kunne have vidst, at det ville blive anvendt til at begå den strafbare handling."

Dette forslag til afgørelse indikerer således også kraftigt, at nærværende lovforslag er i strid med EMK.

Det er på den baggrund Finans og Leasing opfattelse, at argumentationen i lovforslaget for, at forslaget om konfiskation ikke er i strid med EMK's beskyttelse af den private ejendomsret, er meget mangelfuld. Vi må derfor konkludere, at der formentlig er meget stor sandsynlighed for, at forslaget i sin nuværende form er i strid med EMK. Så meget desto mere er det meget uforståeligt, at forholdet til grundlovens § 73 om ejendomsrettens ukrænkelighed end ikke er omtalt med et ord.

Grundlovens § 73

Følgende forhold peger med vægt på, at lovforslaget vil kunne indebære ekspropriation i forhold til leasingelskaber, som omfattes lovforslaget.

- Konfiskation efter lovforslaget af et leasingelskabs bil indebærer, at ejendomsretten til bilen overføres fra selskabet til statskassen. En sådan overførelse af ejendomsretten til en løsøregenstand fra en privat til staten vil efter retspraksis som udgangspunkt indebære ekspropriation efter grundlovens § 73
- Konfiskation efter lovforslaget af leasingelskabets bil har i forhold til leasingelskaber, der ikke har anden tilknytning til lovovertræderen end det, der følger af leasingforholdet, ikke en pønål karakter, hvilket peger i retning af ekspropriation.
- Endvidere vil konfiskation efter lovforslaget ofte kunne påføre leasingelskabet et økonomisk tab, som selskabet ikke vil kun søge dækket hos leasingtager. Et sådant tab vil ikke i alle tilfælde kunne overføres på samtlige leasingtagere henholdsvis dækkes af forsikring.
- Det må også tages i betragtning, at andre finansieringsformer end leasing - panterrettigheder, ejendomsforbehold og andre særligt sikrede rettigheder - ikke berøres af omhandlede konfiskationsordning. Det taler således i retning af ekspropriation, at indgrebet alene rammer leasing som en blandt flere finansieringsformer.
- Ud fra proportionalitetsbetragtninger er det tvivlsomt, om lovforslagets begrundelse for at gennemføre konfiskation af et leasingelskabs bil generelt taler imod ekspropriation, idet det ikke ses undersøgt, om mindre vidtgående indgreb end automatisk konfiskation af et leasingelskab bil på egnet vis kan tilgodese de med lovforslaget forfulgte formål. Det bemærkes i denne forbindelse, at formålet med konfiskation af et leasingelskabs bil i lovforslagets forarbejderne angives at være, at det "er efter Transport- og Boligministeriets opfattelse ikke rimeligt, at en fører ved de mest

alvorlige færdselsovertrædelser kan undgå konfiskation af køretøjet, blot fordi køretøjet f.eks. er leaset, og dermed fortsætte med at begå overtrædelser af færdselsloven i det samme køretøj" at "Rigspolitiet har oplyst, at der bl.a. er behov for at sætte ind over for vanvidsbilister, der kører i leasede biler" og at "der ifølge politiet ses eksempler på, at indehavere af bestemte leasingselskaber har kontakt til bandemiljøet, og at nogle bandegrupperinger benytter bestemte leasingselskaber, hvorved bandemedlemmer kan få adgang til dyre luksusbiler på trods af, at de pågældende modtager f.eks. kontanthjælp". Det bemærkes i forhold hertil, at det formål, at undgå at en vanvidsbilist fortsætter med at begå overtrædelser af færdselsloven i det samme leasede køretøj, kan sikres ved, at køretøjet efter beslaglæggelse ikke udleveres til den pågældende.

- Endvidere bemærkes, at et ønske om at gribe ind over for leasingselskaber med kontakt til bandemiljøet ikke nødvendigvis, at der indføres en generel ordning om konfiskation for alle lovlydige leasingselskaber.

Som eksempler på mindre indgribende modeller til sikring af de med lovforslaget forfulgte mål henvises til de i dette høringssvar omtalte forslag.

Samlet set ud fra vurderingen af forholdet til såvel EMK som grundlovens § 73, er det vores klare anbefaling, at lovforslaget modificeres jf. vores forslag 2, således at lovforslaget bringes i overensstemmelse med disse fundamentale retssikkerhedsmæssige principper.

— 000 —

På basis af ovennævnte analyse af lovforslaget har Finans og Leasing en række forslag med henblik på, at der opnås en mere effektiv og proportional løsning henset til formålet:

Forslag 1 - Underlæg leasingbranchen en licensordning

Finans & Leasing har allerede før det politiske forlig, som lovforslaget bygger på, foreslået regeringen, at leasingbranchen underlægges en licensordning under tilsyn af Finanstilsynet.

En licensordning svarende til licenskrav for forbrugslånevirksomheder, som blev indført sidste år i forhold til kviklåneselskaber (Lov om forbrugslåneselskaber), vil efter vores mening enkelt og effektivt fjerne udfordringen med de – heldigvis – få brodne kar i branchen, som vi ser i dag.

En sådan forebyggende indsats vil også kunne spare politiet for mange ressourcer, da der ganske simpelthen vil være færre vanvidsbilister at bekæmpe og biler at fjerne.

Vi har endnu ikke haft dialog med erhvervsministeriet herom, men håber at dette vil ske snarest, uanset Covid-19 situationen, som vi selvsagt har respekt for, at der er andre mere vigtige emner der står først for. Vi appellerer dog til, at dette forslag indtænkes ved behandlingen af L 127.

Forslag 2 – Tag bilen fra vanvidsbilisten men med respekt af tredjemands ejendomsret

Med hensyn til at få bilerne af vejen med det samme, så der ikke begås yderligere kriminalitet med dem, så har vi ovenfor beskrevet den ordning, som bl.a. politiet i København anvender, nemlig at beslaglægge bilen med det samme og herefter bede leasingselskabet om at hente bilen. Det er en ordning, som fungerer glimrende i praksis og som bør kodificeres og udbredes til samtlige retskredse.

Hvis det vurderes, at der uanset at denne ordning allerede fungerer, er behov for hjemmel til konfiskation af leasede biler, opfordrer vi til at det beskrives i bemærkningerne fx side 23, at tredjemands/leasingselskabets ejendomsret respekteres. Dvs. enten udleveres til leasinggiver eller

i det mindste afregner provenu fra salg til leasinggiver. Fuldstændig som det er beskrevet, at man vil respektere pant og ejendomsforbehold ved andre finansieringsløsninger.

Hvis der vurderes at være behov for det, kan det fastsættes, at leasingselskabet (selvfølgelig) ikke må udlevere bilen igen til vanvidsbilisten. Men det siger jo sig selv, at det ikke vil ske henset til leasingselskabets egen risikovurdering. Hvis man finder det nødvendigt fx i en fase, før der er etableret en licensordning, hvorefter man kan vide sig sikker på, at et leasingselskab ikke står i ledtog med vanvidsbilisten, så kunne man indføre bødestraf for leasingselskabet fx svarende til værdien af bilen at gøre det alligevel.

Hvis leasingselskabet er kriminelt/involveret/medskyldig/vidende er det selvsagt en anden sag. Og der må indledes politiefterforskning af leasinggiver. I denne vurdering kan der bl.a. lægges vægt, om leasingselskabet har fornøden licens som leasingselskab (jf. nedenfor), om der er foretaget en korrekt kreditværdighedsvurdering (jf. netop vedtagne lovforslag L 32), om reglerne i hvidvasklovgivningen om "Kend din kunde" er overholdt m.v.

Forslag 3 – Giv vanvidsbilisten en bøde svarende til værdien af bilen

Forslag 1 eller 2 kan så om ønsket kombineres med at give hjemmel i lovgivningen for en økonomisk straf (bøde) til vanvidsbilisten i form af en bøde af en størrelse svarende til værdien af den bil, der er kørt vanvidskørsel i.

Denne regel kan så også gælde for vanvidskørsel i biler med pant/ejendomsforhold. Dermed vil alle bilister være lige stillet uanset om de selv ejer (har købt bilen kontant), har leaset den eller finansieret den på en købekontrakt med ejendomsforbehold eller pant til banken.

Forslag 4 - loven bør evalueres efter kort tid

Finans & Leasing foreslår, at lovforslaget bliver underkastet en evaluering efter en given kortere periode. Vi mener, at en så indgribende lovgivning som minimum bør kigges efter i sømmene, når den har haft lejlighed til at virke. Vi håber så på, at der snarest bliver indført en licensordning for leasingselskaber, og at virkningerne af dette tiltag kan indgå i evalueringen.

Øvrige forslag

- **Færdselsstyrelsen bør føre kontrol med brodne kar i synsbranchen, som ser igennem med syn af klonede biler**

Færdselsstyrelsen bør prioritere at føre kontrol med brodne kar blandt synshallerne, som bevirker en strøm af stjalne, klonede biler ind i landet. SØIK har påvist, at svindel med klonede biler er en meget vigtig økonomisk aktivitet for banderne på linje med narko og menneskesmugling. Banders kriminelle aktivitet med import af klonede stjalne biler kan bl.a. foregå, fordi synshallerne ikke har tilstrækkelig viden om og er optaget af at føre kontrol med om en bil er klonet. Det bør der strammes op på.

- **Om adgang til straffeattest versus kørekortsregister**

Regeringens lægger op til, at leasingselskaberne skal have adgang til at kigge i potentielle kunders straffeattest i forbindelse med godkendelsesprocedure. Formålet med at udelukke vanvidsbilister fra adgang til køretøjer er vi helt på linje med. Det er godt. Men vi er betænkelige ved det konkrete forslag særligt af to grunde:

- Dels virker det meget indgribende og muligvis i strid med persondataloven, at leasinggivere og for dens sags skyld banker og forbrugslånevirksoverheder skal bede om en straffeattest

for at vurdere en leasing/lånesag. Det vil os bekendt være en nyskabelse, at finansielle virksomheder kræver forevist straffeattest ved indgåelse af finansielle aftaler med forbrugere.

- En vanvidsbilist bliver typisk først dømt lang tid efter (1-2 år). Dvs. en advarsel via straffeattesten vil komme alt for sent.

Vi foreslår derfor i stedet, at leasingselskaberne får system-adgang til kørekortregisteret, hvor fratagelse af kørekort er registreret. Som vi forstår det, vil kørekortet rutinemæssigt blive inddraget i de sager, der opfylder definitionen på vanvidsbilisme. Og det vil vel og mærke ske med det samme og fremgå af Politiets systemer. Kørekortet udstilles nu i en ny App henvendt til kørekortindehaverne. Men vi har behov for system-adgang for at sikre os imod, at der ikke forevises en tidligere arkiveret udgave af et gyldigt kørekort.

Da denne del af den politiske aftale ikke er en del af dette lovforslag men vil blive udmøntet af Justitsministeren administrativt, vil vi snarest rette henvendelse til Justitsministeren om dette del-emne.

- Adgang til insolvenserklæringer

Alt andet lige vil det forbedre leasingselskabers mulighed for at kigge potentielle leasingtagere i kortene og foretage en ordentlig kreditværdighedsvurdering, hvis der gives adgang til med kundens samtykke at få kendskab via domstolene til, om kunden er underlagt en insolvenserklæring. Det er et vigtigt supplement til tjek af kreditadvarselsregistre (RKI og Debitorregistret), idet disse private registre ikke er dækkende for alle skyldnere. Så langt fra. Der findes et meget stort mørketal.

Finans og Leasing har i nogen tid sammen med Danske Inkassoadvokater og Dansk Inkassobranche forening efterlyst en løsning overfor Domstolsstyrelsen og Justitsministeriet. Se bl.a. Justitsministerens svar på spørgsmål 5 i lovforslag L 66 fra denne samling.

Adgangen til insolvenserklæringer vil kunne være med til at "afsløre" stråmænd for potentielle vanvidsbilister, som fingerer med deres økonomiske oplysninger. Og i øvrigt vil det være et meget brugbart værktøj til at undgå overgældssætning og dermed fremme en sund kreditkultur.

Vi opfordrer derfor til, at regeringen snarest sørger for at få skabt den foreslåede løsning.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør, cand. jur.

Mobil 40382987

19. januar 2021

Til fungerende erhvervsminister, Dan Jørgensen

Finans og Leasing opfordrer til en licensordning for leasingselskaber

Kære Dan Jørgensen,

Finans & Leasing foreslog i starten af november 2020 regeringen, at leasingbranchen underlægges en licensordning under Finanstilsynet.

Vores forslag skal bl.a. ses i lyset af diskussionen om bekæmpelse af vanvidsbilisme, som nu har udmøntet sig i et lovforslag nr. L127, fremsat af Transportministeren.

Vores forslag blev fremført på møde med Transportminister Benny Engelbrecht, og det var derfor Transportministeriet, der oversendte vores forslag til Erhvervsministeriet (13/11 2020). Vi genfremsender for god ordens skyld **vedhæftet** vores notat med beskrivelse af baggrund og begrundelse for forslaget.

Vi har endnu ikke hørt fra erhvervsministeriet om vores forslag, og det har ifølge oplysninger fra Trafikministeriet endnu ikke været behandlet på møde mellem de to ministerier.

Vi har fuld forståelse for, at det politiske system er overordentligt presset på grund af COVID-19 og alle de ekstra arbejdsopgaver, det medfører. Vi håber dog på, at erhvervsministeriet snarest får mulighed for at se på vores forslag og behandler det velvilligt.

Vi anmoder venligst om et møde med ministeren, hvor vi kan præsentere leasingbranchen og motivere vores forslag samt drøfte, hvorledes det kan gennemføres.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør for Finans og Leasing

Mobil 40382987

Valby 4. nov. 2021

Til

Trafikminister Benny Engelbrecht

Trafikministeriet

Kære Benny Engelbrecht,

Finans og Leasing foreslår krav om licens (tilladelse) hos Finanstilsynet for at oprette et leasingsselskab for at skærme imod vanvidsbilisme og undgå skadevirkninger for leasingtagere af fremtidige konkurser jf. Scanleasing's konkurs

I forlængelse af vores møde i fredags følger her en skitsering af, hvorledes vi forestiller os en licens-ordning for leasingsselskaber kan udformes, til brug for ministeriets dialog med Erhvervsministeriet herom.

Vi anmoder venligst om i den nærmeste fremtid at få lejlighed til på et fælles møde med Trafikministeriet og Erhvervsministeriet at præsentere og drøfte forslaget.

Nedenfor vil vi kort beskrive, hvorfor vi mener der er brug for en licensordning for leasingsselskaber, og skitsere nogle tanker om hvordan en sådan licensordning kan tænkes udformet.

Vi vil derudover snarest i et selvstændigt notat komme tilbage med svar på de andre spørgsmål om konfiskation mv i forhold til problemstillingen om pågrebne vanvidsbilister, som vi drøftede på mødet i fredags.

A) Hvorfor er det nødvendigt med en licensordning for leasingsselskaber?

Kort sagt kan indgreb mod hver enkelt vanvidsbilist i form af beslaglæggelse og evt. konfiskation, hårdere straffe mv. ikke stå alene. Beslaglæggelse eller konfiskation er en reaktion fra samfundets side, når skaden er sket. Efterfølgende sanktioner ved konkret vanvidsbilisme skal der helt sikkert også fokus på. Men der er påtrængende brug for at gøre noget up front for at forhindre bander og andre kriminelle i at kunne anvende leasingsselskaber som led i deres kriminelle aktiviteter, således at vanvidsbilisme i videst mulige omfang undgås/forebygges.

Bander og andre organiserede kriminelle benytter ifølge SØIK leasingselskaber, som de ejer eller på anden måde kontrollerer, til at få deres ulovlige aktiviteter til at fremstå legitime, ligesom det er et centralt led i selve deres hvidvaskningsmodel.

Krav om forudgående licens for at oprette et leasingselskab og løbende tilsyn fra Finanstilsynets side vil fjerne denne mulighed for banderne, og dermed gøre det langt sværere og mindre effektivt for dem at svindle med motorkøretøjer. Så vidt vi forstår det, er det politiets oplevelse, at svindel med biler er en meget væsentlig indtægtskilde for bander og andre organiserede kriminelle. Det er derfor et samfundsproblem, som berørte myndigheder og private organisationer bør samarbejde i videst mulige omfang for om at komme til livs.

Der kan efter vores opfattelse trækkes en lige tråd for bandernes kriminalitet med biler til uskyldige mennesker som kommer til skade eller i værste fald omkommer som følge af vanvidsbilisme.

Det er derfor Finans og Leasing lægger megen energi i denne problemstilling.

Som brancheforening for ordentlige og legitime leasingselskaber vil vi ikke stiltiende se til, at denne voldsomme og personfarlige kriminalitet med uskyldige mennesker som ofre foregår inden for vores "virksomhedsområde".

Det er for os at se vigtigt at få lukket effektivt ned for bander og andre organiserede kriminelles adgang til at eje/kontrollere leasingselskaber. Det gøres efter vores opfattelse bedst og mest effektivt ved at indføre krav om forudgående tilladelse hos Finanstilsynet.

F&L har ca. 45 medlemmer beskæftiget med leasing. Vi er bekendt med, at der herudover findes ca. 100 andre leasingselskaber, som har tilladelse hos Motorstyrelsen til at betale forholdsmæssig registreringsafgift. Dermed ikke være sagt, at alle 100 driver ulovlig aktivitet. Det er formentlig kun et fåtal. Men det illustrerer, at også Motorstyrelsen vil kunne have gavn af, at der kommer mere styr på kredsen af lovlige leasingselskaber via en licensordning. Det vil kort sagt gøre deres myndighedsopgave med at kontrollere afregning af korrekt afgift langt lettere.

Man kan så spørge, om det ikke bare flytter problemet et andet sted hen. Det er bestemt muligt, at banderne vil opsøge andre områder, hvor de kan udøve kriminalitet. Men det er efter vores opfattelse ikke nogen legitim grund til ikke at gøre noget. Licenskrav vil umiddelbart ramme finansieringen af banderne hårdt ved at lukke ned for deres adgang til hvidvask og kriminalitet med biler via leasingselskaber. Og de vil ikke længere kunne stille såkaldt "puljebiler" til rådighed for bandemedlemmer, hvor der er forvirring om, hvem der har retten til at føre køretøjet.

Andre grunde til at stille krav om licens for leasingselskaber

- *Sikre kunderne imod negative følger af konkurs*

Et stort flexleasingselskab - Scanleasing - (som parentes bemærket ikke var medlem af F&L!) er netop gået konkurs. Det kan komme til at betyde tab for leasingtagere, der har betalt en førstegangsydelse ved opstart af kontrakt, såfremt konkursen bevirker, at de ikke får stillet det aftalte motorkøretøj til rådighed i den fulde længde, de var stillet i udsigt i kontrakten.

- *Lån versus leasing – level paying field – licenskrav almindelig i EU-lande Sverige/Norge*

Lån og leasing er på den ene side to vidt forskellige begreber. Lån af penge på den ene side. Brugsret til et fysisk aktiv på den anden side. Omvendt har de to finansieringsformer også mange fællestræk, og for forbrugeren, som ønsker adgang til en bil, er der i praksis ikke de helt store forskelle i hvert fald rent finansielt. Man betaler ca. det samme om måneden om det er en leasingydelse eller afdrag på et billån.

En level playing field-betragtning fører således til, at der bør gælde samme licens-/tilsynskrav for låneselskaber som for leasingselskaber.

Finansieringsselskaber der udbyder lån til private blev underlagt licenskrav ved lovgivning i 2019 som såkaldte "forbrugslåneselskaber". Det omhandler en række af F&L's medlemmer beskæftiget med billån til private. Selskaberne er typisk organiseret som datterselskaber af banker eller er captives (producentejede finansieringsselskaber). Disse selskaber udbyder typisk også leasing herunder leasing af motorkøretøjer til forbrugere.

I ca. halvdelen af EU/EØS-landene herunder Norge og Sverige er der allerede licenskrav for leasingselskaber. Det er kendetegnende, at der i disse lande ikke er nogen tilsvarende debat om vanvidsbilisme!

Der foreligger dog endnu ikke noget EU-direktiv herom som tilfældet er for banker (for at værne om indskydernes indlån). Men overvejelser herom har pågået jf. hele debatten om "shadow banking" efter finanskrisen og hensynet til finansiell stabilitet.

- *Mere effektivt tilsyn med at selskaber der udbyder (finansiell) leasing overholder hvidvaskloven*

Finansiell leasing er omfattet af hvidvasklovgivningen, og Finanstilsynet fører dermed et vist tilsyn med leasingselskaber allerede i dag, med mindre selskabet kun beskæftiger sig med operationel leasing. Der er dog ikke indbygget noget tilladelseskraav, og tilsynet angår alene overholdelse af hvidvaskloven.

Det synes naturligt, at de særlige virksomhedsområder, der er underlagt hvidvaskloven i dens fulde længde og ikke bare kontantforbuddet, er omfattet af en eller anden form for licensordning. Her er det tankevækkende, at finansiell leasing med en årlig omsætning på et flercifret milliard-beløb (se nærmere nedenfor) ikke på nogen måde er underlagt licens eller anden form for autorisation. Det står enhver borger frit for at oprette et leasingselskab så at sige "over-night". I lande med tradition for licenskrav er det en uhørt tanke.

Licenskrav til leasing vil også sikre en tiltro til, at leasingselskaber i fremtiden i videre omfang kan gives adgang til offentlige data med henblik på at bekæmpe svindel, håndtere forpligtelserne efter hvidvaskloven om kundekendskab og opnå større effektivitet i deres forretning, udvikle bedre produkter m.v. Ved licens kan man have tillid til at sådan adgang ikke misbruges af kriminelle via et leasingselskab. Konkret vil det også betyde større sikkerhed for korrekt/legitim anvendelse af data via den adgang til eSkatData for leasingselskaber, som der p.t. lovgives om jf. skatteministerens lovforslag nr. L 32.

- *Den samfundsøkonomiske betydning af leasing er stor*

Leasingbranchen omsætter årligt for ca. 60 mia. kr. og står bag 12-14 pct. af erhvervslivets årlige samlede finansieringsbehov (jf. oplysninger fra Danmarks Statistik). Megen af denne aktivitet er selvsagt allerede indirekte rummet i Finanstilsynets tilsyn med banker, som ejer leasingselskaber (konsolideret tilsyn). Det gælder dog ikke captives og privat-ejede leasingselskaber.

- *Forbrugerbeskyttelse – herunder kreditværdighedsvurdering*

Der er en kraftig bevægelse hos EU-kommissionen for ved næste justering af forbrugerkreditdirektivet, der forventes udspil om i foråret 2021, også at omfatte leasing. Man kan sige, at vi i Danmark her på et meget væsentligt område har forudskikkert denne bevægelse ved med lovforslag nr. L 32, som behandles i Folketinget p.t., at indføre krav om, at alle

leasingselskaber foretager en kreditværdighedsvurdering ved leasing af motorkøretøjer til private svarende til hvad der gælder i dag ved lån.

B) Hvordan kan en licensordning skrues sammen?

Vi har ikke nogen helt klart model for en licensordning for leasingselskaber. Det må nærmere udvikles af myndighederne meget gerne i samarbejde med branchen. Der kan skeles til erfaringerne fra Norge Sverige.

Vi tænker umiddelbart, at der er naturligt at tage udgangspunkt i den model for licens af forbrugslånevirksomheder, der som omtalt ovenfor blev indført i 2019. Og så må man lægge til og tage fra, der hvor dette viser sig nødvendigt qua leasings særlige natur. Det virker dog oplagt at følgende elementer bør indgå:

- Gennemgang af forretningsplaner, herunder vigtige områder fx rutiner for opfyldelse af hvidvasklovgivningen, kreditværdighedsvurdering af private kunder,
- Fit and probe vurdering af direktion, bestyrelse og ejerkreds,
- Produktgodkendelse ("product oversight") af produkter til forbrugere,
- Et vist kapitalkrav (evt. trappe-opbygget) som underbygger seriøsiteten og sikrer leasingtagere mod tab.

Det bør gøres så simpelt og med færrest administrative byrder til følge som muligt.

- Afgrænsning til andre virksomhedsområder

Lovforslag L32 omfatter alene leasing af motorkøretøjer til private. Det skal ses i sammenhæng med, at lovforslagets hovedformål er at give leasingselskaber adgang til eSkatData-ordningen, som handler om skatteoplysninger om privatpersoner.

Vi mener i modsætning hertil, at al leasing herunder også erhvervsleasing og andre objekter end motorkøretøjer skal med i en licensordning. Blandt for at kriminel aktivitet ikke ellers søger derover ved en opstramning alene for motorkøretøjer.

Det er nævnt i forarbejderne til L 32, at al leasing er omfattet uanset benævnelsen, altså uanset om det omtales ved andre begreber så som "abonnement", eller lignende. Dette princip kan også kopieres ved en licensordning.

Leasing er i dag afgrænset overfor biludlejning via regler under Skatteministeriets ressort. Den afgørende krumtap er her reglen om, at hvis en person har brugsretten til et motorkøretøj i mere end 30 dage, som skal man være opført i DMR (Digitalt Motorkøretøjs Register). Vi foreslår, at denne afgrænsning anvendes, således at biludlejningsvirksomheder, der alene driver virksomhed, hvor føreren ikke har brugsretten i mere end 30 dage, ikke underlægges licenskrav.

Der er den forskel rent civilretligt mellem leasing og lån, at der kun er ved lån, at der gælder en civilretlig regulering i en selvstændig lov (kreditaftaleloven). Det er dog ikke nogen hæmsko for at oprette en licensordning. Her kan man blot skele til Sverige/Norge, hvor det samme gør sig gældende. Leasingkontrakter baseres på almindelig aftaleret/kontraktsret suppleret med en mængde "horisontal" lovgivning så som markedsføringsloven, forbrugeraftaleloven, e-handelsloven m.v.

Der kan også ske en afgræsning i forhold til almindelig udleje af lejligheder/huse som er omfattet af lejeloven, således at dette ikke omfattes af licens.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør for Finans og Leasing

Mobil 40382987



Transport- og Boligministeriet
Frederiksholm Kanal 27
1220 København K

Taastrup, den 20. januar 2021

2019-7190: Høring over Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående materiale i høring, og skal i den forbindelse fremsætte de følgende bemærkninger.

Dansk Bilbrancheråd anerkender de udfordringer, som forslaget adresserer, men finder, at lovforslaget i forhold til konfiskation fra tredjemand går for vidt, og medfører helt uproportionale følger, for aktører i bilbranchen som forslaget ikke er møntet på.

Rådet bemærker indledningsvist, at forslaget synes at have tre primære indsatsområder:

- 1) Et ponalt element, der fokuserer på selve føreren, som adresseres ved en række strafskærpselser for visse trafikovertrædelse.
- 2) Et element, der fokuserer på de konkrete køretøjer (muskelbiler), som oftest anvendes til vanvidskørsel. Og et fokuseret ønske om, at få fjernet disse konkrete køretøjer fra vejene.
- 3) Et element, der fokuserer på relationer mellem visse leasingselskabet og leasingtagere, der må antages at være konstrueret med det formål for øje, at sløre de reelle ejerforhold af de under ad 2 omtalte biler.

Det kan således indledningsvist konkluderes, at eksempelvis et bilværksted, som stiller en beskeden lånebil til rådighed for en kunde, ikke udgør et indsatsområde for lovgivningen. Det samme vil være tilfældet for køretøjer udlånt til demonstrationsformål. Der vil i et sådant tilfælde ikke være tale om en muskelbil, ligesom der efter omstændighederne ikke er tale om en sådan relation (ad 3), som man har ønsket at målrette forslaget mod.

Det bemærkes, at vanvidskørsel i et sådan tilfælde, hvilket jo stadig kan forekomme uden der derved er noget at bebrejde ejeren, da enhver bil vil kunne køre 100 km/t i en 50 km/t zone, stadig vil være omfattet af det element, som målrettet tilsigter at stramme føreren, hvilket synes passende i de nævnte tilfælde.

Omvendt forekommer det stærkt stødende, at værkstedsindehaveren skal bære tabet ved en konfiskation i sådanne situationer.

Lovforslaget tager slet ikke i tilstrækkelig grad højde for de mange tilfælde, som utilsigtet, og ofte helt urimeligt, vil blive ramt af forslaget, og hvor ejeren ikke har haft de forudgående

muligheder for at undersøge førerens mulige betalingsevne og -vilje i forhold til et hypotetisk erstatningskrav, som lovgiver ellers argumenter for, skulle begrunde rimeligheden af det fremsatte forslag.

Som eksempel herpå kan nævnes den fornævnte udbredte praksis omkring lånebiler i forbindelse med værkstedsreparationer. Her er der som oftest tale om biler i de mindre segmenter, som ikke er sigtet for det aktuelle lovforslag, men som ikke desto mindre, eksempelvis sagtens kan køre 100 km/t i en 50 km/t zone, og dermed utilsigtet kan blive omfattet af forslaget.

Noget tilsvarende vil være gældende for demonstrationsbiler.

I disse situationer er de illusorisk, at værkstedet skulle have gennemført en forudgående analyse af låntagers betalingsevne og -vilje. Helt barokt bliver det, i de tilfælde, hvor værkstedet i medfør af købeloven almindelige reklamationsbestemmelser de facto har pligt til at stille en lånebil til rådighed.

Lovforslaget vil stille indehaveren i den umulige situation, at han enten skal agere i strid med købeloven, eller alternativt risikere konfiskation, i visse tilfælde uden mulighed for dækning af det lidte tab.

Det er dybt urimeligt, ikke mindst fordi det også forekommer helt unødvendigt. Den ønskede regulering af de ad 2-3 nævnte tilfælde kan sagtens etableres, uden samtidigt at tage en række uskyldige og utilsigtede aktører som gidsler.

Generelt bærer lovforslaget indtryk af, at man har taget "den nemme løsning" og bare lovgivet over en bred kam, hvilket synes uforståeligt, når man faktisk har flere forskellige instrumenter man kan tage i anvendelse, med henblik på at fokusere lovgivningen, så den i højere grad er målrettet de specifikke elementer, man ønsker at ramme.

Dansk Bilbrancheråd skal på det kraftigste opfordre til, at der foretages en sådan målretning af lovgivningen.

Som oplagte instrumenter kan peges på, at der sondres mellem biler omfattet af "Bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører" (korttidsudlejning), samt at forslaget i øvrigt sonder mellem muskelbiler og almindelige beskedne låne- og udlejningsbiler, eksempelvis ved at indføre kriterier om motorkraft og accelerationsevne.

Man bør således helt undtage udlejningsforhold, som er omfattet af udlejningsbekendtgørelsen. Alternativt undtage sådanne, i tilfælde hvor køretøjet ikke overskrider nærmere fastsatte værdier for eksempelvis motorkraft og accelerationsevne.

Det vil også være oplagt at kigge på, om man generelt, også i længerevarende aftaleforhold, kunne foretage tilsvarende sondringer for de enkelte overtrædelser, der er defineret i forslaget.

Endelig forekommer det også mere oplagt, at man fokuserer på problemets egentlige rod, nemlig de forholdsvise få leasingelskaber, som velvilligt stiller disse køretøjer til rådighed for førere, som ikke burde have adgang hertil.

På den måde vil man væsentligt mere præcist kunne målrette lovgivningen til muskelbiler omfattet af egentlige suspekte leasingforhold, og undtage det værksted, som stiller en VW Up til rådighed for en kunde i forbindelse med et reklamarbejde. I det omfang en sådan kunde anvender køretøjet til vanvidskørsel, udgør de ad 1 nævnte elementer en passende og proportional samfundsmæssig reaktionsmulighed.

Disse præciseringer vil kunne foretages uden at gå på kompromis med lovens egentlige sigte, nemlig at sikre, at personer, som anses som uegnede hertil, får adgang til at disponere over muskelbiler.

Samlet set skal Dansk Bilbrancheråd således indstille, at lovforslaget ikke vedtages i sin nuværende udformning.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd



Erik S. Rasmussen
Direktor, advokat (L)



20. januar 2021

RUN

DI-2021-00464
Deres sagsnr.: 2019-7190

Til Transport- og Boligministeriet
Pr. mail til trm@trm.dk

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Hørings svar vedrørende lovforslag om ændring af færdselsloven vedr. skærpet indsats mod vanvidskørsel

Dansk Industri, DI Transport, ATL Transportens Arbejdsgivere, DI Dansk Byggeri og DI Bilbranchen har følgende bemærkninger til det fremsendte lovforslag:

DI støtter kampen mod vanvidskørsel og de skærpede sanktioner rettet mod føreren af køretøjet i tilfælde af vanvidskørsel. Trafiksikkerhed og tryghed er afgørende for den professionelle erhvervs mæssige kørsel, og flere virksomheder arbejder aktivt med deres trafiksikkerhedskultur.

DI kan dog ikke støtte den del af lovforslaget, der retter sig mod konfiskation af køretøjer, der er ejet af tredjepart, dvs. når føreren er en anden end ejeren. Formålet med konfiskation er ifølge lovforslaget at ramme tilfælde, hvor bestemte leasingselskaber har kontakt til organiseret kriminalitet. Hensigten kan DI støtte op om, men lovforslagets del om automatisk konfiskation af tredjeparts køretøjer - uanset ejerforhold - rammer utilsigtet også en række erhvervs virksomheder.

DI mener, at der ikke automatisk bør ske konfiskation af biler, der er ejet af tredjepart. Dette bør begrænses til de tilfælde, hvor det kan bevises, at tredjepart f.eks. leasingselskabet har handlet uansvarligt, og ikke pr. automatik over for alle køretøjer, der er ejet af tredjepart.

Som lovforslaget er fremsat, vil det ramme delebiler, udlejningsbiler og bilforhandlere med demobiler uforholdsmæssigt hårdt, da de vil få konfiskeret deres køretøjer i tilfælde af, at en lejer kører vanvidskørsel i en delebil eller lejet bil. Det er DI's vurdering, at forslaget kan være ødelæggende for delebilsordninger, hvilket vil føre til øget bilejerskab i stedet for at benytte delebiler. Det er under alle omstændigheder ikke rimeligt, at disse tilfælde sidestilles med langtidsleasing af køretøjer, da de ikke har samme mulighed for at kontrollere brugerens økonomi, kreditvurdering mv., som et leasingselskab har inden indgåelse af leasingkontrakten.

Forslaget vil også ramme ejere af varebiler uforholdsmæssigt hårdt, f.eks. virksomheder inden for madudbringning, varekørsel eller håndværkere. Hvis en ansat chauffør kører vanvidskørsel, vil det aldrig være i virksomhedens interesse, og den pågældende chauffør vil som udgangspunkt blive afskediget. Mange af disse virksomheder er små og mellemstore virksomheder, og nogle har måske kun en eller to varebiler. For disse virksomheder udgør varebilen en afgørende del af produktionsapparatet, og der vil det være et me-



get voldsomt indgreb, hvis varebilen bliver konfiskeret. I værste fald kan det føre til konkurser. Det må endvidere som minimum være sådan, at godset, værktøj eller lignende i varebiler og lastbiler ikke bliver konfiskeret, hvilket ikke fremgår tydeligt af lovforslaget.

Flere taxavognmænd har også ansat en chauffør eller en vikar til at køre, når vognmanden ikke kører selv. Hvis taxaen bliver konfiskeret, mister vognmanden sit indtægtsgrundlag, hvilket er en uproportionel sanktion. Vognmanden kan instruere chaufføren, men har ikke en realistisk chance for kontrol af, hvordan den ansatte chauffør reelt kører.

For så vidt angår kørsel i lastbiler, så er der tale om meget dyre køretøjer, hvor en konfiskation af tredjeparts køretøjer er uproportionel. Endvidere vil vi henlede opmærksomheden på et særlig problem i forhold til sager om højresvingsulykker. I disse sager bliver chaufføren pr. automatik sigtet for uagtsomt manddrab, indtil skyldsspørgsmålet er afklaret. Lovforslaget må ikke føre til, at der sker beslaglæggelse og evt. konfiskation af en lastbil til flere mio. kr., der er ejet af tredjepart og er en del af virksomhedens produktionsapparat, før skyldsspørgsmålet er afklaret. Dette vil ikke være proportionelt.

Lovforslaget angiver, at tredjepart har mulighed for at kræve erstatning fra føreren, der har kørt vanvidskørsel i køretøjet. For ansatte chauffører er den en illusion, da føreren ifølge lovforslaget vil blive fængslet og i øvrigt miste sit arbejde. Udover værdien af selve køretøjet, så vil der for en håndværker, transportvirksomhed eller taxavognmand endvidere være tale om tabte indtægter, hvis hele eller dele af produktionsapparatet bliver konfiskeret. For delebiler, bilforhandlere eller udlejningsselskaber vil der ligeledes være tabte indtægter for manglende udlejning. DI bemærker også, at tredjepart ikke har samme inddrivelsesmuligheder i form af f.eks. lønindeholdelse, som staten har, hvis føreren ikke betaler.

Samlet set er det DI's vurdering, at lovforslagets del om konfiskation rammer erhvervslivet, herunder især små og mindre virksomheder urimeligt hårdt. Retssikkerhedsmæssigt finder vi det bekymrende at indføre en automatisk konfiskation over for tredjepart i sager, hvor virksomheden ikke har haft nogle indflydelse på den faktiske kørsel.

DI skal på denne baggrund opfordre til, at konfiskation af køretøjer ejet af tredjepart begrænses til alene at gælde de tilfælde, hvor tredjepart, f.eks. leasingselskaber, har været vidende eller burde have været vidende om, at køretøjet kunne bruges til vanvidskørsel. Alternativt bør det fremgå, at delebiler og kortere biludlejning, f.eks. når bilen er på værksted og prøvekørsel, eksplicit undtages. Under alle omstændigheder bør erhvervs-køretøjer såsom varebiler, lastbiler og taxa helt undtages konfiskation, når der er tale om en ansat fører og køretøjet er ejet af tredjepart.

Med venlig hilsen



Michael Svane, branchedirektør DI Transport

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K.

Deres ref.: 2019-7190

Vor ref.: 21-18

Dato: 19.1.2021

Hørings svar til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til ovennævnte høring:

Generelle bemærkninger

DTL er enige med regeringen i, at Danmark skal være et trygt og sikkert samfund, hvor alle skal kunne færdes trygt og sikkert i trafikken. Trafikanter, der ved deres kørsel bevidst sætter sig ud over hensynet til andre trafikanters sikkerhed, skaber fare og utryghed, og det kan have fatale konsekvenser. Det skal stoppes. Der skal sættes hårdt ind over for disse hensynsløse trafikanter.

Det gælder også i tilfælde, hvor en sådan adfærd i det konkrete tilfælde ikke har resulteret i personskade eller tingsskade, idet det ofte vil bero på helt tilfældige omstændigheder, om den fare, som vedkommende ved sin risikobetonede og farlige adfærd udsætter andre for, bliver realiseret.

DTL er derfor enige med regeringen i at sende et klart og tydeligt signal om, at vi som samfund ikke vil acceptere den form for adfærd i trafikken, og der skal sættes hårdt og effektivt ind med vanvidskørsel.

Konfiskation af erhvervskøretøjer tilhørende 3. mand.

I lovforslaget foreslås, at der fremover som udgangspunkt skal ske konfiskation af et køretøj anvendt til nærmere angivne overtrædelser - uanset om føreren selv er ejer af køretøjet eller køretøjet er ejet af 3. mand.

Ovenstående omfatter også lastbiler og varebiler ejet af 3. mand.

DTL er ikke enige i, at der som udgangspunkt skal ske konfiskation af et køretøj anvendt til de i lovforslaget angivne overtrædelser, når der er tale om et erhvervskøretøj indregistreret til godskørsel for fremmed regning (godskørsel) ejet af 3. mand (vognmand).

Efter DTLs opfattelse vil det være uforholdsmæssigt indgribende, idet det er vognmandens erhverv og mulighed for at skaffe sig indtægt, der sker indgreb i ved af konfiskation som følge af en ansats chaufførs vanvidskørsel.

Og muligheden for efterfølgende at opnå erstatning fra chaufføren i anledning af konfiskationen må anses for at være helt illusorisk.

Desuden er mange lastbiler og varebiler, som benyttes til godskørsel leaset. Det betyder, at det som udgangspunkt vil være vognmanden, der som leasingtager hæfter overfor leasingselskabet, hvis lastbilen eller varebilen bliver konfiskeret.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at "Rigspolitiet har oplyst, at der bl.a. er behov for at sætte ind over for vanvidsbilister, der kører i leasede biler. Flere og flere danskere leaser i dag en bil fremfor at købe den, men der er efter gældende ret særdeles begrænsede muligheder for at konfiskere en bil ejet af tredjemand, som f.eks. en leaset bil, der bliver brugt til vanvidskørsel. Der er således brug for at give politiet nye og effektive værktøjer i kampen mod vanvidskørsel.

Hertil kommer, at der ifølge Rigspolitiet ses eksempler på, at indehaverne af bestemte leasingselskaber har kontakt til bandemiljøet, og at nogle bandegrupperinger benytter bestemte leasingselskaber, herunder at bandemedlemmer kan få adgang til dyre luksusbiler på trods af, at de pågældende modtager f.eks. kontanthjælp."

Ovennævnte gør sig ikke gældende for leasede lastbiler og varebiler indregistreret til godskørsel for fremmed regning.

Endeligt fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget om forholdet til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention:

"Som det imidlertid fremgår ovenfor, ses Domstolen ikke at have været forelagt en helt tilsvarende ordning som den foreslåede. I lyset heraf, og da Domstolens praksis på området som nævnt i et vist omfang synes at være uensartet og at bære præg af at være under udvikling, kan det ikke udelukkes, at der i konkrete tilfælde vil kunne være en mindre procesrisiko ved at anvende de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation i praksis."

Efter DTLs opfattelse så vil der tale om en overtrædelse af den Europæiske Menneskerettighedskonvention i forhold til vognmanden, såfremt at staten konfiskerer en lastbil eller varebil indregistreret til godskørsel pga. en ansat chaufførs vanvidskørsel.

Der vil således i disse tilfælde ikke være tale om en mindre procesrisiko men en egentlig overtrædelse.

Efter DTLs opfattelse skal det derfor som udgangspunkt ikke være mulig med 3. mands konfiskation af lastbiler og varebiler indregistreret til godskørsel for fremmed regning. I praksis er det varebiler fra 2 tons og lastbiler over 3,5 tons indregistreret til godskørsel for fremmed regning.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

København d. 20. januar 2021

Høringssvar fra AutoBranchen Danmark vedr. L 127. Sag.nr. 2019-7190.

AutoBranchen Danmark anerkender behovet for at øge sanktionsmulighederne mod vanvidsbilister og medskyldige. Det er afgørende, at vanvidsbilister straffes hårdere, og at de fratages adgangen til køretøjer, der benyttes til vanvidskørsel.

Dermed bakker AutoBranchen Danmark i overvejende grad op om pakken til bekæmpelse af vanvidsbilisme, som regeringen har fremlagt, hvor af L 127 skal gøre det muligt at konfiskere køretøjer. Men L 127 indeholder flere problematiske forhold omkring konfiskation af køretøjer.

AutoBranchen Danmark finder det rimeligt, at køretøjer benyttet til vanvidskørsel beslaglægges på stedet med det formål at forhindre vanvidsbilister i at begå yderligere lovovertrædelser. Det forhindrer ikke bilisten i at begå nye overtrædelser, men det gør det væsentlig sværere.

Vi finder det også rimeligt, at køretøjet konfiskeres og bortauktioneres til fordel for statskassen forudsat, at fører og ejer er identisk. Men vi finder det uacceptabelt, at tredjemands ejendom kan konfiskeres, hvis bilens ejer, privatperson eller virksomhed, ikke har begået en lovovertrædelse.

AutoBranchen Danmark må på det kraftigste advare imod, at ganske almindelige virksomheder kan få konfiskeret deres biler, når kunder eller ansatte benytter deres biler. En bilforhandler har eksempelvis en række demo- og lånebiler, som både kunder og ansatte løbende benytter til de respektive formål. Det er uden for virksomhedens kontrol, hvordan disse biler føres, og det må aldrig blive virksomhedens ansvar, at en kunde eller ansat overtræder færdselsloven i større eller mindre grad. Det ville også føre til en uoverstigelig administrativ byrde for virksomheden, hvis den skulle tjekke og vurdere samtlige kunder og ansattes tidligere overtrædelser af færdselsloven forud for hvert udlån og eller prøvekørsel.

Lovlydige leasingselskaber vil lide under L 127

Såfremt L 127 vedtages i sin nuværende form, vil særligt leasingselskaber komme i klemme i forbindelse med sager om vanvidskørsel.

Leasingselskaberne har ingen mulighed for at sikre, at deres køretøjer føres efter færdselslovens forskrifter. Leasingselskaber foretager naturligvis en kreditvurdering af leasingtager efter de til enhver tid gældende regler, der skal sikre, at kunden kan overholde leasingaftalens økonomiske aspekter. Den tager dog ikke stilling til, om leasingtager kan erstatte bilens samlede pris ved konfiskation eller om leasingtageren tidligere har begået færdselsrelateret kriminalitet. Det mener AutoBranchen Danmark heller ikke, er en privat virksomheds opgave.

Med ikrafttrædelse af L 32 får leasingselskaber bedre muligheder for at afsløre stråmænd for kriminelle, hvilket AutoBranchen Danmark kvitterer for, det kan reducere men ikke fjerne risikoen for, at leasingbiler benyttes til kriminelle forhold. AutoBranchen Danmark ønsker at understrege, at selvom L 32 er en hjælp til leasingselskaberne, er det ikke et værn mod at lease biler ud til



AutoBranchen Danmark

VIDEN TIL FORSKEL

vanvidsbilister, og det må ikke opfattes sådan. Leasingselskaber har ingen mulighed for at kontrollere, om leasingtagere overtræder færdselsloven, og dermed er i risiko for at begå vanvidskørsel.

Leasingselskabernes manglende indflydelse på, hvordan køretøjet føres, vil være uforandret med vedtagelsen af L 127, og leasingselskaber vil fortsat ikke have et retsligt ansvar for, hvordan leasingtagere fører køretøjerne. Dermed finder AutoBranchen Danmark det urimeligt og uproportionalt, at leasingvirksomheder straffes for leasingtageres kriminelle handlinger.

Der kan være enkelte undtagelser, hvor leasingselskaber medvirker til leasing af biler til kriminelle eller vanvidsbilister. AutoBranchen Danmark er bekendt med flere for os udokumenterede rygter om, nogle ganske få ukendte leasingselskaber skulle lease biler til bandede medlemmer og personer, der kører vanvidskørsel. Hvis disse rygter er sande, vil de pågældende selskaber være medskyldige i vanvidskørsel, dermed vil det være rimeligt, at disse selskabers biler konfiskeres. Tilsvarende vil det også være rimeligt at betragte leasingselskaber som medskyldige i vanvidskørsel, hvis de leaser biler ud til kendte vanvidsbilister.

Ovenstående rygter er dog langt fra normalen blandt danske leasingselskaber. Selvom vi anerkender behovet for, at fjerne køretøjer fra vanvidsbilister, så mener vi ikke, at de lovlige leasingselskaber, som vi repræsenterer, skal straffes for handlinger, deres kunder/leasingtagere måtte begå.

Leasingbiler skal leveres tilbage til leasingselskabet

AutoBranchen Danmark opfordrer til, at L 127 revideres således, at køretøjer fortsat beslaglægges ifm. med vanvidskørsel, men at de efterfølgende leveres tilbage til ejeren af køretøjet. Hvis køretøjets ejer har kørt eller medvirket til vanvidskørsel, konfiskeres køretøjet. Med denne model fratages vanvidsbilisten køretøjet ifm. overtrædelsen. Dermed forhindres bilisten i at begå yderligere vanvidskørsel med det pågældende køretøj. Hvis bilens ejer er helt eller delvist ansvarlig for vanvidskørslen vil bilen også blive konfiskeret.

Såfremt AutoBranchen Danmarks forslag følges, vil leasingselskaber få tilbageleveret deres biler, hvis de benyttes til vanvidskørsel. Lovlydige leasingselskaber har ingen interesse i at gøre det beslaglagte køretøj tilgængelig for vanvidsbilisten igen. Hvis et kriminelt leasingselskab måtte vælge at gøre det alligevel, vil leasingselskabet være vidende om, at bilen benyttes til vanvidskørsel og dermed være medskyldig.

I et notat sendt til transportminister Benny Engelbrecht den 19. august 2020 foreslog AutoBranchen Danmark, at regeringen lod sig inspirere af den svenske lovgivning på området. Den svenske lovgivning bygger på de samme principper, som AutoBranchen Danmark foreslår. Der er stadig mulighed for konfiskation, men uskyldige tredjeparter straffes ikke for vanvidsbilisters handlinger. AutoBranchen Danmark gentager hermed sin opfordring til, at regeringen lader sig inspirere af den svenske lovgivning på området.



Mulighed for erstatning for leasingselskaber

Det fremgår af L 127, at leasingselskaber og andre tredjeparter må se sig henvendt til at rejse et erstatningskrav mod en vanvidsbilist, hvis selskabets bil konfiskeres.

AutoBranchen Danmark finder det urimeligt, at virksomheder eller private, der er uden skyld og ansvar for vanvidskørsel, får konfiskeret deres køretøj og efterfølgende skal rejse et erstatningskrav mod bilisten. Udover den administrative og økonomiske byrde forbundet med et erstatningskrav mod bilisten, vil det i nogle tilfælde blive svært at få erstatning fra bilisten.

Hvis der er tale om et bandemedlem eller en kriminel person, som leasingselskabet uforvarende har leaset en bil til, er sandsynligheden for tilbagebetaling ikke stor. Hvis pågældende har benyttet en stråmand, vil kreditvurderingen af stråmanden kun være baseret på, at stråmanden skulle være i stand til at betale leasingydelse – ikke at erstatte en bil til hundredtusinder eller millioner af kroner fra dag til dag.

Hvis der er tale om "Hr. og Fru Danmark", der har leaset en bil, vil der være samme udfordring som med stråmanden. Her vil leasingselskabet måske kunne håbe på en afdragsordning, hvilket stadig vil lægge det uskyldige leasingselskab til last.

Som alternativ til at konfiskere leasingbiler foreslår AutoBranchen Danmark derfor, at vanvidsbilisten udover sin øvrige straf idømmes en bøde svarende til køretøjets værdi. I dette tilfælde vil køretøjet være beslaglagt af politiet, og dermed vil vanvidsbilisten ikke længere have adgang til køretøjet. Dermed opnås den samme positive effekt på færdselssikkerheden, som hvis bilen efterfølgende blev bortauktioneret.

Potentielt grundlovsbrud at bortauktionere leasingbiler

AutoBranchen Danmark har bemærket at flere interessenter påpeger, at det kan stride mod grundlovens §73 at konfiskere en uskyldig tredjeparts ejendom – i dette tilfælde en leasingbil.

AutoBranchen Danmark opfordrer til, at dette undersøges nærmere.

Forslag om licensordning

AutoBranchen Danmark har bemærket, at Finans & Leasing har foreslået en licensordning for leasingselskaber. En evt. licensordning vil efter AutoBranchen Danmarks vurdering kunne forhindre leasingselskaber i udelukkende at lease biler til kriminelle og vanvidsbilister. AutoBranchen Danmark opfordrer derfor til, at regeringen undersøger dette nærmere.

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

20. januar 2021

Høringssvar over Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

SLD (Specialforeningen for Logistik og Distribution) repræsenterer de store danske virksomheder, der løser transport-, logistik- og distributionsopgaver inden for vejgodstransportområdet.

SLD's høringssvar er derfor afgrænset til alene at forholde sig til, at tunge køretøjer potentielt kan blive omfattet af lovforslagets indgribende bestemmelser om konfiskation.

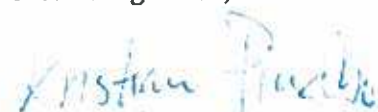
SLD er grundlæggende skeptisk og bekymret for, at de nye regler finder anvendelse på vognmandserhvervet, som risikerer at få konfiskeret lastbiler.

Når forslaget definerer vanvidsbilisme som tilfælde med "uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder" og "uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder", er SLD bekymret for, at en chaufførs involvering i en højresvingsulykke kan få den indgribende konsekvens for vognmanden, at lastbilen konfiskeres.

SLD er ligeledes bekymret for problemstillingen om konfiskation i forhold til sager, hvor føreren er involveret i uheld og har overtrådt køre- og hviletidsbestemmelserne.

SLD mener, at konfiskation er et uproportionalt tiltag, hvor der er tale om en vognmands erhverv. SLD noterer sig ydermere, at anvendelsen af de nye regler overfor vognmænd ikke synes at flugte med de i lovforslagets anførte formål med forslaget.

Med venlig hilsen,



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

Att.: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Den 20. januar 2021

Høring over Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 16. december 2020 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv støtter, at regeringen vil styrke politiets muligheder for at sætte hårdt ind mod bilisters vanvidskørsel og sikre trygheden på de danske veje.

Dansk Erhverv mener, at vanvidsbilister skal straffes hårdt.

Konsekvenserne af vanvidskørsel kan være nærmest uoverskueligt tragiske og derfor er det vigtigt at lovgivningen indrettes for målrettet og effektivt at sætte ind mod fænomenet. Det er derfor beklageligt, at Justitsministeriet, Rigsadvokaten og Danmarks Statistik har oplyst, at der ingen tal findes for antallet af sigtelser, anmeldelser og domfældelser for vanvidskørsel¹.

Der er desværre heller ingen tilgængelige informationer vedrørende, hvorvidt vanvidsbilister anvender samme køretøj til ny overtrædelse efter sigtelse, anmeldelse eller domsfældelse. Med andre ord, der lovgives uden at kende til det reelle omfang af vanvidskørsel, og dermed det samfundsmæssige behov for obligatorisk konfiskation af en tredjemands køretøj.

Dermed lovgives der for at løse et ubestrideligt problem uden at kende konsekvensen for de omfattede personer og virksomheder, der ikke har været del af vanvidskørslen, men som risikerer at blive ramt af lovgivningen alligevel.

I lovforslaget anføres at Rigspolitiet har oplyst, at der er behov for at sætte ind over for vanvidsbilister, der kører i leasede biler². Imidlertid er der i det i lovforslaget anførte ingen bemærkninger fra myndigheder eller anden information, der peger på at fx firmabiler og andre ejer- eller brugerforhold skulle blive anvendt til vanvidskørsel. Lovforslaget har således et langt mere vidtgående omfang end Rigspolitiets ønske, idet lovforslaget ikke kun rammer leasede biler, men også udlejningsbiler, firmabiler og debiler.

¹ <https://www.ft.dk/samling/20191/alm-del/reu/spm/875/svar/1639502/2158173.pdf> & <https://www.ft.dk/samling/20191/alm-del/reu/spm/1025/svar/1651774/2179469.pdf>

² Lovforslagets side 4.

Dansk Erhverv er derfor skeptisk overfor, hvorvidt konfiskation af tredjepartsejede biler, herunder firmabiler, forfølger eller på anden vis bidrager til lovforslagets anførte formål om at varetage færdselssikkerheden og kriminalitetsbekæmpelse³.

Et køretøj er alene en løsøregenstand. Alle personbiler kan i princippet anvendes til vanvidskørsel, og der kan derfor ikke være tale om en mere eller mindre grad af individuel "vanvidsbil". Derudover ses der ikke at være dokumenteret noget præventivt ved at bortsælge en tredjeparts køretøj. Det er vanvidsbilisten, der er gerningsmanden og skal straffes for sine overtrædelser.

Lovforslaget har potentielt indgribende effekter i den private ejendomsret, hvorfor man skal være forsigtig med ikke at gå på kompromis med retssikkerheden. Såfremt lovforslaget går igennem i den nuværende form, vil lovligheden af konfiskation og bortsalg blive indbragt for domstolene, der derefter skal vurdere lovligheden af reglerne.

Dansk Erhvervs hovedpunkter:

- Dansk Erhverv bemærker, at der foreslås en konfiskationsordning for tredjemandskøretøjer, der er langt mere vidtgående end i nabolandene uden at have dokumenteret at det har nogen effekt på færdselssikkerheden eller kriminalitetsbekæmpelsen.
- Dansk Erhverv mener, at de strafbestemmelser, der retter sig imod vanvidsbilisten og *ikke* tredjemand, er tilstrækkelige til at opnå lovforslagets formål, og at obligatorisk konfiskation af tredjemands køretøj hertil går længere end nødvendigt. Dansk Erhverv mener, at obligatorisk konfiskation af et tredjemandskøretøj ved førstegangstilfælde af vanvidskørsel er i strid med proportionalitetsprincippet og retssikkerhedsprincippet.
- Dansk Erhverv gør gældende, at i betragtning af den samlede effekt af de fremlagte foranstaltninger vil de foreslåede bestemmelser om obligatorisk konfiskation fra tredjemand ved førstegangstilfælde være udtryk for en urimelig balance og tvinge biludlejerne til at bære en uforholdsmæssig, individuel byrde i strid med artikel 1 i tillægsprotokol nr. 1 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention (EMRK).
- Dansk Erhverv mener, at det foreslåede meget vidtgående objektive strafansvar for alle udlån af biler, der medfører obligatorisk konfiskation af biler fra tredjemænd ved førstegangstilfælde af vanvidskørsel sammenholdt med den processuelle behandling i henhold til strafferetsplejens regler, herunder den bevismæssige vurdering, ikke er i overensstemmelse med uskyldsformodningen, retten til retfærdig rettergang samt principperne om straffens personalitet, jf. artikel 6, stk. 2 og artikel 7 i EMRK⁴.

Obligatorisk konfiskation fra tredjemand

³ Lovforslagets side 26.

⁴ Se bl.a. EMRKs dom af 28. juni 2018 i sagen G. I. E. M. s.r.l. m.fl. mod Italien, præmis 243.

Lovforslaget lægger op til obligatorisk konfiskation skal ske selv i tilfælde, hvor føreren af køretøjet ikke er identisk med ejeren. Det gælder allerede ved førstegangstilfælde og uanset ejerforholdet for det anvendte køretøj, hvad end det er ejet i sameje, ejet af en ægtefælle eller samlever eller hvis det er lånt, lejet eller leaset, mv.

Der arbejdes på at udvikle et redskab til fx udlejere og leasingselskaber, men dette har ikke nogen værdi for alle de danske virksomheder, der har flåder af køretøjer med enten faste brugere eller som indgår i en rotationsordning i disse virksomheders daglige virke.

Selv om borgerne og virksomheden har taget alle nødvendige forholdsregler, når andre end dem selv benytter deres køretøj, kan det stadig blive konfiskeret. Det er – som ministeriet også bemærker⁵ – et alvorligt og meget indgribende indgreb i borgeres og virksomheders retssikkerhed og kan være i strid med bl.a. proportionalitetsprincippet.

Undtagelsesbestemmelse

Der lægges op til en snæver undtagelsesbestemmelse i det tilfælde, hvor konfiskationen anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Som den er formuleret, må man gå ud fra, at udgangspunktet i langt hovedparten af sagerne vil være bortsalg og erstatningskrav fra fx en virksomhed imod den af deres ansatte der førte køretøjet.

Det er svært at se, hvordan denne praksis har nogen form for præventiv effekt. Virksomheden står uden deres køretøj og må foranledige sig på, at deres ansatte har mulighed for at tilbagebetale køretøjets værdi.

Lovmæssigheden af obligatorisk konfiskation fra tredjemand

Lovforslagets konfiskationsordning 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 forslaget, uanset om overtrædelsen er begået af ejeren af køretøjet eller af tredjemand.

Denne problemstilling har været behandlet ved den Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol i de sidste år.

Domstolen har, ved mange lejligheder, fastslået at en indblanding i den private ejendomsret være foreskrevet ved lov, forfølge et eller flere legitime mål, overholde processuelle rettigheder og være proportional.

Dansk Erhverv står til rådighed for en gennemgang af ovennævnte domspraksis.

Konklusion og ændringsforslag

⁵ Lovforslagets side 21.

Formålet med lovforslaget er at straffe vanvidsbilisten. Det vil også ske med de nye strafbestemmelser og det selvom at der ikke sker konfiskation af tredjemands køretøj. Konfiskationsbestemmelserne imod tredjepart straffer ikke gerningsmanden. Derimod sørger de andre strafbestemmelser for at vanvidskørsel fremadrettet straffes hurtigt og hårdt, så vanvidsbilisterne bliver fjernet fra vejene og dermed forbedre den generelle trafiksikkerhed.

Ændringsforslag

- Bestemmelserne om obligatorisk konfiskation fra tredjemand bør udgå.
- Der skal først ske konfiskation ved 2. overtrædelse ved vanvidskørsel, så både borgere og virksomheder har en mulighed for at udvise rettidig omhu ifht. de personer, som de låner, lejer, leaser mv. et køretøj til.
- Det bør aftales at loven tages op til evaluering efter en kortere periode f.eks. tolv måneder – også henset til lovens vidtgående omfang.

Med venlig hilsen,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized, cursive name.

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef Transport og infrastruktur
Dansk Erhverv



Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

19. januar 2021

Høringssvar vedr. Forslag til ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel) (Id nr.: 717921)

Med henvisning til journalnummer 2019-7190 fremsendes på vegne af Dansk Bilforhandler Union (DBFU) hermed kommentarer til høring over "Forslag til ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel) (Id nr.: 717921)".

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) tilslutter sig fuldt og helt regeringens ønske om at fjerne vanvidsbilister fra vejene, og at et middel hertil kan være at skærpe straffen for vanvidskørsel i forventning om en præventiv effekt af en skærpet straf ramme.

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) finder dog der er i lovforslaget skabes en u hensigtsmæssig, og for vidtgående mulighed, i form af muligheden for konfiskation af køretøjer tilhørende 3. mand og har i den forbindelse nedenstående kritikpunkter til lovforslaget.

1. Dansk Bilforhandler Union (DBFU) anerkender den mulige effekt risikoen for at få konfiskeret sit køretøj kan have på en potentiel vanvidsbilist såfremt denne også er ejer af det førte køretøj. Det skal dog i den sammenhæng understreges at det i sig selv ikke er køretøjets ejer, men vanvidsbilisten der skal straffes.
2. I tilfældet at vanvidsbilisten ikke er ejer af køretøjet vil en konsekvens af konfiskation og efterfølgende salg af køretøjet tilhørende 3. mand, f.eks. et leasing- eller udlejningsselskab, overføre straffen til 3. mand der ikke er skyldig i vanvidsbilisme. I denne sammenhæng skal det understreges at f.eks. intet leasing- eller udlejningsselskab uagtet kreditvurdering eller opfyldelse af gældende lov for kundekendskabskrav kan sikre sig mod en efterfølgende førers evt. vanvidskørsel.
3. På baggrund af ovenstående er Dansk Bilforhandler Union (DBFU) stærkt kritiske overfor, muligheden for at pålægge et forvarende leasing-, udlejningsselskab eller anden 3. mand, et betragteligt økonomisk tab som følge af konfiskation af et køretøj der ikke har været i ejers varetægt på tidspunktet for lovovertrædelsen.

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) er naturligvis forstående overfor behovet for, at sikre muligheden for at straffe vanvidsbilister i lease eller lejede køretøjer på et niveau svarende til at vanvidsbilisten var ejer af køretøjet. På den baggrund vil Dansk Bilforhandler Union (DBFU) foreslå mulige alternativer til konfiskation af køretøjer ejet af 3. mand.



1. Køretøjer anvendt til vanvidsbilisme ejet af 3. mand skal inddrages på stedet således at vanvidskørslen ikke kan fortsætte og politiet kan sikre evt. tekniske beviser op og i køretøjet. Efter endt teknisk bevisoptagelse skal køretøjet returneres til indehaver hvorved ejendomsretten respekteres.
2. Vanvidsbilister der anvender et køretøj ejet af 3. mand, skal have en bødestraf svarende til værdien af det som det førte køretøj ved konfiskation og efterfølgende salg ville have indbragt statskassen. Den nævnte bødestraf skal tillægges den for overtrædelsen normale strafudmåling.
3. Den i punkt 2. nævnte tillægsstraf skal ligeledes være gældende for biler der jf. lovforslaget ikke vil kunne konfiskeres grundet ejendomsforbehold eller pant i køretøjet baseret på købekontrakt eller lignende omstændigheder.

Med ovenstående 3 forslag til straf i tilfælde af vanvidskørsel i køretøjer ejet af 3. mand vil alle vanvidsbilister stilles lige økonomisk konsekvens, uanset ejerskab og finansieringsform på køretøjer anvendt til vanvidskørsel.

Det er Dansk Bilforhandler Union (DBFU)s klare opfattelse af en enhver straf der medfører konfiskation eller anden form for økonomisk straf til 3. mand hverken er rimelig eller formålet med lovforslaget.

Med venlig hilsen

Jørgen Bomberg
Direktør



Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Bemærkningerne er sendt til trm@trm.dk

Dato: 20-01-2021

**Høring over Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel).
J. nr. 2019-7190**

ITD kvitterer for det fremsendte udkast over skærpet indsats mod vanvidskørsel, som foreningen har følgende bemærkninger til:

ITD skal indledningsvis understrege, at foreningen tager trafiksikkerhed yderst alvorligt. Som led i det arbejde er vi aktivt engageret i øget trafiksikkerhed med blandt andet uddelingen af 55.000 refleksveste til landets folkeskoler, oplysningskampagnerne "Lastbilkaravanen" og "Hovedet med i trafikken" samt løbende initiativer for at bringe trafiksikkerhed i fokus i tæt samarbejde med vores medlemsvirksomheder.

I forlængelse heraf vil ITD gerne tilkendegive sin klare opbakning til lovforslagets hensigt om, at det skal være trygt og sikkert at færdes i trafikken. Derfor er ITD naturligvis også enig i, at der skal sættes hårdt ind over for hensynsløse trafikanter, der udsætter andre for fare med uacceptabel og hensynsløs kørsel.

ITD er bekendt med bevæggrundene for ønsket om at bekæmpe vanvidskørsel, men som fremført i nedenstående vil nærværende lovforslag have en række negative følgevirkninger for transport- og logistikbranchen, uden at det hverken er proportionelt eller i overensstemmelse med baggrunden for lovforslaget. Det er derfor helt afgørende, at en stramning af lovgivningen ikke går ud over basale retsprincipper.

På vegne af danske transport- og logistikvirksomheder er ITD stærkt bekymret for, at der fremover som udgangspunkt skal ske en konfiskation af et køretøj anvendt til denne type overtrædelser, uagtet om føreren selv ejer køretøjet eller køretøjet er ejet af en tredjemand. ITD's indsigelser omhandler udelukkende sidstnævnte forhold, da vi anser det som dybt urimeligt og en alt for vidtgående praksis at pålægge virksomhederne store økonomiske tab for en forseelse, som de ikke selv har været ansvarlige for.

ITD anser det heller ikke som en formildende omstændighed, at konfiskeringen ikke kan finde sted, hvis den anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. For det første fremgår det af høringsmaterialet, at der er tale om en snæver undtagelse, idet udgangspunkt er en konfiskering, hvorfor undtagelsen vil være en vurderingssag med stor usikkerhed for virksomhederne. Dernæst er det vores opfattelse, at konfiskeringen vil medføre, at den pågældende virksomhed ikke har adgang til produktionsapparatet i perioden mellem konfiskeringen og sagsafgørelsen, hvilket vil føre til yderligere økonomiske tab. Endeligt finder ITD det problematisk, at ejeren herefter må søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav mod føreren. ITD skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at tunge erhvervskøretøjer er meget dyre i

anskaffelse, og at det derfor kan blive problematisk af få godtgjort hele det berørte beløb. Dette skal sammenholdes med, at virksomhederne vil være nødsaget til at anskaffe sig et nyt køretøj før en sagsafgørelse.

Derudover er ITD bekymret for den fremlagte afgrænsning af de færdselsovertrædelser, som betegnes som vanvidskørsel. Det gør sig især gældende for "uagtsomt manddrab under særligt skærpene omstændigheder" og "særligt hensynsløs kørsel".

For så vidt angår "uagtsomt manddrab under særligt skærpene omstændigheder" skal ITD påpege, at forholdet begået i forbindelse med spirituskørsel, overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 eller 2, eller særligt hensynsløs kørsel, anses for at være en særligt skærpene omstændighed. Det gør sig også gældende, at et motorkøretøj ikke må føres eller forsøges ført af nogen, som på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han eller hun er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. Der er hermed relativt vide rammer for at konfiskere køretøjet, selvom transport- og logistikvirksomhederne allerede i dag gør alt for at sikre, at deres medarbejdere overholder nævnte bestemmelse. Derudover medfører forslaget, at køretøjet kan konfiskeres med det samme, uagtet at skyldsspørgsmålet først skal afgøres i retten.

Med hensyn til bestemmelserne om "særligt hensynsløs kørsel" er der tale om en meget vid og uklar bestemmelse, hvor det ikke er præciseret, hvad dette dækker. Det kan derfor være svært, for ikke at sige umuligt, for en ejer af et eller flere køretøjer at skulle tage sine forholdsregler med hensyn til at forhindre en eventuel overtrædelse heraf.

Med al respekt for forslaget ellers prisværdige formål bemærkes det, at L127 generelt har det problem, at forslaget kan medføre, at det er det forkerte retssubjekt, der bliver straffet i processen. Ved de bestemmelser om konfiskation, lovgiver stiller forslag om, er der stor risiko for, at ejeren af køretøjet bliver straffet, i form af et økonomisk tab, tab af materiel, tab af produktionsapparat, sagsomkostninger, m.m. ITD skal endnu engang understrege, at det ikke nødvendigvis er ejeren, der har begået færdselsforseelserne. Fokus bør rettes mod rette retssubjekt, som er føreren.

Set i lyset af formålet med forslaget samt ITD's ovenstående bemærkninger, foreslår ITD, at de skærpene krav i L127 alene kommer til at gælde for køretøjer med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg. De nuværende regler på færdselslovens område dækker efter ITD's opfattelse behovet for så vidt angår kontrol og sanktioner af førere og ejere af køretøjer med en tilladt totalvægt over 3.500 kg.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til ovenstående.

Med venlig hilsen

ITD

Marianne Frank
Chefkonsulent

Att.: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Sagsnummer 2019-7190

Den 20. januar 2021

Høring over Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

Dansk Mobilitet (tidl. Danske Biludlejere) har modtaget Transportministeriets høring af 16. december 2020 vedrørende ovennævnte¹ og har følgende bemærkninger hertil.

Generelle bemærkninger

Dansk Mobilitet støtter, at regeringen vil styrke politiets muligheder for at sætte hårdt ind mod bilisters vanvidskørsel og sikre trygheden på de danske veje.

Dansk Mobilitet mener, at vanvidsbilister skal straffes hårdt. Det skal der være ingen tvivl om. Som Justitsministeriet, Rigsadvokaten og Danmarks Statistik har oplyst findes der dog ingen tal for antallet for antallet af sigtelser, anmeldelser og domfældelser for vanvidskørsel². Der er heller ingen tilgængelige informationer vedrørende hvorvidt vanvidsbilister anvender *samme* køretøj til ny overtrædelse efter sigtelse, anmeldelse eller domsfældelse. Med andre ord, der lovgives uden at kende det reelle omfang af vanvidskørsel, og dermed det samfundsmæssige behov for obligatorisk konfiskation af en tredjemands køretøj.

I lovforslaget anføres at Rigspolitiet har oplyst, at der er behov for at sætte ind over for vanvidsbilister, der kører i leasede biler³. Imidlertid er der i det i lovforslaget anførte ingen bemærkninger fra myndigheder eller anden information, der peger på at biludlejningsbranchen skulle have udfordringer med udlejning til vanvidsbilister ligesom der er ingen bemærkninger eller oplysninger, som peger på at firmabiler angiveligvis skulle blive anvendt til vanvidskørsel. Lovforslaget har således et langt mere vidtgående omfang end Rigspolitiets ønske, idet lovforslaget ikke kun rammer leasede biler, men også udlejningsbiler, firmabiler og debiler. Dansk Mobilitet bemærker på den baggrund, at der kan stilles spørgsmålstejn ved om konfiskation af tredjeparts biler, herunder biludlejningsbiler, forfølger eller på anden vis bidrager til lovforslagets anførte formål om at varetage færdselssikkerheden og kriminalitetsbekæmpelse⁴.

Dansk Mobilitet vil gerne understrege at et køretøj alene er en løsørengstand. Enhver bil kan i princippet anvendes til vanvidskørsel, og der kan derfor ikke være tale om en mere eller mindre

¹ Lovforslag nr. L 127.

² <https://www.ft.dk/samling/2019/alm-del/reu/spm/875/svar/1639502/2158173.pdf> & <https://www.ft.dk/samling/2019/alm-del/reu/spm/1025/svar/1651774/2179469.pdf>

³ Lovforslagets side 4.

⁴ Lovforslagets side 26.

grad af individuel "vanvidsbil". Der er intet præventivt ved at bortsælge en tredjeparts køretøj. Gerningsmanden er vanvidsbilisten, og det er gerningsmandens ejendom, der skal rammes – ikke uskyldiges ejendom.

Som repræsentant for den samlede danske biludlejningsbranche mener Dansk Mobilitet, at der skal manes til forsigtighed, når man ønsker at indføre regler, der påvirker den enkeltes ejendomsret til sin bil, uagtet om ejeren faktisk selv har begået en lovovertrædelse. I modsat fald risikerer man at gå på unødigt kompromis med retssikkerheden.

Dansk Mobilitet forventer, at såfremt lovforslaget bliver vedtaget i den nuværende form vil lovligheden af konfiskation af udlejningsbiler ved førstegangstilfælde af lejerens vanvidskørsel blive anfægtet ved domstolene. Det er ingen parter tjent med.

Dansk Mobilitet hovedsynspunkter

- Dansk Mobilitet støtter at bilister straffes hårdt og konsekvent ved færdselsovertrædelser, der betegnes som vanvidskørsel. Dansk Mobilitet mener, at spirituskørsel med en promille over 2,00 er for høj. Spirituskørsel med en promille på 1,50 skal ifølge Dansk Mobilitet betegnes som vanvidskørsel.
- Dansk Mobilitet bemærker, at konfiskationsbestemmelserne vil øge erhvervsrisikoen væsentligt hos biludlejere og delebilstjenester, hvilket rammer den grønne omstilling negativt.
- Dansk Mobilitet bemærker, at der foreslås en konfiskationsordning for tredjemandskøretøjer, der er langt mere vidtgående end i nabolandene uden at have dokumenteret at det har en effekt på færdselssikkerheden eller kriminalitetsbekæmpelsen.
- Dansk Mobilitet mener, at de strafbestemmelser, der retter sig imod vanvidsbilisten og *ikke* tredjemand, er tilstrækkelige til at opnå lovforslagets formål, og at obligatorisk konfiskation af tredjemands køretøj hertil går længere end nødvendigt. Dansk Mobilitet mener, at obligatorisk konfiskation af et tredjemandskøretøj ved førstegangstilfælde af vanvidskørsel bl.a. er i strid med proportionalitetsprincippet og kan true virksomhedernes retssikkerhed.
- Dansk Mobilitet gør gældende, at i betragtning af den samlede effekt af de fremlagte foranstaltninger vil de foreslåede bestemmelser om obligatorisk konfiskation fra tredjemand ved førstegangstilfælde være udtryk for en urimelig balance og tvinge biludlejerne til at bære en uforholdsmæssig, individuel byrde i strid med artikel 1 i tillægsprotokol nr. 1 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention (EMRK).
- Dansk Mobilitet mener, at det foreslåede meget vidtgående objektive strafansvar for alle udlån af biler, der medfører obligatorisk konfiskation af biler fra tredjemænd ved førstegangstilfælde af vanvidskørsel sammenholdt med den processuelle behandling i henhold

til strafferetsplejens regler, herunder den bevismæssige vurdering, ikke er i overensstemmelse med uskyldsformodningen, retten til retfærdig rettergang samt principperne om straffens personalitet, jf. artikel 6, stk. 2 og artikel 7 i EMRK⁵.

Dansk Mobilitets ændringsforslag

- Bestemmelserne om obligatorisk konfiskation fra tredjemand udgår af lovforslaget.
- Udlejningsbiler reguleret i henhold til udlejningsbekendtgørelsen⁶ undtages konfiskationsbestemmelserne.
- Først ved 2. overtrædelse af reglerne omkring vanvidskørsel kan et køretøj konfiskeres, således biludlejningsbranchen kan udelukke tidligere dømte.
- En due-diligence certificeringsordning, der undtager biludlejningsselskaber for konfiskationsbestemmelserne, såfremt udlejeren har visse processer på plads f.eks. kontrol af lejers økonomi.
- Det bør aftales at loven tages op til evaluering efter en kortere periode f.eks. tolv måneder – også henset til lovens vidtgående omfang.

Obligatorisk konfiskation fra tredjemand

I lovforslaget foreslås at obligatorisk konfiskation skal ske i tilfælde, hvor føreren af køretøjet ikke er identisk med ejeren. Der vil således skulle ske konfiskation i førstegangstilfælde og uanset ejerforholdet for det anvendte køretøj, og det anvendte køretøj vil derfor også skulle konfiskeres, selvom det er ejet i sameje, ejet af en ægtefælle eller samlever eller hvis det er lånt, lejet eller leaset, mv.

Lovforslaget lægger op til, at biludlejere får et redskab til at se om lejer tidligere er straffet for vanvidskørsel. Det er brugbart og vil hjælpe med at mindske risikoen for udlejning til vanvidsbilister. Det hjælper dog desværre ikke ved førstegangforseelser. Ligeledes giver dette redskab ingen muligheder for at undersøge udenlandske lejere, som i princippet med samme sandsynlighed kan komme til at køre for stærkt gennem et vejarbejdsområde og derfor blive betragtet som en vanvidsbilist. Det er meget ærgerligt.

Selvom borgerne og virksomheden har taget alle nødvendige forholdsregler, levet op til sine forpligtelser og har handlet i god tro, kan bilen fortsat konfiskeres. Det er – som ministeriet også bemærker⁷ – et alvorligt og meget indgribende indgreb i borgeres og virksomheders retssikkerhed.

Undtagelsesmulighed; uforholdsmæssigt indgribende for ejeren

Ministeriet forslår, at konfiskation af tredjemands køretøj ikke kan ske, hvis konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Ministeriet anfører at 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 føreren⁸. Udgangspunktet kan fraviges, hvis ejeren godtgør, at adgangen til at gøre

⁵ Se bl.a. EMRKs dom af 28. juni 2018 i sagen G. I. E. M. s.r.l. m.fl. mod Italien, præmis 243.

⁶ BEK nr 463 af 02/05/2013, "Bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører".

⁷ Lovforslagets side 21.

⁸ Lovforslagets side 22.

et erstatningskrav gældende over for føreren ikke er tilstrækkeligt til at forhindre, at konfiskationen vil være uforholdsmæssig indgribende.

Dansk Mobilitet mener at lovforslagets undtagelsesmulighed for konfiskation fra tredjemand er så snæver og vagt formuleret, at konfiskation fra tredjemand behandles, som om tredjemanden allerede var fundet skyldige og endeligt var blevet domfældt.

Det fremgår af lovforslaget at det er et krav at ejeren forsøger at få gjort sit erstatningskrav gældende overfor føreren forud for vurderingen om, hvorvidt konfiskationen vil være uforholdsmæssig indgribende overfor tredjemanden. Transport- og Boligministerieret mener, at stigningen i antallet af konfiskerede køretøjer på baggrund af lovforslaget vil medføre et merprovenu til staten på ca. 20,6 mio. kr. årligt fuldt indfaset.

I forbindelse med det lovforberedende arbejde udtalte Justitsministeren i november i Folketinget: *" Vi lægger jo parallelt et forslag frem, hvor vi siger, at dem, som begår vanvidskørsel, også skal have deres biler beslaglagt, konfiskeret og bortsolgt, og bortsolgt på en måde, hvor provenuet for det salg tilfalder statskassen, og de dermed må lide den tort, at det våben, de har brugt til deres misgerning, så endegyldigt bliver taget fra dem."*⁹

Dansk Mobilitet bemærker til ovenstående citat at konfiskationsordningen betyder, at biludlejerne og *ikke* gerningsmændene i overvejende grad vil lide den "tort" som bortsalget medfører. Ifølge lovforslaget forudsættes det, at undtagelsesmuligheden *alene* anvendes i tilfælde, hvor ejeren godtgør, at adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren efter en samlet vurdering af sagens omstændigheder ikke er tilstrækkelig til at forhindre, at konfiskationen er uforholdsmæssig indgribende for ejeren, f.eks. fordi et erstatningskrav mod føreren reelt er illusorisk.¹⁰ Derudover er det en forudsætning for at undtagelsesbestemmelsens vil kunne bringes i anvendelse, at ejeren i tilstrækkelig og relevant grad har undersøgt kontraktpartens økonomi og ikke på den baggrund med rimelighed kunne forudse, at et erstatningskrav ville være dækningsløst.

En biludlejer vil med bestemmelsen om obligatorisk konfiskation opleve store administrative og økonomiske byrder for at kunne godtgøre at det udlejet køretøj ikke skal bortsælges grundet en lejers vanvidskørsel. Der er pålægges således en meget stor og væsentlig administrativ byrde på biludlejerne, idet udlejerne først skal fremsætte et erstatningskrav og dette erstatningskrav skal afprøves ved domstolene. Kun såfremt erstatningskravet findes at være illusorisk, kan konfiskation fraviges og biludlejereren kan få udleveret bilen. Og det er vel at mærke uden at konfiskationen har en dokumenteret effekt på færdselssikkerheden.

Dansk Mobilitet finder det stærkt kritisabelt at lovforslaget anfører "ingen" administrative konsekvenser for erhvervslivet ved lovforslaget¹¹. Som beskrevet pålægger lovforslaget biludlejerne store administrative byrder, herunder helt nye krav til at undersøge kundens økonomi, samt en væsentlig forøget erhvervsrisiko. Dansk Mobilitet vurderer, at den væsentligt forøget erhvervsrisiko medfører en signifikant forhøjet forsikringspræmie for samtlige biludlejningselskaber.

⁹ <https://www.ft.dk/samling/20201/spoergsmaal/s432/index.htm#speak64>

¹⁰ Lovforslagets side 38.

¹¹ Lovforslagets side 29.

Dansk Mobilitet finder det ydermere kritisabelt, at der 15. december, dvs. dagen før fremsættelse af lovforslaget om udvidet adgang til konfiskation, er indgået en politisk aftale om politiets og anklagemyndighedens økonomi¹², hvori det er forudsat at 53 mio. kr. for salg konfiskerede biler tilfalder staten på trods af at lovforslaget ikke har været i høring endnu og ej heller lovbehandlet. Det er særligt kritisabelt, idet de brancher og segmenter forslaget berører, herunder biludlejning, delebilstjenester, virksomheder med firmabiler, ikke er blevet inddraget i tilstrækkelig grad i det lovforberedende arbejde.

Transport- og Boligministeriet skriver:

*"For så vidt angår konfiskation, når køretøjet er lånt af f.eks. en ven, et familiemedlem mv., er det endvidere i praksis særdeles vanskeligt at bevise, at ejeren havde viden om, hvad køretøjet skulle anvendes til, eller at ejeren f.eks. var bekendt med, hvordan låntageren normalt opfører sig i trafikken. Konfiskation bør således ved de mest alvorlige overtrædelser af færdselsloven kunne ske uanset ejerforhold for det pågældende køretøj."*¹³

Det fremgår af lovforslaget af strafferetsplejens regler finder anvendelse i sager om tredjemandskonfiskation.

Den citerede bemærkning vurderes til at være meget vidtgående, idet det må forstås således at Ministeriet foreslår et objektive strafansvar. Med andre ord, der foreslås et objektive strafansvar ved alle udlån af biler – det være sig til en ven, kusine, partner eller lejer.

Dansk Mobilitet finder det bemærkelsesværdigt, at der i lovforslaget ingen omtale eller bemærkninger er vedrørende konfiskationsbestemmelsernes forhold til Grundlovens § 73 om ejendommens ukrænkelighed.

Nabotjek af obligatorisk konfiskation fra tredjemand

Som Justitsministeriet har oplyst¹⁴ kan der hverken i Norge, Sverige, Belgien eller Østrig ske konfiskation af køretøj ejet af tredjemand.

I Finland kan der ikke ske konfiskation, hvis køretøjet er helt eller delvist ejet af en person, som ikke er lovovertræderen, ikke er medskyldig til forbrydelsen eller for hvem eller med hvis samtykke forseelsen er begået. Som regel kan et køretøj, som ikke tilhører lovovertræderen, ikke konfiskeres.

I Tyskland kan der kun ske konfiskation fra tredjemand, hvis ejeren af bilen har vidst, at bilen ville blive brugt til vanvidskørsel, eller hvis ejeren på letsindig vis har medvirket til, at bilen kunne blive benyttet til vanvidskørsel.

¹² <https://www.justitsministeriet.dk/pressemeddelelse/bred-fleraarsaftale-for-politiet-og-anklagemyndigheden-paa-plads/>

¹³ Lovforslagets side 21.

¹⁴ <https://www.ft.dk/samling/20182/almdel/reu/spm/200/svar/1614015/2116220.pdf>

Dansk Mobilitet understreger på baggrund af ovenstående, at Danmark således går enegang med obligatorisk konfiskation af køretøj ejet af tredjemand. Dansk Mobilitet påpeger på ny, at Danmark herved indfører en konfiskationsordning, der er langt mere vidtgående end i nabolandene uden det umiddelbart er dokumenteret, at det har en effekt på færdselssikkerheden eller kriminalitetsbekæmpelsen.

Lovmæssigheden af obligatorisk konfiskation fra tredjemand

Den foreslåede konfiskationsordning 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 forslaget, uanset om overtrædelserne er begået af ejeren af køretøjet eller af tredjemand.

Dansk Mobilitet bemærker, at den i lovforslaget omtalte afgørelse af 17. maj 2018 i sagen Comautoport Leasing mod Rumænien ikke ses at være offentliggjort.

Krænkelser af Artikel 1 i tillægsprotokol nr. 1 i EMRK

Lovmæssigheden af en konfiskationsforanstaltning har været afprøvet flere gange med påstand om krænkelse af Artikel 1 i protokol nr. 1¹⁵ i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention¹⁶ (herefter EMRK eller Domstolen).

Som Domstolen har fastslået ved mange lejligheder, skal sådan en indblanding i ejendomsret være foreskrevet ved lov, forfølge et eller flere legitime mål, overholde processuelle rettigheder og være proportional.

1. Kravet om legalitet

Domstolen har udtalt, at artikel 1 indeholder kvalitative krav til hjemmelsgrundlagen, navnlig om *retsreglernes tilgængelighed, retsreglernes klarhed og retstilstandens forudsigelighed*, Zlinsat mod Bulgarien, dom af 15.05.05, præmis 98.

De kvalitative krav til legaliteten indebærer, at *indholdet og omfanget af de beføjelser*, der er overladt til offentlige myndigheder, og som giver hjemmel til at foretage, skal være klart og præcist angivet¹⁷.

Domstolen har i *Beyeler-dommen*¹⁸ udtalt, at *"det element af usikkerhed, der er i de nationale regler, og det betydelige spillerum, som dette giver myndighederne, er en relevant omstændighed, der skal tages med i betragtning ved vurderingen af, om foranstaltningen var udtryk for en rimelig balance"*.

¹⁵ Artikel 1: *"Enhver fysisk eller juridisk person er berettiget til uforstyrret nydelse af sin ejendom. Ingen må beroves sin ejendom undtagen i samfundets interesse og i overensstemmelse med de ved lov og folkerettens almindelige principper fastsatte betingelser."*

¹⁶ Den europæiske konvention til beskyttelse af menneskerettigheder og grundlæggende frihedsrettigheder.

¹⁷ Jf. Jon Fridrik Kjølbro, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention for praktikere (5. udgave, 2020), side 1345.

¹⁸ Beyeler mod Italien, dom af 05.01.00, præmis 109-110.

Dansk Mobilitet bemærker, at der vurderes at være meget lidt forudsigelighed i den danske retstilstand vedrørende obligatorisk konfiskation af køretøjer fra tredjemand, og at de foreslåede regler vil skabe usikkerhed, herunder i relation til anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen "uforholdsmæssigt indgribende".

2. Kravet om legitimt formål

For det andet stiller EMRK krav om, at indgrebet sker til varetagelse af et *anerkendelsesværdigt* eller *legitimt formål*.

Formålet med den foreslåede bestemmelse om obligatorisk konfiskation af tredjemandskøretøj fremgår af lovforslagets side 29:

" Transport- og Boligministeriet finder, at det af hensyn til færdselssikkerheden er væsentligt, at køretøjerne kan konfiskeres – også i tilfælde, hvor de er ført af en anden end ejeren. Det er efter Transport- og Boligministeriets opfattelse ikke rimeligt, at en fører ved de mest alvorlige færdsels-overtrædelser kan undgå konfiskation af køretøjet, blot fordi køretøjet f.eks. er leaset, og dermed fortsætte med at begå overtrædelser af færdselsloven i det samme køretøj."

Dansk Mobilitet bemærker, at der – efter vores viden – er ingen dokumentation eller andre oplysninger, som indikerer at vanvidsbillister – eller andre som begår overtrædelser af færdselsloven i en udlejningsbil – anvender det *samme* udlejningskøretøj igen efter overtrædelser. At en lejer anvender den *samme* udlejningsbil til en ny overtrædelse af færdselsloven, er ikke situationen på nuværende tidspunkt, og det vil blot blive endnu mindre sandsynligt med de foreslåede straffebestemmelser, som retter sig imod *vanvidsbilisten* og *ikke* tredjemanden. Med lovforslaget lægges der således bl.a. op til at skærpe straffen fra bøde til et udgangspunkt om ubetinget fængsel i 20 dage i førstegangstilfælde for overtrædelse af færdselslovens regler om de groveste hastigheds-overtrædelser, mv.

3. Kravet om processuelle rettigheder

Når myndigheder, der har foretaget et indgreb i en beskyttet rettighed, har skønsmæssige beføjelser, vil det ved vurderingen af indgrebets forenelighed med konventionen være relevant, om der er indbygget processuelle garantier i den nationale ordning. Domstolen har således i praksis indfortolket processuelle garantier i artikel 1. Den nationale proces skal give individet en rimelig mulighed for at fremføre sin sag for de ansvarlige myndigheder med henblik på effektivt at kunne anfægte de foranstaltninger, der udgør et indgreb i individets rettigheder¹⁹.

Hvis der i forbindelse med en straffesag skal ske konfiskation af aktiver, der tilhører eller hævdes at tilhøre tredjemand, følger det af kravet om en retfærdig rettergang, at tredjemand skal have mulighed for at varetage sine interesser, enten i forbindelse med straffesagen eller en separat proces, og det vil være naturligt, at tredjemand får status af part i processen²⁰.

¹⁹ Se bl.a. præmis 56 i G.I.E.M. S.r.l. m.fl. mod Italien, dom af 28.06.18, § 302.

²⁰ Jf. Jon Fridrik Kjølbro, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention for praktikere (5. udgave, 2020), side 666.

Ved indgreb har den berørte krav på, at de nationale myndigheder har foretaget en tilstrækkelig grundig prøvelse af indgrebets berettigelse. Det er ikke kun et krav, at den nationale domstol kan foretage en prøvelse af indgrebets proportionalitet, men at den faktisk foretager en sådan proportionalitetsbedømmelse. Det er også et krav, at domstolene i tilstrækkelig grad har begrundet deres afgørelser, således at det er muligt at se grundlaget for proportionalitetsvurderingen²¹.

4. Kravet om proportionalitet

Med hensyn til foranstaltningens proportionalitet kræver artikel 1 i protokol nr. 1, at der ved hvert indgreb i ejendomsretten skal være en rimelig grad af proportionalitet mellem de foranstaltninger, der benyttes, og de formål, der varetages ved indgrebet²².

Kravet indebærer både et krav om, at foranstaltningerne skal være egnede til at opnå det formål, der varetages med indgrebet, og at foranstaltningerne ikke må gå videre end nødvendigt for at opnå det pågældende formål.

Ved vurdering af om proportionalitetskravet er opfyldt, foretager Domstolen en konkret helheds-vurdering af sagen. Domstolen vurderer de forskellige interesser, der er involveret, herunder om der er udbetalt kompensation, parternes adfærd, de benyttede foranstaltninger og den måde, hvorpå de gennemføres, herunder om det har medført uvished for enkeltpersoner.

Hvis der ikke er foretaget en "rimelig balance" (engelsk; fair balance), fastslår Domstolen, at klager har båret en "individuel og uforholdsmæssig byrde" i strid med kravet om en rimelig balance, jf. Broniowski mod Polen, dom af 22.06.04, præmis 151.

Som Domstolen har bemærket ved dom af 24. juli 2012 i sagen Waldemar Nowakowski mod Polen, præmis 56, er den nødvendige balance ikke opfyldt, hvis den pågældende har været nødt til at bære en individuel og uforholdsmæssig byrde. Denne bemærkning er gentaget i Domstolens dom af 28. april 2016 i sagen Vasilevski mod Makedonien, præmis 49, og ligeledes i Domstolens dom af 28. juni 2018 i sagen G. I. E. M. s.r.l. m.fl. mod Italien, præmis 300.

Kravet om proportionalitet i konfiskationsforanstaltningen vil altså ikke være opfyldt, hvis biludlejer eller andre tredjeparter har måttet bære en individuel og uforholdsmæssig byrde.

I Bowler-dommen²³ fandt Domstolen at det udgjorde en krænkelse af Artikel 1, at et parti varer, som et selskab fik transporteret til modtageren af fragtfirma, blev beslaglagt og efterfølgende konfiskeret som følge af, at fragtfirmaret havde smuglet narko skjult i kasserne med varer. Domstolen lagde vægt på, at klager ikke havde mulighed for at anfægte konfiskationen og føre bevis for god tro ved valg af fragtfirma.

I Yildirim-sagen²⁴ fandtes det at være foreneligt med artikel 1, at en lejet bus, der var benyttet til menneskesmugling, var blevet konfiskeret i forbindelse med en straffesag mod lejeren. Ejeren havde ikke tilstrækkeligt godtgjort, at han havde handlet i god tro.

²¹ Jf. Jon Fridrik Kjølbro, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention for praktikere (5. udgave, 2020), side 1344.

²² Jf. Jon Fridrik Kjølbro, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention for praktikere (5. udgave, 2020), side 1349.

²³ Bowler International Unit mod Frankrig, dom af 23.07.09, præmis 34-47.

²⁴ Yildirim mod Italien, afgørelse af 10.04.03.

I Andonoski-dommen²⁵ fandtes det at udgøre en krænkelse, at en taxachauffør fik konfiskeret sin taxa forbindelse med en straffesag mod en passager, der blev dømt for menneskesmugling vedrørende to andre passager i taxaer. Der var tale om en regel om automatisk konfiskation, der ikke gav mulighed for at vurdere de konkrete forhold.

Domstolen udtalte i dom af 3. september 2020 i sagen Anev og Najdovski mod Nordmakedonien, præmis 27 (egne understregninger), at *“The Court notes that the applicants were fined for the misdemeanours and that the goods that they were transporting were confiscated. It considers that it has not been convincingly shown that in the circumstances of the case those sanctions would not have been sufficient to achieve the desired deterrent effect and to prevent similar offences in the future. The confiscation of the lorries, as an additional sanction, was, in the Court’s view, disproportionate in that it imposed an excessive burden on the applicants.”*

En vanvidsbilist, som står til at blive straffet for vanvidskørsel i udlejningskøretøj, vil ikke kunne anvende det samme udlejningskøretøj på ny. Med lovforslaget lægges der bl.a. op til at skærpe straffen fra bøde til et udgangspunkt om ubetinget fængsel i 20 dage i førstegangstilfælde for overtrædelse af færdselslovens regler om de groveste hastighedsovertrædelser, ulovlig kap- og vædekørsel samt kørsel i frakendelsestiden, når frakendelsen skyldes vanvidskørsel. Retsplejelovens § 831 om straksdomme kan også finde anvendelse i sager om vanvidskørsel. Der er således intet som indikerer, at vanvidsbilisten med de ovennævnte strafbestemmelser kan anvende det samme køretøj til at begå vanvidskørsel på ny.

Dansk Mobilitet mener, at de strafbestemmelser, der retter sig imod vanvidsbilisten og ikke tredjemand, er tilstrækkelige til at opnå lovforslagets formål, og at obligatorisk konfiskation af tredjemands køretøj hertil går længere end nødvendigt. Dansk Mobilitet mener, at obligatorisk konfiskation af et tredjemandskøretøj ved førstegangstilfælde af vanvidskørsel er i strid med proportionalitetsprincippet og retssikkerhedsprincippet.

Dansk Mobilitet gør derfor gældende, at i betragtning af den samlede effekt af de fremlagte foranstaltninger vil de foreslåede bestemmelser om obligatorisk konfiskation fra tredjemand ved førstegangstilfælde af vanvidskørsel være udtryk for en urimelig balance og tvinge biludlejerne til at bære en uforholdsmæssig, individuel byrde i strid med artikel 1 i tillægsprotokol nr. 1 i EMRK²⁶.

Krænkelser af artikel 6, stk. 2 sammenholdt med artikel 7 i EMRK

Det fremgår af lovforslaget, at i sager om konfiskation af tredjemands køretøj viser retspraksis, at strafferetsplejens regler kommer til anvendelse med de nødvendige tilpasninger, som følge af, at konfiskationssagen involverer en tredjemand, som ikke er sigtet eller tiltalt for den strafbare lovovertrædelse, der udløser konfiskationen²⁷. Det objektive strafansvar om obligatorisk konfiskation af tredjemandskøretøj, herunder biludlejningskøretøjer, behandles således efter strafferetsplejens almindelige regler.

²⁵ Andonoski mod Makedonien (FYRM), dom af 17.09.16, præmis 28-41.

²⁶ Se f.eks. Domstolens dom af 3. september 2020 i sagen Anev og Najdovski mod Nordmakedonien, præmis 27.

²⁷ Lovforslaget side 18.

Artikel 6, stk. 2,²⁸ udtrykker uskyldsformodningen, der er et element i kravet om en retfærdig rettergang, der er indeholdt i artikel 6, stk. 1. En klage vedrørende uskyldsformodningen og retten til retfærdig rettergang vil ofte blive vurderet i forhold til begge bestemmelser under ét²⁹.

Uskyldsformodningen er ikke generelt til hinder for nationale regler om formodning for strafansvar, men den sætter dog visse grænser herfor. Ved vurderingen af, om en formodning for skyld er forenelig med konventionen, lægges der bl.a. vægt på forholdets alvor, og om forsvarrets rettigheder er respekteret.

Strafansvar er personligt og påhviler den person, der har begået forholdet. Det kan udgøre en krænkelse af retten til retfærdig rettergang og uskyldsformodning at pålægge strafansvar for tredjemands handlinger³⁰.

Domstolen har f.eks. anset det for at udgøre en krænkelse af uskyldsformodningen at nogle *arvinger på objektivt grundlagt ifaldt strafansvar* for afdødes skatteunddragelser, så de ikke blot hæftede økonomisk for afdødes skattegæld, men blev idømt en bøde.

I Falk-sagen fandtes det ikke at udgøre en krænkelse, at en ejer af en bil blev *idømt en bøde for en færdselsforseelse, selv om ejeren ikke havde været fører af bilen*. Efter national ret var ejeren ansvarlig, når førerens identitet ikke kunne fastslås på gerningstidspunktet. Domstolen lagde bl.a. vægt på, at reglerne havde til formål at sikre, at færdselsforseelser ikke forblev ustraffet, selv om førerens identitet ikke kunne fastslås på gerningstidspunktet, og ejeren var ikke uden muligheder for forsvar, idet ejeren blandt andet ikke ifaldt ansvar, hvis bilen var blev anvendt mod ejerens vilje³¹.

Dansk Mobilitet bemærker, at vanvidslisten *vil* blive straffet for vanvidskørsel med de nye strafbestemmelser – *også* selvom om der ikke sker konfiskation af tredjemandskøretøj. Konfiskationsbestemmelserne imod tredjepart straffer *ikke* gerningsmanden. Derimod sørger de andre strafbestemmelser for at færdselsforseelsen forbliver straffet – og straffes hårdt.

I Domstolens dom i sagen *Sud Fondi SRL m.fl. mod Italien* af 20.01.09 fremgår af præmis 116 følgende (egne understregninger):

“116. As regards the Convention, Article 7³² does not expressly mention any mental link between the material element of the offence and the person deemed to have committed it. Nevertheless, the rationale of the sentence and punishment, and the ‘guilty’ concept (in the English version) and the corresponding notion of ‘personne coupable’ (in the French version), support an interpretation whereby Article 7 requires, for the purposes of punishment, an intellectual link (awareness and intent) disclosing an element of liability in the conduct of the perpetrator of the offence, failing which the penalty will be unjustified [...]”.

²⁸ Artikel 6, stk. 2: *“Enhver, der anklages for en lovovertrædelse, skal anses for uskyldig, indtil hans skyld er bevist i overensstemmelse med loven.”*

²⁹ Jf. Jan Fridrik Kjølbro, *Den Europæiske Menneskerettighedskonvention for praktikere* (5. udgave, 2020), side 720.

³⁰ *Ibid*, side 724.

³¹ *Ibid*, side 723-724.

³² *“Ingen straf uden retsregel.”*

I Domstolens dom af 28.06.18 i sagen G.I.E.M. S.r.l. m.fl. mod Italien anføres følgende i præmis 243-244 (egne understregninger):

“243. [...] *The Convention does not prohibit such presumptions in principle; it does, however, require the Contracting States to remain within certain limits in this respect as regards criminal law. According to the case-law, these limits will be overstepped where a presumption has the effect of making it impossible for an individual to exonerate himself from the accusations against him, thus depriving him of the benefit of Article 6 § 2 of the Convention. [...]*

244. *The Court reiterates that the Convention must be read as a whole and interpreted in such a way as to promote internal consistency and harmony between its various provisions [...]. Having regard to the common ground between Article 7 and Article 6 § 2, in their respective areas, namely that they protect the right of any individual not to be punished without his personal liability, involving a mental link with the offence, having been duly established, the Court finds that the case-law described above applies mutatis mutandis under Article 7.”*

EMRKs artikel 7 sammenholdt med artikel 6., stk. 2 må jf. Sud Fondi-sagen og G.I.E.M.-sagen mod Italien fortolkes således, at der kræves subjektiv tilregnelser i form af enten fortsæt eller uagtsomhed (krav om ”a mental link”) for at kunne pålægge en ”straf” i form af konfiskation af tredjemandskøretøj. Det følger af bestemmelsen som helhed, herunder formuleringen ”skyldig” og kravet om ”forudsigelighed”³³.

Dansk Mobilitet mener, at det foreslåede meget vidtgående objektive strafansvar for alle udlån af biler, der medfører obligatorisk konfiskation af biler fra tredjemand ved førstegangstilfælde af vanvidskørsel sammenholdt med den processuelle behandling i henhold til strafferetsplejens regler, herunder den bevismæssige vurdering, ikke er i overensstemmelse med uskyldsformodningen, retten til retfærdig rettergang samt principperne om straffens personalitet, jf. artikel 6, stk. 2 og artikel 7 i EMRK.

Dansk Mobilitet står selvfølgelig til rådighed for en uddybelse af nærværende bemærkninger.

Med venlig hilsen,

Christoffer Greenfort

Sekretariatschef

T: +45 33746750

Frederik Friis

Politisk konsulent

T: +45 33746254

³³ Se også Jon Fridrik Kjølbro, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention for praktikere (5. udgave, 2020), side 815.

20. januar 2021

Til Transport- og Boligministeriet
Sagsnummer 2019-7190
trm@trm.dk

Dele- og bybilsbranchens høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)"

GoMore, GreenMobility og SHARE NOW København, der drives af Arriva Danmark, er glade for, at vi må bidrage med vores høringssvar til Folketingets behandling af lovforslag L 127 med titlen "Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)".

Dele- og bybilsbranchen bidrager positivt til at reducere trængslen og klimapåvirkningen, ligesom vores brugere i højere grad cykler og bruger kollektiv trafik. Branchen er samlet set med til at levere på Danmarks klimamålsætninger, ligesom vi øger mobiliteten for de danskere, der ikke kan, vil eller har råd til at eje anden bil.

Derfor håber vi, at regeringen vil have mulighed for at imødekomme vores ønsker til det fælles bedre, så vi kan nå i mål med forhindre vanvidsbilismen.

Generelle bemærkninger til regeringens mål

Først og fremmest ønsker vi at slå fast ud over enhver tvivl, at dele- og bybilsbranchen støtter regeringen i målet om at begrænse vanvidsbilismen. Alle kriminelle bilister bør retsforfølges fuldt inden for lovens rammer.

Samtidigt er det vores klare overbevisning, at vi som samfund bedst begrænser vanvidsbilismen, inden bilisterne sætter sig bag rattet, og det bedst sker ved inddragelse af aktørerne i branchen. Den bedste lovgivning er en proaktiv indsats, der stopper skaden, inden den finder sted.

Derfor tager vores høringssvar udgangspunkt i, hvad regeringen med Folketingets bistand kan gennemføre af tiltag, der sikrer, at vi fjerner potentielle vanvidsbilister fra vejene, inden de udsætter andre for livsfare.

Specifikke bemærkninger til lovforslaget

I vores optik er kernen i lovforslaget – og derved indsatsen imod vanvidsbilisme – følgende paragraf:

” § 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 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. liter luft eller i et forhold, der medfører ubetinget fratagelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11. 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.«”

Dele- og bybilsbranchen forstår fuldt nødvendigheden af konfiskation af køretøjer, da det kan virke som en særdeles afskrækkende effekt for ejere af køretøjer, der bevidst muliggør vanvidsbilisme. Derudover kan vi forstå, at regeringen også tilbyder nye værktøjer til udlejningsbranchen, herunder adgang til eSkatData, så udlejerne selv kan forhindre udlejningen.

Samme ønsker har dele- og bybilsbranchen, så vi ditto kan bistå regeringen med at slå ned på vanvidsbilisme.

Konfiskation giver imidlertid ingen eller stærkt begrænset effekt i dele- og bybilsbranchen. Kernen i branchen er, at branchens aktører har en stor flåde af køretøjer (enten ejet af private borgere eller af et selskab), som brugerne frit kan vælge imellem til det ønskede formål. Eksempelvis eldrevne bybiler til korte ærinder, kassevogne til flytning, familiebiler til ferier, etc. Hvis en bruger foretager vanvidsbilisme med en dele- eller bybil, så vil konfiskation af det pågældende køretøj ingen effekt have, da den pågældende kunde isoleret set fortsat vil have mulighed for at anvende et nyt køretøj i flåden (eller værre, benytte en anden aktørs bilflåde).

Ligeledes vil et krav om fremvisning af straffeattest have begrænset effekt i vores verden. For det første vil det kun være et fåtal af brugerne, der vil færdiggøre processen, hvilket effektivt vil kvæle dele- og bybilsbranchen. Desuden vil kravet kun have en mærkbar effekt, hvis kravet skulle opfyldes ved hver ny udlejning eller brug, hvilket reelt vil umuliggøre udlejning. Disse problemer kan heldigvis løses nemt ved en "Hit/No hit"-løsning, som vi beskriver nedenfor.

Slutteligt bemærker vi, at skatteforhold er ikke værdifulde for at vurdere, hvorvidt en bruger er potentiel vanvidsbilist eller ej, da vores brugere kommer fra alle samfundslag og landsdele. Allerede nu ser vi derfor store socioøkonomiske forskelle i vores brugere, uden at det kriminaliserer nogle af dem. Derved er eSkatData desværre ikke et værktøj, som vores branche kan bruge.

Som reelle løsninger har vi derfor nedenfor indarbejdet vores anbefalinger til værktøjer, der modsat kan og vil have en betydelig effekt i at forhindre vanvidsbilister i dele- og bybilbranchen.

Anbefalede værktøjer til at modvirke vanvidsbilisme

Anbefaling 1: Dele- og bybilsbranchen bør få adgang til register eller en sortlistning af vanvidsbilister, der allerede er dømt, og så udelukkelsen kan ske automatisk før brugen. Sortlistningen bør foretages af branchen selv på offentligt kendte, objektive kriterier.

Således vil branchen kunne dele oplysninger imellem sig og derved selv udelukke de kriminelle, uden at de får mulighed for at sætte sig ind bag rattet af et kørekort igen. Hermed sikrer vi en stor del af proaktivitet fra branchen, så dømte vanvidsbilister ikke blot kan gå fra ét delebilsselskab til ét andet delebilsselskab.

Anbefaling 2: Den mest effektive løsning til at undgå vanvidsbilister er at ved at give branchen adgang til kørekortsregistret. Således vil branchen kontinuerligt kunne kontrollere gyldigheden af kørekort, fx som "Hit/No hit"-liste. For nuværende kan vi ikke løbende kontrollere, om et kørekort, som brugerne viser ved registrering, er gyldigt eller ej før hver brug.

En "Hit/No hit"-liste bør administreres af Rigspolitiet og designes sådan, at ingen private aktører får adgang til personfølsomme oplysninger. Deraf begrebet "Hit/No hit", da det for aktørene kun er vigtigt at kunne udelukke en person, der har overtrådt samfundets spilleregler. Aktørerne har intet behov for at vide, hvad vedkommende konkret er dømt for.

Derved kan man opsætte et relativt simpelt system, der automatisk udelukker de pågældende bilister, uden at deres ret til privatliv udfordres. Listen vil kunne administreres efter offentligt bestemte principper for at sikre maksimal persondatasikkerhed.

Opsummering og anbefaling til samarbejde

Vi håber, at regeringen og Folketinget vil inddrage vores anbefalinger i det videre lovforberedende arbejde. Hermed ønsker vi, at det nu står klart, at dele- og bybilsbranchen gerne vil forpligtes til at bidrage til den politiske målsætning.

Kun sammen med branchen kan samfundet slå hårdt og nødvendigt ned på vanvidsbilister, og helst inden de sætter sig bag rattet. Det kan dele- og bybilsbranchen levere på.

Vi står naturligvis til fuld rådighed for uddybning og spørgsmål, hvis det bliver relevant.

Bedste hilsner,

Matias Møl Dalsgaard
Adm. direktør
GoMore ApS

Thomas Heltborg Juul
Group CEO
GreenMobility A/S

Morten Jakobsen
Managing Director
SHARE NOW København

Transportministeriet

Pr. e-mail trm@trm.dk

(Ministeriets j.nr. 2019-7190)

**Forsikring
& Pension**

Ændring af færdselsloven (vanvidskørsel) - Forsikring & Pensions bemærkninger til L 127/2020-2021

Forsikring & Pension takker for muligheden for at afgive kommentarer og forslag til transportministerens forslag til Lov om ændring af færdselsloven, der er en del af regeringens bestræbelser på at bekæmpe vanvidskørsel.

Generelle bemærkninger

- Forsikring & Pension støtter overordnet intentionerne i lovforslaget, da forsikringsbranchen er enig i, at vanvidskørsel skal begrænset mest muligt og bør straffes hårdt. Forsikring & Pension skal dog henlede opmærksomheden på, at forslaget, som Forsikring & Pension læser det, har fået et meget bredt anvendelsesområde. F.eks. vil forslaget også omfatte og dermed hårdt økonomisk kunne ramme begge parter i et ganske almindeligt kort lejeforhold, hvor lejeren uforvarende f.eks. kører 85 km/t efter at have overset et skilt med hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Forsikring & Pension finder, at disse konsekvenser burde være klarere belyst i lovbemærkningerne.
- Forsikring & Pension har tilbage i august måned 2020 udtrykt sin støtte til skatteministeriets forslag om bl.a. leasingselskabers adgang til at hente data fra eSkat og pligt for leasingselskaber til at foretage en grundig kreditvurdering af leasingtager.
- Forsikring & Pension ønsker i lyset af en række erfaringer om de senere års udvikling på motorområdet tillige at fremhæve behovet for en øget myndighedsindsat og -tilsyn med det formål at få gældende og nye regler på motorområdet, som kan medvirke til at begrænse vanvidskørsel, overholdt i praksis. Der henvises til det særlige afsnit om andre forslag til bekæmpelse af vanvidskørsel i slutningen af nærværende høringssvar
- Forsikring & Pension er bekendt med Finans og Leasings forslag om, at der indføres en tilladelsesordning for leasingselskaber. Forsikring & Pension støtter dette forslag, der vil kunne medvirke til, at kriminelle får sværere ved at lease biler som dem, der i ganske mange tilfælde bliver anvendt til vanvidskørsel.

Konkrete bemærkninger til lovforslaget

Adgangen til konfiskation af køretøjet, selvom det ejes af et leasingselskab

18.01.2021

Forsikring & Pension
Phillip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf.: 41 91 91 91
fp@forsikringogpension.dk
www.forsikringogpension.dk

Claus Tønnesen
Juridisk rådgiver
Dir. 41919047
ct@forsikringogpension.dk

Sagsnr. GES-2020-00196
DokID 417921

Brancheorganisation
for forsikringselskaber
og pensionskasser

Forsikring & Pension finder det principielt betænkeligt, at en leaset bil, der er anvendt til vanvidskørsel, med meget begrænsede undtagelser vil blive konfiskeret. Betænelighederne er især følgende:

- Leasingsselskaberne har især på grund af den erfaringsmæssigt udbredte anvendelse af stråmænd i de kriminelle miljøer meget begrænset – om overhovedet – mulighed for i forbindelse med leasingaftalens indgåelse at vurdere risikoen for, at et konkret køretøj vil blive anvendt til vanvidskørsel. Adgangen til konfiskation bør derfor begrænses til tilfælde, hvor der har været grundlag mistanke om, at køretøjet – som i øvrigt ofte er klonede "muskelbiler" - leases af kriminelle med deraf erfaringsmæssig øget risiko for, at køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel
- Lovbemærkningerne om, at leasingsselskabet kan opnå økonomisk dækning hos føreren af køretøjet, har meget begrænset hold i virkeligheden, og forudsætter, at føreren af bilen er identificeret, hvilket erfaringsmæssigt ganske ofte ikke er tilfældet. Det er således i praksis yderst sjældent, at pengene kan hentes hos føreren, og leasingsselskabet vil, selvom det har undersøgt leasingtagers forhold nøje, stå med det fulde tab.
- Forsikring & Pension er langt fra sikker på, at forslaget om konfiskation, der rammer en leasinggivers ejendomsret, ikke vil blive betragtet som et ekspropriativt indgreb, som udløser erstatning efter grundlovens § 73. Forsikring & Pension hæfter sig ved, at dette spørgsmål tilsyneladende ikke er nærmere vurderet, end sig – hvad der havde været nærliggende - belyst i lovbemærkningerne.

Andre forslag til bekæmpelse af vanvidskørsel

Forsikring & Pension har forstået, at regeringen med lovpakken om vanvidskørsel sammen med Aftale om styrket om styrket regelefterlevelse på motorområdet fra april 2019 og Aftale om styrkelse af motorområdet fra juni 2020 har ønsket at iværksætte en samlet indsats med det formål at begrænse den kriminalitet, som er knyttet til import, køb/salg, leasing og finansiering, kontrol med samt brug af biler i Danmark.

Forsikring & Pension støtter som nævnt regeringens bestræbelser og dermed hovedtankerne i den lovgivning, som allerede er vedtaget eller som er fremsat i Folketinget.

Forsikring & Pension vil dog samtidig pege på en række andre forslag, som kan bidrage væsentligt og målrettet til yderligere styrkelse af motorområdet, bedre efterlevelse af gældende regler og begrænsning af kriminalitet med biler i form af vanvidskørsel og svindel med biler.

Forslagene er følgende:

Behov for kontrol af et køretøjs identitet og eksistens

Forsikring & Pensions medlemmer konstaterer i forbindelse med anmeldelse og behandling af forsikringsskader i ganske mange tilfælde, at bilen, der typisk er importeret fra udlandet, er klonet (dvs. er sammenstykket af komponenter fra forskellige biler, andre typer biler osv.), eller at der anmeldes skader på et køretøj, som viser sig slet ikke eksisterer eller er forsvundet.

Disse modeller er mulige at anvende af de kriminelle miljøer, fordi kontrollen med import, toldsyn og registreringssyn i Danmark er mangelfuld. Det kan fx undre, at der kan foretages et toldsyn af et køretøj, uden at der føres kontrol med, om køretøjets stelnummer tilhører det indleverede køretøj (kontrol kan foretages via

Forsikring & Pension

Sagsnr. GES-2020-00196

DokID 417921

udlæsning af motorstyringen). Derfor skal der flere ændringer end de fremsatte i spil, hvis formålet om en skærpet indsats mod vanvidskørsel skal lykkes. Kontrollen vil samtidig medvirke til at sikre en korrekt værdiberegning af køretøjet.

Forsikring & Pension

Sagsnr. GES-2020-00196

DokID 417921

Manglen på kontrol understreges af, at det ikke er tilstrækkeligt belyst, at den myndighedspålagte validering af køretøjer, som indføres i Danmark, og som følger af Registreringsbekendtgørelsens § 111, stk. 2 ("*Skatteforvaltningen giver inden for en frist på to måneder, den kompetente myndighed i den stat m.v., der har udstedt registreringsattesten, underretning om registrering her i landet*") foretages i praksis. Hvis myndighederne efterlevede det lovpålagte ansvar, ville det blive klarlagt, at mange køretøjer fortsat er registreret i og kører rundt i eksportlandet og dermed ikke er lovligt indført i Danmark.

Øget kontrol med synshaller

Det fremgår af *Aftale om styrkelse af motorområdet* fra juni 2020, at der er ved at blive afklaret en konkret model for oprettelse af specialsynshaller, som skal forbedre synsvirksomhedernes toldsyn, herunder sikre køretøjets identitet, tilstedeværelse og tilstand. F&P støtter dette arbejde, da udførelse af toldsyn i specifikke synshaller og med inddragelse af kvalificerede ressourcer vil kunne bidrage til at mindske udfordringerne på området. Det er dog afgørende, at nye tiltag ikke udelukkende etableres med henblik på at sikre, at der svares korrekt afgift af de importerede køretøjer. Vores medlemmer ser mange eksempler på køretøjer, som er blevet toldsynet med en stand *under middel*, og som kort tid efter (fx minutter eller få timer) er værende registreringsynet som værende i *god stand*. Der bør derfor indføres en automatisk kontrol med henblik på, at et toldsyn og et registreringsyn skal vise samme stand for køretøjet indenfor en fastsat periode, fx et døgn. Afviger standen, fx fra *middel* til *god stand*, skal køretøjet udtages til manuel kontrol, der samtidig vil kunne sikre identitet og tilstedeværelse.

Som alternativ eller i tillæg hertil kan det desuden overvejes, om en synshal, som har foretaget told og/eller registreringsyn, økonomisk skal hæfte for køretøjets identitet og tilstedeværelse.

Forsikring & Pension står til rådighed med yderligere oplysninger og opfordrer til en videre dialog om det aktuelle lovforslag og de foreslåede yderligere initiativer.

Med venlig hilsen

Claus Tønnesen



Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. e-mail til trm@trm.dk

19-01-2021

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbi@fdm.dk

Sagsnr.
S20-7447

Ref: DBL/

Høring over Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, sagsnummer 2019-7190)

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Problemer med vanvidsbilister har i flere år været kilde til foruroligende historier i medierne og fatale følger for uskyldige borgere, der har været på det forkerte sted på det forkerte tidspunkt. Samtidig er der mange medieomtaler af bilister, der gentagne gange tages for vanvidsbilisme for blot at få lov at køre videre, krænkende for retsbevidstheden.

Regeringens 'vanvidspakke' indeholder rigtigt mange gode elementer, som FDM kun kan bakke op om. Således indeholder nærværende lovforslag også flere gode elementer, som skærpelse af straffen for kø- og væddeløbskørsel, skærpelse af straffen for høje hastighedsforseelser og skærpelse af straffen for hindring af politiets eftersætning af andre køretøjer.

Men trods de gode intentioner er lovforslaget ikke uproblematisk. FDM er kritiske i forhold til den del af lovforslaget, der handler om at konfiskere bilen – mere specifikt konfiskation af tredjemands bil – og efterfølgende salg.

Selvom det kan være fristende at mene, at man bærer en del af skylden, hvis man låner sin bil ud til en person, der senere kører vanvidskørsel, må det i et retssamfund være således, at man straffer gerningsmanden for lovovertrædelsen – ikke andre. Det er trods alt ikke ulovligt at låne sin bil ud til andre, ligesom biludlån og privat billeje er godt for miljøet og den grønne omstilling.

Med lovforslaget bliver resultatet i denne sammenhæng, at man risikerer at straffe bilejere, der ikke har gjort noget ulovligt og ikke har haft mulighed for at gardere sig, ved at fratage dem og bortsælge deres bil. Det er ikke rimeligt, mener FDM. I et retssamfund som Danmark bør det være således, at man straffer gerningsmanden – ikke andre, uskyldige borgere.

Udspillet er blevet mødt af skeksis i leasingbranchen. Men lovforslaget rammer også privatpersoner, der låner bilen ud til familie eller omgangskreds,

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

eller hvis man lejer sin bil ud igennem en deleøkonomisk platform som for eksempel GoMore.

I praksis vil der være en række situationer, hvor det ville være vanskeligt for den private bilejer på forhånd at kunne forudse, at låntager eller lejer i det konkrete tilfælde ender med at benytte bilen til vanvidskørsel. Ikke desto mindre er det ejeren, der vil blive frataget bilen, og den værdi den udgør, selvom ejeren altså intet forkert har gjort. At ejeren kan rette et erstatningskrav mod vanvidsbilisten, er heller ikke en garanti for at bilejeren reelt kan begrænse sit økonomiske tab, herunder fordi gerningsmanden som følge af lovforslaget typisk vil ende i fængsel.

Dertil kommer, at konfiskation af tredjemands bil næppe har en præventiv effekt overfor gerningsmanden, da han eller hun ikke rammes af konsekvensen.

At vanvidsbilister skal stoppes og ikke have mulighed for umiddelbart at køre videre er en oplagt sanktion. I det lys kan det også være hensigtsmæssigt at sikre dette ved en øjeblikkelig beslaglæggelse af bilen. Men FDM opfordrer til, at man sikrer, at uskyldige, uforvarende bilejere kan få deres bil hurtigt igen efter en evt. beslaglæggelse. Kan det sandsynliggøres at bilejeren på forhånd var bekendt med, at der var en overhængende risiko for, at bilen skulle benyttes til vanvidskørsel – fx ved gentagelsestilfælde – kan konfiskation komme på banen.

Nok så vigtigt opfordrer vi også til, at lovforslaget følges op med flere færdselsbetjente på vejene, der dels kan sikre en generelt bedre trafiksikkerhed og respekt for færdselsloven, dels i større udstrækning kan få stoppet vanvidsbilisterne, inden det går galt. Ligeledes er det afgørende, at domstolssystemet tilføres de nødvendige ressourcer, så der kan ske en hurtig og effektiv behandling af denne – og andre – type færdselssager.

Der skal slås hårdt ned på vanvidsbilister og andre, der står i ledtog med disse, men man skal ikke tage alle andre uskyldige borgere med i faldet.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Fra: Rolf Skovlække <skovloekke@dmc-org.dk>
Sendt: 17. januar 2021 14:05
Til: Mail TRM
Emne: Journal nr. 2019-7190, Høringssvar vedr. L127 Forslag om ændring af Færdselsloven - (Id. nr. 717921)

Hermed fremsendes Danske MotorCyklister's kommentarer til det fremsendte lovforslag L127 vedrørende ændring af Færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel).

Danske MotorCyklister, DMC, finder overordnet, at der er tale om et fornuftigt forslag.

DMC har dog en stor bekymring vedrørende den del af forslaget, der åbner for øget adgang til konfiskation af køretøjer, der ikke ejes af føreren. For så vidt angår leasede køretøjer anerkender vi behovet for en øget adgang til konfiskation, og finder det mindre betænkeligt, da de som professionelle aktører har forskellige muligheder for bl.a. forsikring og lignende.

DMC finder den meget udvidede adgang til at konfiskere privatejede køretøjer, ejet af en anden end føreren, stærkt betænkelig. Det er der flere grunde til. For det første er der de rent moralske aspekter i, at man kan risikere, at man i en familie mister sit eneste transportmiddel som følge af et familiemedlems ubetænksomhed. Kan man forestille sig, at man ville lægge erstatningssag an mod sit barn? Forslaget vil formentlig i stedet for medføre, at mange nye bilister ikke længere kan låne forældrenes bil, og på den måde lære at begå sig i trafikken, hvilket på sigt kan føre til dårligere trafikanter.

Forslaget er også retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, da et eventuelt erstatningskrav skal behandles efter dansk rets almindelige erstatningsbetingelser om bl.a. årsagssammenhæng og culpa, kan en ejer, der uforskyldt mister sit transportmiddel, ikke være sikker på at blive tilkendt en erstatning for sit tab. Forslaget forholder sig ikke til dette, herunder om en domstol ville komme frem til at udlån var at betragte som en accept af risiko. Her kunne man godt forestille sig, at en forælder, der havde lånt sit køretøj til sit barn, kunne komme i klemme.

Som privat ejer af et køretøj kan man efter forslaget opnå forsvarerbeskikkelse under selve sagen, men man må efterfølgende selv forsøge at sikre sit krav inddrevet. I de tilfælde, hvor føreren ikke kan eller vil betale, er det således ejeren, som uden egen skyld har mistet sit køretøj, der må afholde omkostninger til inkasso, fogedret mv. i et privatretligt efterspil. Det kan ikke anses for rimeligt, at en ejer skal stå med den byrde. Som ordningen foreslås opbygget bliver ejeren straffet mere end føreren, idet ejeren, der vil stå med det økonomiske tab, og de deraf forbundne konsekvenser og byrder. Føreren kan blot undlade at betale, hvorefter ejeren står tilbage med byrderne. Det kan frygtes, at det kan få enkelte ejere til at tage loven i egen hånd.

DMC er ikke enig i, at man som ejer, der låner et køretøj ud, må antages at have et indgående kendskab til den, man låner det ud til. Som eksempel på situationer, hvor ejer ikke kan antages at have et godt kendskab til den, man låner ud til, kan nævnes prøvekørsler i forbindelse med private handler. Her vil det være uforholdsmæssigt bebyrdende for ejer, såfremt køretøjet, der prøvekøres, konfiskeres, og ejeren henvises til selv at skulle inddrive beløbet. Som et andet eksempel kan nævnes venner, om hvem man næppe kan antages at have en indsigt i deres personlige økonomiske forhold, og det kan vel næppe forlanges at man skal bede sine venner om et kontoudtog eller en straffeattest, før man udlåner sit køretøj til dem?

Tilsvarende tilfælde vurderes også at være prøvekørsler af forhandleres køretøjer, som jo af gode grunde kun har mulighed for at se kørekort i forbindelse en handel.

Endelig kan der rejses spørgsmål om, hvorvidt forslaget om konfiskation fra en ejer, der er uden skyld i lovovertrædelsen, kan indeholdes i Grundlovens §73 om den private ejendomsret. Det ses ikke at lovforslaget tager stilling til dette spørgsmål.

DMC finder samlet set ikke, at der som beskrevet i forslaget tages det fornødne hensyn til beskyttelse af en uforvarende ejers interesser overfor de magtmidler, staten er i besiddelse af.

Til forslagets bestemmelser om ubetinget fængselsstraf også i førstegangstilfælde bemærker DMC, at det kan medføre at flere vil forsøge at stikke af fra politiet, med deraf følgende yderligere øget risiko for ulykker til følge. Her tænkes specielt på tilfælde hvor en hastighedsoverskridelse sker uforsætligt med over 100% inden for 50 km/t zone, eller hvor kørsel sker med over 200 km/t på en øde motorvej uden at kørslen i øvrigt har være til gene eller fare for andre trafikanter.

DMC finder således at forslagets udgangspunkt om 20 dages fængsel i førstegangstilfælde, uden at der kan foreligge en konkret formildende vurdering må anses for retssikkerhedsmæssig betænkelig. Vi finder f. eks. at der kunne tænkes en undtagelse for meget kortvarige overskridelser, eksempelvis i forbindelse med en mekanikers test af et køretøjs funktioner, enten i.f.m. en reparation eller en prøvekørsel. DMC anerkender at strafudmålingen i sidste ende hører under domstolene, men finder det hensigtsmæssigt om eksempler på formildende omstændigheder ville fremgå af lovforslaget.

Endelig finder DMC, at som forslaget og de medfølgende lovbemærkninger er skrevet, vil kørsel i brandpatrolje- og redningskøretøjer under udrykning efter omstændighederne også kunne klassificeres som vanvidskørsel, med deraf følgende konfiskation af køretøj og straf af føreren. Da det antages, at det ikke har været intentionen, opfordres her til at det gøres klart i bemærkningerne.

Med venlig hilsen
Rolf Skovlække
Formand f. Danske MotorCyklister, DMC

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
E-mail: trm@trm.dk

WILDERS PLADS 8K
1403 KØBENHAVN K
TELEFON 3269 8888
MOBIL 91325719
MIKL@HUMANRIGHTS.DK
MENNESKERET.DK

DOK. NR. 20/03392-2

20. JANUAR 2021

HØRINGSSVAR OVER FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF FÆRDSSELSLOVEN

Transport- og Boligministeriet har ved e-mail af 16. december 2020 anmodet om Institut for Menneskerettigheders eventuelle bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), som samme dato er fremsat for Folketinget som L 127.

Instituttet har bemærkninger til den del af lovforslaget, der vedrører konfiskation af tredjemands ejendom.

UNDTAGELSE TIL KONFISKATION

Det foreslås med lovforslaget, at i tilfælde, hvor en fører af et køretøj gør sig skyldig i en række alvorlige færdselsmæssige forseelser, og hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, så skal konfiskation ske, medmindre det må anses for uforholdsmæssigt indgribende (lovforslagets § 133 a, stk. 2, 2. pkt.).

Konfiskation vil i udgangspunktet skulle ske allerede første gang, at føreren af et køretøj gør sig skyldig i en række grove overtrædelser af færdselslovgivningen.

Det forudsættes i lovforslaget, at der er tale om en snæver undtagelse til udgangspunktet om konfiskation, hvor ejeren må søge sit tab (ved at mistet ejendomsretten over køretøjet) dækket gennem et erstatningskrav mod føreren. Dette udgangspunkt kan dog fraviges, hvis ejeren godtgør, at konfiskation trods et sådant erstatningskrav alligevel må anses for uforholdsmæssigt indgribende (de almindelige bemærkninger, punkt 2.5.2.3).

En konfiskation kan for eksempel anses for uforholdsmæssigt indgribende, hvis erstatningskravet er illusorisk, hvilket igen eksempelvis kan være tilfældet, hvis føreren er død eller er gået

konkurs, og førerens bo ikke kan dække kravet. Dog må ejeren i et sådant tilfælde ikke kende til eller burde kende til de forhold, der gør ejerens krav mod boet dækningsløst.

Det fremgår endvidere, at hvis føreren har lånt køretøjet af en privatperson, eksempelvis et familiemedlem, så må ejeren som udgangspunkt også søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav, og at ejeren i almindelighed forudsættes at have tilstrækkeligt kendskab til låneren for at kunne vurdere risikoen for, at låneren ikke har mulighed for at dække et eventuelt erstatningskrav. Derfor vil køretøjet i sådanne tilfælde som udgangspunkt skulle konfiskeres, uanset om et erstatningskrav reelt er illusorisk (bemærkningerne til nr. 13).

Derudover kan ganske særlige grunde allerede i dag undtagelsesvis føre til, at konfiskation undlades (den nuværende færdselslovs § 133 a, stk. 12). Det vil navnlig være tilfældet, når eksempelvis ganske særlige familiemæssige eller sociale forhold medfører, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Sådanne forhold kan være i situationer, hvor der er tale om en specialindrettet handicapbil, eller en bil, som anvendes til transport af for eksempel ejerens barn, der har et handicap eller lider af behandlingskrævende sygdom, og hvor den pågældende bil udgør eneste transportmulighed (de almindelige bemærkninger, punkt 2.5.2.3).

Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at opstillingen af eksempler ikke er udtømmende, og at konfiskation i alle tilfælde vil være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, hvis det kan dokumenteres, at det anvendte køretøj på gerningstidspunktet var stjålet.

Konfiskation udgør et indgreb i tredjemands ejendom, og lovforslaget indeholder på den baggrund en ganske grundig beskrivelse af retten til respekt for ejendom efter artikel 1 i 1. Tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og en grundig gennemgang af praksis fra Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol vedrørende konfiskation af tredjemands ejendom (de almindelige bemærkninger, punkt 3).

Instituttet har noteret sig Transport- og Boligministeriets vurdering af, at lovforslaget er i overensstemmelse med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, men at det ikke kan udelukkes, at der i konkrete tilfælde vil kunne være en mindre procesrisiko ved at anvende de foreslåede regler om konfiskation af tredjemands ejendom i praksis (de almindelige bemærkninger, punkt 3.2).

Instituttet anerkender, at lovforslaget er udtryk for et legitimt hensyn til færdselssikkerheden og til at beskytte borgerne mod grove overtrædelser af færdselslovgivningen. Der er dog samtidig tale om en ny og vidtgående mulighed for at konfiskere tredjemands ejendom, som kan have store konsekvenser for den enkelte.

Derudover er der efter instituttets opfattelse tale om en meget snæver undtagelse til udgangspunktet om konfiskation af tredjemands ejendom i en række nærmere opregnede tilfælde.

Instituttet finder, at den nævnte "mindre procesrisiko" om, at reglerne i konkrete tilfælde kan udgøre en krænkelse af artikel 1 i 1. Tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, bør føre til, at udgangspunktet om konfiskation af tredjemands ejendom, når denne er en privatperson, blødes en lille smule op, ved at muligheden for at gøre undtagelse for reglerne ikke foreslås fortolket helt så snævert, som lovforslaget lægger op til.

- Institut for Menneskerettigheder anbefaler, at der vedtages et ændringsforslag for i bemærkningerne at foretage en mindre udvidelse af muligheden for at undtage for konfiskation af tredjemands ejendom, når denne er en privatperson.

EKSPPROPRIATION

Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol er i flere sager nået frem til, at statens konfiskation af tredjemands ejendom udgjorde frarøvelse af ejendom efter artikel 1 i 1. Tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.¹ Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol fandt således i sagerne, at der var tale om ekspropriation. Domstolen er imidlertid i andre sager nået frem til, at statens konfiskation af tredjemands ejendom udgjorde kontrol med ejendomsrettens udøvelse.²

¹ Se blandt andet Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol, S.C. Service Benz Com S.R.L. mod Rumænien, sagsnummer 58045/11, dom af 4. juli 2017, præmis 30, tilgængelig her, <http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-174993>, og Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol, B.K.M. Lojistik Tasimacilik Ticaret Limited Sirketi mod Slovenien, sagsnummer 42079/12, dom af 17. januar 2017, tilgængelig her, <http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-170387>.

² Se blandt andet Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol, Vasilevski mod Den tidligere jugoslaviske republik Makedonien, sagsnummer 22653/08, dom af 28. april 2016, præmis 52, tilgængelig her, <http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-162216>.

Den Europæiske Menneskerettighedskonventions ekspropriationsbegreb finder primært anvendelse på de klassiske ekspropriationstilfælde, hvor individets ejendomsret over sin ejendom (eller dele heraf) overføres til det offentlige eller til andre private. Der er således tale om et snævrere ekspropriationsbegreb end det, der følger af grundlovens § 73, der ligeledes beskytter ejendomsretten.³

Der er som nævnt en grundig gennemgang i lovudkastet af betydningen af artikel 1 i 1. Tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, herunder ved en gennemgang og vurdering af betydningen af praksis fra Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol.

Når Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol i konkrete sager har vurderet, at konfiskation af tredjemands ejendom kan udgøre ekspropriation i konventionens forstand, så bør lovforslaget efter instituttets opfattelse også berøre spørgsmålet om, hvorvidt indgreb efter loven kan udgøre ekspropriation i grundlovens forstand, herunder hvilke momenter, der er væsentlige for denne vurdering.

- Institut for Menneskerettigheder anbefaler, at der vedtages et ændringsforslag for nærmere at beskrive betydningen af grundlovens § 73, herunder hvilke momenter, der er væsentlige for vurderingen af, om der efter bestemmelsen er tale om ekspropriation i sager om konfiskation af tredjemands ejendom.

Der henvises til ministeriets sagsnummer 2019-7190.

Med venlig hilsen

Mikkel Lindberg Laursen

SPECIALKONSULENT

³ Jens Elo Rytter, Individets grundlæggende rettigheder, 3. udgave, 2019, side 419.

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

trm@trm.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

DATO: 20. januar 2021
SAGSNR.: 2020 - 4112
ID NR.: 714261

Høring over forslag til ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

Ved e-mail af 16. december 2020 har Transport- og Boligministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Indgrebets karakter og forsvarerbeskikkelse

Ved konfiskation hos tredjemand foretages et væsentligt indgreb i den private ejendomsret. Advokatrådet kan savne, at der i bemærkningerne gøres overvejelser om grundlovens § 73, men kan i øvrigt tilslutte sig, at der er en procesrisiko i forhold til, at et indgreb kan blive anset for stridende med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.

Forsvarerhervervets udstrækning

Henset til indgrebets karakter kan Advokatrådet tilslutte sig, at forslaget regulerer forsvarerbeskikkelse i tilfælde af konfiskation hos tredjemand.

Lovforslaget muliggør, at en tredjemand kan rejse sit erstatningskrav mod brugeren af køretøjet. Det kan ske under enten straffesagen mod den pågældende eller under en særskilt konfiskationssag. I visse situationer vil erstatningskrav kunne udskilles i medfør af retsplejelovens § 991, stk. 4, jf. herved bemærkninger til den foreslåede § 119, stk. 7.

Der er i bemærkningerne lagt op til, at den beskikkede advokat skal bistå klienten med et eventuelt erstatningskrav som følge af en konfiskation, men at advokatens rettigheder og forpligtelser er begrænsede til at finde anvendelse i forhold til konfiskation efter den foreslåede § 133, a. stk. 2, 2. pkt., samt i forhold til erstatningspåstanden i anledning af konfiskationen.

Det fremstår ikke ganske klart, om advokatens bistand omfatter situationer, hvor spørgsmålet er udskilt til civilretlig behandling og således slet ikke behandles i forbindelse med straffesagen eller en udskilt konfiskationssag. Det må antages at kunne ske navnlig i de tilfælde, hvor der opstår tvist om værdiansættelsen af et konfiskeret køretøj.

Advokatrådet antager, at beskikkelsen ikke omfatter en eventuel efterfølgende civilretlig tvist, som i givet fald beror på et traditionelt opdrag fra en klient, og hvor det som udgangspunkt står en advokat frit for, om man vil påtage sig sagen.

Det bemærkes i den forbindelse, at en beskikket forsvarer efter retsplejelovens § 738, stk. 3, skal tilbagelevere sagsakter, når hvervet er endt. Det bør derfor overvejes at præcisere, at advokaten i tilfælde af, at retten udskiller et spørgsmål om erstatning, ikke er forpligtet til at forfølge kravet civilretligt, idet hvervet er endt, når straffesagen eller en udskilt konfiskationssag er afsluttet.

Brugstyveri i familieforhold

Derudover bemærkes, at tredjemandskonfiskation som udgangspunkt skal finde sted, uanset om der er tale om et leaset, et lejet køretøj eller et køretøj lånt af en ven eller et familiemedlem mv., medmindre konfiskationen må anses som uforholdsmæssigt indgribende.

Konfiskation vil i alle tilfælde være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, hvis det kan dokumenteres, at det anvendte køretøj på gerningstidspunkt var stjålet. Navnlig i familie- og samlivsforhold kan der imidlertid opstå tvivl om grænsen mellem lån og brugstyveri, og hvor bilejerens stillingtagen kan have afgørende betydning, jf. herved afgørelser trykt i Tidsskrift for Kriminalret, Tfk2007.751V og Tfk2018.318V.

Forældre og andre nærtstående vil således kunne befinde sig i en vanskelig konflikt, hvor konfiskationsspørgsmålet i forhold til et formuegode, som i de fleste familier er helt afgørende for dagligdagen, herunder forældres beskæftigelse, griber forstyrrende ind. Dertil kommer, at der for mindreåriges og yngre personers vedkommende vil kunne opstå en klar interesse modsætning mellem den tiltalte og den familie, der skal hjælpe den unge videre efter eventuel dom.

Advokatrådet anerkender, at det er et politisk spørgsmål, om der skal ske konfiskation af biler lånt – og ikke brugsstjålet – i familieforhold. Rådet skal dog anbefale, at det overvejes at formulere forarbejderne således, at domstolene i konkrete tilfælde, hvor brug af et køretøj ikke strafferetligt kan anses for brugstyveri, men hvor en konfiskation dog alligevel må anses for klart uhensigtsmæssig (eksempelvis i førstegangstilfælde), har et sikkert grundlag for at fravige det udgangspunkt, som anvises i forarbejderne.

Med venlig hilsen


Andrew Hjuler Crichton
Generalsekretær

Transport- og Boligministeriet

trm@trm.dk

Formand: Kristian Mølgaard

Solbjergvej 3, 2.

2000 Frederiksberg

20 64 44 23

krm@boelskiitadvokater.dk

Sekretariat: Peter Trudsø

Farvergade 27 D, 1. sal

1463 København K

28 13 64 95

pt@strafferetsadvokaten.dk

www.lffa.dk

20. januar 2021

2019-7190, Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

Transport- og Boligministeriet har den 16. december 2020 sendt ovennævnte i høring til bl.a. Landsforeningen af Forsvarsadvokater (LFFA).

Høringen har været drøftet på et møde i LFFA's bestyrelse.

LFFA ser med bekymring på en udvikling, hvor lovgiver objektiviserer det kriminaliserede handlingsområde, samt indfører minimumsstraffe og dermed fratager domstolene muligheden for at foretage konkrete vurderinger i konkrete sager med henblik på at fastsætte en konkret, forholdsmæssig og rimelig sanktion. LFFA ser de foreslåede bestemmelser i færdselslovens § 118, stk. 11 om straf og § 128, stk. 2, 2. pkt. om frakendelse som et led i den nævnte uheldige udvikling.

Den nugældende bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 10 sammenholdt med § 126, stk. 1, nr. 4 giver netop domstolene muligheden for at vurdere, om en konkret kørselssituation eller et konkret kørselsforløb er udtryk for en så grov tilsidesættelse af færdselslovens regler og hensynet til andre trafikanter, at der er tale om "særlig hensynsløs kørsel" med heraf følgende mulighed for at idømme frihedsstraf og frakende førerretten ubetinget. Dette sker med inspiration i lovbemærkningerne til bestemmelsen, herunder særligt bemærkningerne til lovændringen i 2010 (lov nr. 716 af 25. juni 2010). LFFA er af den opfattelse, at den retstilstand der har udviklet sig på baggrund af den nugældende bestemmelse er hensigtsmæssig og retssikkerhedsmæssig forsvarlig, fordi der netop foretages en konkret vurdering af farligheden af den konkrete overtrædelse af færdselsloven.

Indførelsen af den foreslåede nye bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 11 vil have den uheldige og retssikkerhedsmæssigt betænkelig konsekvens, at domstolene helt fratages muligheden for at vurdere, om de nævnte overtrædelser af færdselsloven har indebåret en så farlig trafiksituation, at der bør idømmes en frihedsstraf og med den foreslåede bestemmelse i § 128, stk. 2, 2. pkt. også en langvarig frakendelse af førerretten. Det kan efter LFFA's opfattelse føre til helt urimelige resultater, fordi også overtrædelser af de i den foreslåede § 118, stk. 11 nævnte art er forskellige, når det kommer til om og i givet fald i hvilket omfang overtrædelserne har indebåret fare for andre trafikanter.

Som eksempel kan nævnes en situation, hvor en bilist kører på en motorvej en sen aften eller nat. Fartgrænsen er på den konkrete strækning 110 km/t og bilisten overholder fartgrænsen. Der er ikke yderligere trafik på motorvejen. På et tidspunkt passerer bilisten en vejstrækning med et mindre vejarbejde. Der er her skiltet med en fartgrænse på 50 km/t. Der er ingen personer på vejen, idet vejarbejdet alene udføres i dagtimerne. Bilisten overser skiltningen og fortsætter med 110 km/t. I den situation vil bilisten efter de foreslåede bestemmelser stå til en frihedsstraf, en frakendelse på mindst 3 år og i øvrigt også en konfiskation af køretøjet efter den foreslåede bestemmelse i § 133 a, stk. 2. Der vil ingen mulighed være for domstolene til at tage i betragtning, at der i den konkrete færdselssituation ingen fare har været for hverken bilisten selv eller andre personer. Det er efter LFFA's opfattelse stærkt betænkeligt.

LFFA anbefaler derfor at fastholde det gældende system, hvorefter det beror på en konkret vurdering om der er tale om særlig hensynsløs kørsel / vanvidskørsel. I det omfang regler svarende til de foreslåede bestemmelser i § 118, stk. 11 og § 128, stk. 2, 2. pkt. indføres bør der samtidig indføres en undtagelsesbestemmelse, der gør det muligt for domstolene at fravige udgangspunkterne under formildende omstændigheder. LFFA er opmærksom på den gældende undtagelsesbestemmelse i § 126, stk. 2 om frakendelse, men således som retspraksis har udviklet sig omkring denne bestemmelse, vil den ikke alene yde en tilstrækkelig beskyttelse mod urimeligt lange førerretsfrakendelser i konkrete situationer.

Det foreslås også, at adgangen til konfiskation fra tredjemand udvides, så biler anvendt til "vanvidskørsel" i videst muligt omfang vil blive beslaglagt af politiet på stedet med henblik på konfiskation. Denne del af forslaget er stærkt betænkeligt.

Hvis en mor låner sin bil ud til sin søn, som har gyldigt kørekort og ikke før har været straffet for spirituskørsel, risikerer moderen at få konfiskeret sin bil, hvis sønnen bliver stoppet med en meget høj promille. Forslaget rammer også en kvinde, der låner sin bil ud til sin veninde, og den almindelige bilist, der lejer sin bil ud igennem en deleøkonomisk platform.

Fælles for de nævnte eksempler er, at de pågældende i langt de fleste tilfælde ikke har nogen mulighed for på forhånd at vide, om føreren bevidst foretager en forseelse, der kan karakteriseres som vanvidsbilisme.

Ikke desto mindre er det ejeren, der vil blive frataget bilen, og den værdi den udgør, selvom ejeren intet forkert har gjort.

Dertil kommer, at konfiskation af tredjemands bil - i hvert fald ikke altid - har en præventiv effekt overfor gerningsmanden, da gerningsmanden netop ikke rammes umiddelbart af konfiskationen (bortset fra et "teoretisk" økonomisk krav fra bilens ejer).

I forarbejdernes pkt. 3.3 nævnes det, at der kan være et problem i forhold til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention:

"Som det imidlertid fremgår ovenfor, ses Domstolen ikke at have været forelagt en helt tilsvarende ordning som den foreslåede. I lyset heraf, og da Domstolens praksis på området som nævnt i et vist omfang synes at være uensartet og at bære præg af at være under udvikling, kan det ikke udelukkes, at der i konkrete tilfælde vil kunne være en mindre procesrisiko ved at anvende de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation i praksis."

Tredjemandskonfiskation rejser også spørgsmål i forhold til grundlovens § 73, der vedrører beskyttelsen af den private ejendomsret. Grundlovens § 73 ses ikke omtalt i forarbejderne.

Hvis den foreslåede ordning med tredjemandskonfiskation indføres, bør det overvejes at tydeliggøre i forarbejderne, hvornår konfiskation fra tredjemand er "uforholdsmæssigt indgribende". Som forslaget i § 133 a stk. 2 sammenholdt med forarbejdernes pkt. 2.5.2.3, 2. spalte, er formuleret, er der alene tale om en snæver undtagelse:

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

Med venlig hilsen

Kristian Mølgaard

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K



%%d2m*DOKSTART | d2m*IDENT: 43265717 | d2m*ATTPNUMMER: 1003415638 | d2m*OVERSKRIF
RIGSADVOKATEN
FREDERIKSHOLMS KANAL 16
1220 KØBENHAVN K

TELEFON: 7268 9000
FAX: 7268 9004
E-MAIL: RIGSADVOKATEN@ANKL.DK
www.anklagemyndigheden.dk

DATO 20. januar 2021

JOURNAL NR.
RA-2020-3200603-15

SAGSBEHANDLER: TSA/

Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

Ved e-mail af 16. december 2020 har Transport- og Boligministeriet anmodet Rigsadvokaten om eventuelle bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel).

Rigsadvokaten har til brug for besvarelsen foretaget en høring af politikredsene og de regionale statsadvokater.

Lovforslaget giver på den baggrund anledning til følgende bemærkninger:

1. Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, punkt 2.3.2., at straffen for kørsel i frakendelsestiden for en frakendelse givet på baggrund af en overtrædelse, som betegnes som vanvidskørsel, skal skærpes efter den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3.

Det fremgår samtidig, at der ikke vil være indbyrdes gentagelsesvirkning mellem overtrædelser omfattet af § 117 a, stk. 2, nr. 2 (kørsel i frakendelsestiden i gentagelsestilfælde), og den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3.

Det er på den baggrund Rigsadvokatens opfattelse, at kørsel i frakendelsestiden for en frakendelse givet på baggrund af en overtrædelse, som betegnes som vanvidskørsel efter den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3, må betragtes som en kvalificeret overtrædelse af § 117 a på samme måde som overtrædelser af § 117 a, stk. 2, nr. 2. Dette medfører efter

Rigsadvokatens opfattelse, at i tilfælde, hvor en person tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden og efter ikrafttræden af nærværende lovforslag kører i frakendelsestiden på baggrund af en overtrædelse, der betegnes som vanvidskørsel, vil der både være grundlag for at udmåle straffen efter § 117 a, stk. 2, nr. 2 og 3. Det er Rigsadvokatens opfattelse, at der på baggrund af bemærkningerne til lovforslaget i disse situationer vil skulle tages udgangspunkt i den strafposition, der medfører den højeste straf. Dette vil i øvrigt være overensstemmende med retspraksis på området for sager om kørsel uden førerret efter færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., hvor der tillige er sket kørsel i frakendelsestiden. Der henvises f.eks. til TfK 2010.740 V.

2. Det kan overvejes, om de foreslåede ændringer i færdselsloven, hvor sager om kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen, kørsel med en hastighed på 200 km i timen, samt kap- og væddeløbskørsel vil medføre fængselsstraf, kan give anledning til en ændring af færdselslovens § 119, stk. 3, der omhandler tilfælde, hvor der skal medvirke domsmænd under sagens behandling.

Såfremt færdselslovens § 119, stk. 3, ikke ændres, vil de ovenfor nævnte sager fremadrettet skulle behandles under medvirken af domsmænd.

For at bidrage til at ressourcerne hos straffesagskædens aktører anvendes på den mest effektive måde, kan det overvejes at ændre § 119, stk. 3, således at i hvert fald i de rene hastighedssager bliver omfattet af bestemmelsen. Disse sager vil ofte være lige så ukomplicerede, som det f.eks. er tilfældet med sager vedrørende kørsel i spiritus- og narkopåvirket tilstand, hvor der i dag ikke medvirker domsmænd, jf. § 119, stk. 3.

Lovforslaget giver ikke i øvrigt Rigsadvokaten anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Marie Bindslev
Fg. vicesstatsadvokat

TRM Ulla Østergaard

Fra: TAH007@politi.dk
Sendt: 18. januar 2021 13:15
Til: Mail TRM
Cc: nle@jm.dk; lohe@jm.dk; LSS007@politi.dk; TMP005@politi.dk; MPB003@politi.dk; HCE001@politi.dk; KTO010@politi.dk
Emne: Høring over forslag til ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), J.nr. journalnummer 2019-7190.
Vedhæftede filer: Høringsbrev (Skærpet indsats mod vanvidskørsel).pdf; Høringsliste.pdf; L127 som fremsat.pdf; Security Marking.txt; signaturbevis.txt
Prioritet: Høj

Til Transport- og Boligministeriet

Nedenstående Rigspolitiets bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven (skærpet indsats mod vanvidskørsel).

Ad § 1, nr. 13. (nr. 14, da Rigspolitiet havde lovforslaget i præhøring)

Rigspolitiet noterer sig, at det i medfør af det fremsendte lovforslag nu alene påhviler ejeren at godtgøre, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende, og at det må have den betydning, at politiet dermed ikke af egen drift skal indsamle yderligere beviser, end det der er fremlagt af ejeren selv.

Det fremgår endvidere, at konfiskation i alle tilfælde vil være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, hvis det kan dokumenteres, at det anvendte køretøj på gerningstidspunktet var stjålet. Rigspolitiet skal hertil gentage tidligere fremsendte bemærkninger om, at det må have den konsekvens, at også eksempelvis nærtstående familiemedlemmer i alle tilfælde vil skulle anmeldes for tyveri/brugstyveri, hvis ejeren vil sikre sig mod, at bilen konfiskeres. Det er forsat Rigspolitiets opfattelse, at det i den forbindelse bør overvejes, om materiel atypicitet har en betydning for vurderingen af, om der kan ske konfiskation jf. situationen, hvor et barn anvender forældrenes køretøj uden samtykke, herunder om det falder ind under begrebet "stjålet". Rigspolitiet skal herudover mere generelt henlede opmærksomheden på, at den nævnte konsekvens kan være forbundet med retssikkerhedsmæssige betænkeligheder i forhold til reglerne om vidnefritagelse i retsplejelovens § 171, hvorefter en parts nærmeste ikke har pligt til at afgive forklaring, jf. rpl § 171, stk. 1. På tilsvarende vis gælder pligten til at vidne heller ikke, hvis forklaringen antages at ville udsætte vidnet selv eller sine nærmeste for straf, jf. rpl § 171, stk. 2. I praksis vil ejeren være nødt til at foretage anmeldelse, men vil omvendt ikke forpligtet til at udtale sig i sagen. Det kan give anledning til problemer i praksis.

Ad § 2.

Rigspolitiet skal forsat henlede opmærksomheden på, at der vil være risiko for, at der i den kommende tid beslaglægges et øget antal biler, som reelt ikke vil kunne beslaglægges/konfiskeres, da aftalerne er indgået før lovforslagets fremsættelse. Det er ejeren, der vil skulle godtgøre, at aftalen er indgået før lovforslagets fremsættelse. Det er ligeledes forsat Rigspolitiets opfattelse, at der bør tages stilling til erstatningsretlige problemstillinger i bemærkningerne til bestemmelsen, herunder eksempelvis om ejeren har adgang til erstatning, hvis ejeren først efter beslaglæggelsen fremlægger fornøden dokumentation, om dokumentation skal fremlægges inden for en frist i forhold til tabsbegrænsningspligt mv. Det bør endvidere beskrives nærmere, hvornår der eksempelvis er fremlagt fornøden dokumentation for aftalens indgåelse, herunder om det er politiet, der skal foretage denne vurdering. Der henvises til tidligere fremsendte bemærkninger af 19. november 2020, hvor problemstillingerne er adresseret mere uddybende.

Rigspolitiet har ligesom Rigsadvokaten foretaget høring af politikredsene til brug for besvarelsen. Det kan i den forbindelse oplyses, at de bemærkninger der er modtaget fra enkelte kredse, primært vedrører forhold omfattet af anklagemyndighedens kompetence, hvorfor denne del forventes behandlet af Rigsadvokaten.

Rigspolitiet skal herudover bemærke, at flere kredse har givet udtryk for, at kørsel i narkopåvirket tilstand er et stigende problem, hvorfor det dels bør overvejes at skærpe straffen herfor, dels om narkokørsel bør omfattes af definitionen af vanvidskørsel. Rigspolitiet er i den forbindelse bekendt med den politisk indgåede aftale om initiativer mod vanvidskørsel, hvor det bl.a. er aftalt, at der skal foretages et eftersyn af sanktionssystem for narkokørsel, og at der i den forbindelse skal ses nærmere på muligheden for på sigt at indføre et graderet sanktionssystem for narkokørsel. Det fremgår endvidere af aftalen, at det vil blive overvejet, om grovere tilfælde af narkokørsel bør omfattes af definitionen af vanvidskørsel.

Økonomi

Rigspolitiet skal endelig bemærke, at det ikke kan afvises, at lovforslaget vil være forbundet med et øget ressourceforbrug for politiet, men at omfanget heraf ikke umiddelbart kan estimeres ud fra oplysningerne i lovforslaget.

IT

For så vidt angår de IT mæssige konsekvenser afledt af forslaget skal Rigspolitiet bemærke, at lovforslaget ændrer i reglerne omkring klip, førerretsfrakendelse og konfiskation af køretøjer. Disse ændringer betyder, at der skal ske tilretninger i flere af politiets it-systemer, herunder:

- Politiets Sagsstyringssystem – POLSAS
- Kriminalregisteret
- Automatisk trafikkontrol
- Bødeapp

Rigspolitiet skal bruge tid på at analysere og kravspecifisere ændringerne af systemerne. Derefter skal ændringerne udvikles og testes, førend der kan foretages en endelig opdatering af systemerne.

I forhold til udførelse af ovenstående aktiviteter estimeres et behov for mindst fire måneder fra påbegyndelse af opgaven til endelig systemopdatering.

Opgaven forventes at påføre Rigspolitiet en omkostning på ca. 200.000 - 300.000 kr.

Rigspolitiet har noteret, at ikrafttrædelsesdato 15. marts 2021 fremgår af lovforslaget.

Hilsen

Tanwir Ahmad
specialkonsulent

POLITI

Rigspolitiet
Koncernledelsessekretariatet

Polititorvet 14
1780 København V

Mobil 30 89 14 54
E-mail tah007@politi.dk

Web www.politi.dk
Facebook facebook.com/politi
Twitter twitter.com/rigspoliti

Fra: trm@trm.dk [<mailto:trm@trm.dk>]

Sendt: 16. december 2020 18:21

Til: Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; Beredskabsstyrelsen (email) <brs@brs.dk>;

TRM Ulla Østergaard

Fra: TAH007@politi.dk
Sendt: 18. januar 2021 21:47
Til: Mail TRM
Cc: LSS007@politi.dk; KTO010@politi.dk; HCE001@politi.dk; lohe@jm.dk; nle@jm.dk
Emne: VS: Høring over forslag til ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), J.nr. journalnummer 2019-7190.
Vedhæftede filer: Høringsbrev (Skærpet indsats mod vanvidskørsel).pdf; Høringsliste.pdf; L127 som fremsat.pdf; Security Marking.txt; signaturbevis.txt
Prioritet: Høj

Til Transport- og Boligministeriet.

Rigspolitiet skal for så angår spørgsmålet om økonomi supplere oplyse, at lovforslaget kan medføre et øget ressourceforbrug i politiet til f.eks. efterforskning og oplysning af konfiskationssagen. Der er på nuværende tidspunkt ikke forudsat merudgifter til denne opgave i politiets økonomiestimer. Omfanget af det potentielt øgede ressourceforbrug er ikke muligt for Rigspolitiet at estimere på det foreliggende grundlag.

Hilsen

Tanwir Ahmad
specialkonsulent

POLITI

Rigspolitiet
Koncernledelsessekretariatet

Polititorvet 14
1780 København V

Mobil 30 89 14 54
E-mail tah007@politi.dk

Web www.politi.dk
Facebook facebook.com/politi
Twitter twitter.com/rigspoliti

Fra: Ahmad, Tanwir (TAH007)
Sendt: 18. januar 2021 13:15
Til: 'trm@trm.dk' <trm@trm.dk>
Cc: 'Nina Lentz' <nle@jm.dk>; 'Louise Møbius Heidtmann' <lohe@jm.dk>; Lundsager, Louise Spangsberg (LSS007) <LSS007@politi.dk>; Petersen, Tine Michala (TMP005) <TMP005@politi.dk>; Blak, Matilde Pedersen (MPB003) <MPB003@politi.dk>; Celik, Hülya (HCE001) <HCE001@politi.dk>; Torp, Kimmi (KTO010) <KTO010@politi.dk>
Emne: Høring over forslag til ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), J.nr. journalnummer 2019-7190.
Prioritet: Høj

Til Transport- og Boligministeriet

Vestre Landsret
Præsidenten



19. januar 2021

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. mail til trm@trm.dk

J.nr.: 20/03610-2
Sagsbehandler: Lars B Olesen

Transport- og Boligministeriet har ved brev af 16. december 2020 (sagsnr. 2019-7190) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel).

I den anledning skal jeg meddele, at forslaget som anført i lovudkastet vil medføre en øget sagsmængde ved domstolene, og at mange af sagerne samtidig må forventes at blive mere komplekse. Sagerne vil derfor samlet set kræve flere ressourcer og tage længere tid at behandle.

Landsretten ønsker ikke i øvrigt at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen

Helle Bertung

Østre Landsret
Præsidenten



Transport- og Boligministeriet

11. januar 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

J.nr.: 20/03303-2
Sagsbehandler: CRJ

Transport- og Boligministeriet har ved brev af 16. december 2020 (Sagsnr. 2019-7190) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel).

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om forslaget.

Med venlig hilsen


Carsten Kristian Vollmer


Ellen Buch Forsbo

TRM Ulla Østergaard

Fra: Eline Ohm Hamann <eoh@forbrugerombudsmanden.dk>
Sendt: 19. januar 2021 09:39
Til: Mail TRM
Emne: Vedr. høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (sagsnr.: 20/15843)

Forbrugerombudsmanden har modtaget Transport- og Boligministeriets høringsbrev af 16. december 2020 med anmodning om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven.

Forbrugerombudsmanden har ikke bemærkninger.

Med venlig hilsen
På Forbrugerombudsmandens vegne

Eline Ohm Hamann
BA Jur.
E-mail: eoh@forbrugerombudsmanden.dk



FORBRUGEROMBUDSMANDEN

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5151
Se vores *privatlivspolitik* på
forbrugerombudsmanden.dk

20. januar 2021

/NicHof-erst

Høringsvar vedrørende lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget lovforslaget i høring.

OBR har følgende vurdering af forslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Transport- og Boligministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Transport- og Boligministeriet har vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i lovforslaget. OBR har ingen bemærkninger hertil.

OBR minder om, at udkast til erhvervsrettet regulering, jf. Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger og Vejledning om principper for agil erhvervsrettet regulering, bør sendes i høring hos OBR så vidt muligt 6 uger før den offentlige høring. OBR skal således dels vurdere de administrative konsekvenser for erhvervslivet og dels screene for ministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering. Erhvervsrettet regulering sendes i præhøring hos OBR via letbyrder@erst.dk.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Pernille Grønvald Stentebjerg

Fuldmægtig

Tlf. direkte 3529 1713

E-post perste@erst.dk

ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17

2100 København Ø

Tlf 35 29 10 00

Fax 35 46 60 01

CVR-nr. 10 15 08 17

erst@erst.dk

www.erst.dk