

Retsstillingen vedrørende konfiskation af tredjemands køretøjer i Danmark

Confiscation of motorized vehicles owned by a third party in Denmark

af MADS HØNHOLT CARLSON

Formålet med dette speciale er at undersøge hvornår der kan/skal ske konfiskation af køretøjer ejet af tredjemand med særlig fokus på den ændrede retsstilling som følge af vedtagelsen af lov om skærpet indsats mod vanvidskørsel (herefter lov om vanvidskørsel) der trådte i kraft den 31. marts 2021. Før indførelsen af lov om vanvidskørsel skulle konfiskation af et tredjemandskøretøj ske inden for rammerne af straffelovens § 77 a. Antallet og alvoren af førerens færdselsforseelser, ejerens kendskab til førerens tidligere domme, og om køretøjet stadig er stillet til førerens rådighed, vægtes i høj grad ved vurderingen af, om der skal ske konfiskation som følge af straffelovens § 77 a.

Vedtagelsen af lov om vanvidskørsel giver mulighed for konfiskation af et tredjemandskøretøj efter færdselslovens § 133 a, stk. 2. Konfiskationen er obligatorisk, medmindre den anses for at være uforholdsmæssigt indgribende. Hvorvidt konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende, beror på ejerens kendskab til føreren og muligheden for et erstatningskrav mod føreren.

I forhold til ejerens kendskab til føreren, skal ejeren screene sandsynligheden for vanvidskørsel udført af føreren, før han udlåner sit køretøj. Ejeren skal desuden screene sandsynligheden for, at føreren ikke kan betale erstatningskrav på grund af konfiskation af køretøjet.

Den obligatoriske konfiskation kan fraviges hvis konfiskationen vil være uforholdsmæssigt indgribende. Konfiskation vil ikke være uforholdsmæssigt indgribende, medmindre erstatningskravet er illusorisk. Dette speciale vil analysere, hvornår et erstatningskrav er illusorisk, og hvilke undersøgelser der skal foretages ved screeningen heraf. Konfiskation er altid uforholdsmæssigt indgribende, hvis køretøjet bliver stjålet.

Det er ejeren, der har bevisbyrden for, at han har foretaget ovennævnte undersøgelser, og at erstatningskravet er illusorisk. Det forekommer retssikkerhedsmæssigt problematisk at pålægge ejeren bevisbyrden, især når det ikke sker ved lov, men på baggrund af fortolkning af forarbejderne. Dette speciale vil fremhæve forskellige retssikkerhedsmæssige problematikker i loven om en skærpet indsats mod hensynsløs kørsel.

Indhold

Abstract	4
Kapitel I - Introduktion	4
Præsentation af emnet	4
Formålsformulering	5
Afgrænsning	5
Metode	6
Præsentation af juridisk metode	6
Kildesøgning- og kritik	6
Inklusionskriterier for domme	6
Eksklusionskriterier for domme	7
Definitioner	7
Konfiskation	7
Tredjemands køretøj	7
Kapitel II – Konfiskation af tredjemands køretøj forud for indførelse af lov om vanvidskørsel	8
Konfiskation efter straffeloven	8
Konfiskation efter færdselsloven	9
Domsanalyse I – Straffelovens § 77 a, 1. pkt.	10
U.2009.2845Ø	10
U.2011.2458Ø	10
TfK2013.322	11
U.2013.664Ø	12
U.2013.2423V	13
U.2015.1467Ø	13
TfK2017.36	14
Undtagelsesbestemmelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 13	15
Sammenfatning	16
Kapitel III – Konfiskation af tredjemands køretøj efter indførelse af lov om vanvidskørsel	16
Færdselslovens § 133 a, stk. 2 – Hvornår er konfiskation uforholdsmæssigt indgribende	17
Upåregneligt for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt	17
Alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling	19
Undersøgelse af førerens økonomiske forhold	19
Privat vs. erhverv	19
Erhvervsudlån & leasing	20

Private udlån	20
Stjålet køretøj	21
Ansættelsesforhold	21
Adgang til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren	22
Øvrige momenter	23
Kortidslån	23
Domsanalyse II – færdselslovens § 133 a, stk. 2	23
TfK2021.1077	23
U.2021.3898ØK	24
U.2021.4456ØK	25
TfK2021.967 & U.2021.4986	25
Retten i Glostrups dom med sagsnr. 5111/2021	26
Retten i Aarhus dom med sagsnr. 8487/2021	26
En snæver undtagelsesbestemmelse	27
En vag bestemmelse	27
Sammenfatning	27
Kapitel IV – Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og forholdet til tredjemandskonfiskation	28
Den Europæiske Menneskerettighedskonventions betydning for dansk ret	29
Beskyttelsen af ejendele efter Den Europæiske Menneskerettighedskonventions tillægsprotokol nr. 1, artikel 1	30
Klar og forudsigelig hjemmel	30
Forfølge legitime samfundsmæssige hensyn	30
Balance mellem samfundet og individet	31
Processuelle garantier	33
Sammenfatning	34
Kapitel V – Retssikkerhedsmæssige betænkeligheder	34
Omvendt bevisbyrde	34
En vag bestemmelse	36
Konfiskation vs. bøde	37
Bandemedlemmer?	38
Kapitel VI – Konklusion	38
Liste over anvendte forkortelser	39
Litteraturliste	40

Abstract

The aim of this thesis is to analyze the possibilities of confiscation of vehicles owned by a third party. Before the introduction of the law on intensified efforts against reckless driving, confiscation of a third-party vehicle had to be done within the scope of § 77 a, of the Danish Criminal Code. The number and severity of the driver's traffic offenses, the owner's knowledge of the driver's previous sentences, and whether the vehicle is still made available to the driver, are given great weight in the assessment of whether confiscation should be done.

The adoption of the law on intensified efforts against reckless driving allows confiscation of a third-party vehicle after § 133 a (2) of the Danish Road Traffic Act. The confiscation is mandatory unless it is considered disproportionately intrusive. Whether confiscation is considered disproportionately intrusive is based on the owner's knowledge of the driver and the possibility of a claim for damages against the driver. The owner must screen the probability of reckless driving done by the driver before lending out his vehicle. The owner must also screen the probability of the driver not being able to pay compensation claims due to confiscation of the vehicle. The confiscation is not disproportionately intrusive unless the compensation claim is illusory. This thesis will analyze when a compensation claim is illusory and which investigations must be made doing the screening. Confiscation is always disproportionately intrusive if the vehicle is stolen. It is the owner who bears the burden of proof that he has carried out the above investigations and that the compensation claim is illusory. It seems questionable to impose the burden of proof on the owner, especially when it is not done by law, but because of interpretation of the preparatory work. This thesis will emphasize various questionable initiatives in the law on intensified efforts against reckless driving.

Kapitel I - Introduktion

Præsentation af emnet

I perioden 2011 til 2020 var der i gennemsnit 186 personer pr. år der døde som følge af færdselsuheld, og regeringen har som mål at nedsætte disse med 50% frem mod 2030.¹⁺² Fra juli 2018 til juni 2019 var 5,1% af førerne i færdselsuheld med personskader spirituspåvirkede, og risikoen for færdselsuheld er 25 gange større, når føreren er alkoholpåvirket, end hvis ikke.³ Høj hastighed er en medvirkende årsag til halvdelen af de færdselsuheld, som sker på motorvejene.⁴ På baggrund af dette vedtog lovgiver, ved lov nr. 534 af 27. marts 2021, lov om skærpet indsats mod vanvidskørsel (herefter lov om vanvidskørsel). Loven trådte i kraft den 31. marts 2021, og har til formål at skærpe færdselslovens regler ved bl.a. strengere straffe og mulighed for konfiskation af køretøjer benyttet ved "vanvidskørsel". Efter lov om vanvidskørsel defineres vanvidskørsel ved følgende lovovertrædelser:

"Uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 241, 2. pkt.),

Uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 249, 2. pkt.),

Forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førlighed (straffelovens § 252, stk. 1),

Særlig hensynsløs kørsel (færdselslovens § 118, stk. 10),

¹ Tilskadekomne og dræbte i færdselsuheld

² 2021-2030 Handlingsplan, s. 3

³ Reiff (2021), s. 4

⁴ Greibe (2005), s. 46

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 eller derover, og

Spirituskørsel med en promille over 2,00”⁵

Af fremsættelsestalen til lov mod vanvidskørsel fremgår at

”Ved siden af mærkbare strafferetlige og frakendelsesmæssige sanktioner er det efter regeringens opfattelse vigtigt, at de køretøjer, der benyttes til vanvidskørsel, hurtigt og effektivt kan fjernes fra vejene.”⁶

En del af lov om vanvidskørsel er således konfiskation af køretøjer, således at disse ikke er tilgængelige for personer, der har til hensigt at køre vanvidskørsel. Et nyt værktøj blev en udvidelse af muligheden for konfiskation af tredjemands køretøjer, hvortil en specifik hjemmel er indført i fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Lovgiver ønskede, at udgangspunktet herefter skulle være, at der *skal* ske konfiskation af et køretøj, som er anvendt ved vanvidskørsel, uanset ejerforhold.⁷ Lov om vanvidskørsel har mødt kritik for bl.a. at være for vidtgående i forhold til konfiskation af køretøjer ejet af tredjemand.⁸ Derudover bliver den kritiseret for at være upræcis i dens ordlyd, hvorfor det er svært for ejeren at kende sin retsstilling. Ved seneste opgørelse var omkring 40% af de beslaglagte køretøjer ejet af en anden end føreren.⁹ På baggrund af dette har denne afhandling følgende formål.

Formålsformulering

Formålet med denne afhandling er at foretage en redegørelse og en analyse af muligheden for konfiskation af køretøjer ejet af tredjemand, inden for henholdsvis strfl. §§ 75-77 a og den nyligt indførte fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. I analysen tilstræbes en afdækning af den samlede retsstilling på området, med yderligere inddragelse af EMRK TP 1, art. 1. Afslutningsvist foretages en diskussion om, hvorvidt den nugældende retstilstand fordrer særlige retssikkerhedsmæssige overvejelser.

Afgrænsning

Grundet afhandlingens begrænsede omfang har det været nødvendigt at foretage en række fravalg i forhold til afhandlingens indhold. Udbytte- og værdikonfiskation anses ikke for anvendelige i forbindelse med konfiskation af tredjemands køretøj, og behandles derfor ikke i denne afhandling. Afhandlingen afgrænses tillige i forhold til forskelle og sammenlignelighedspunkter for så vidt angår konfiskation af tredjemands køretøjer, ekspropriation og skat, trods en diskussion heraf kunne have været relevant. Øvrige perifere diskussioner i forhold til de retssikkerhedsmæssige betænkeligheder som lov om vanvidskørsel giver anledning til, f.eks. panterrettigheder og forsvarsbeskikkelse behandles endvidere ikke.

⁵ RM af 01.07.2021

⁶ Fremsættelsestale

⁷ LFF nr. 127, s. 4

⁸ Bemærkning til 1. behandling I, s. 5

⁹ *Beslaglagt på grund af vanvidskørsel*

Metode

Præsentation af juridisk metode

I denne afhandling benyttes den retsdogmatiske metode. Formålet med metoden er at beskrive gældende ret, og konkret i denne afhandling retstilstanden i forhold til konfiskation af tredjemands køretøjer. Indledningsvist er relevante retskilder som strfl. §§ 75, 76 og 77 a og fl. § 133 a udfundet og vurderet. Afhandlingen vil afklare det retlige meningsindhold af bestemmelserne og vurdere retsstillingen i forhold til konfiskation af tredjemands køretøj i forhold til dem.¹⁰

Når gældende ret skal undersøges, er det nærliggende at studere hovedretskilderne. Love er ikke altid entydige. En juridisk fortolkning der inddrager subsidiære retskilder, er derfor nødvendig. De subsidiære retskilder er lovforarbejder (herefter forarbejder), den juridiske litteratur, og tidligere afsagte retlige afgørelser.¹¹ Formålet med inddragelse af subsidiære retskilder er at bidrage til forståelse af retsforakriferne.¹² Det bemærkes, at retlige afgørelser tager stilling til konkrete foreliggende spørgsmål, hvorfor anvendeligheden afhænger af, at det faktiske forhold skal være tilsvarende.¹³ Afhandlingen inddrager tidligere afsagte domme, i et forsøg på at afdække retsstillingen for konfiskation af tredjemands køretøjer ud fra en forudsætning om at der ikke altid kan angives en almindeligt gældende norm ud fra en konkret dom.¹⁴

I afhandlingens kapitel III, IV og V vil indgå enkelte retspolitiske betragtninger. Inddragelse af retspolitik er ikke uproblematisk. Subjektive holdninger skal holdes ude af diskussion og analyse af de retssikkerhedsmæssige betæneligheder. Afhandlingen synes imidlertid uforløsende, hvis der findes retssikkerhedsmæssige betæneligheder og disse ikke vurderes i forhold til retsgrundsætninger og folkeretlige forpligtelser.¹⁵

Kildesøgning- og kritik

Kilderne til denne afhandling er fremkommet ved en systematisk søgen på emneordene: tredjemandskonfiskation, 3.-mandskonfiskation, konfiskation, samt vanvidskørsel i relevante databaser, såsom Karnovgroup.dk, Library.au.dk og folkettinget.dk. Efter den indledende systematiske søgen er der foretaget både kædesøgning og berry-picking i det omfang kilderne fra den indledende søgning gav anledning hertil. Derudover er litteratur omhandlende straffeprocess, strafferet, færdselsret, retssystemet, EMRK og menneskerettigheder afsøgt for de nævnte emneord, samt emneord som f.eks. ejendomsret og bevisbyrde.

Inklusionskriterier for domme

I kapitel II er inddraget alle domme omhandlende konfiskation af køretøjer ejet af tredjemand, efter strfl. § 77 a, 1. pkt. fra de elektroniske udgaver af UfR og TfK, der ikke falder under de nedenfor nævnte eksklusionskriterier. Det bemærkes hertil, at U.2015.1467Ø modsat de øvrige inkluderede domme ikke omhandler tredjemandskonfiskation, idet ejeren ses at være den tiltalte i straffesagen. Når dommen alligevel inddrages, sker det fordi den indeholder alle de elementer og betragtninger, der kendetegner en dom omhandlende konfiskation af tredjemands køretøj og bidrager til at afdække retsstillingen.

I kapitel III er inddraget kendelser i et forsøg på at belyse retstilstanden, idet der på tidspunktet for indlevering af denne afhandling endnu ikke var tilgængelige domme i UfR eller TfK. Domme ville

¹⁰ Blume (2020), s. 32-33

¹¹ Eyben (2016), s. 391

¹² Blume (2020), s. 188-190

¹³ Ibid., s. 190

¹⁴ Ibid., s. 303-305

¹⁵ Ibid., s. 339 ff.

være at foretrække, idet kendelser ikke endeligt afgør konfiskationspåstanden. Kendelserne kan imidlertid bidrage til at afdække retstilstanden, idet, fortsat beslaglæggelse kræver at køretøjet antages at ville skulle konfiskeres ved domfældelse. Der har som udgangspunkt ikke været, mulighed for at opnå kendskab til retspraksis gennem aktindsigt, idet kompetencen til at behandle spørgsmål om aktindsigt i straffesager, der er mindre end ét år gamle, ligger ved domstolene, jf. rpl. § 41 b, stk. 2, nr. 2. For at kunne anmode om aktindsigt ved de enkelte domstole kræves rettens sagsnummer, hvilket ikke som udgangspunkt er tilgængeligt. Ved Retten i Glostrups pressemeddelelse af 10. juni 2021¹⁶ offentliggjordes sagsnummer 5111/2021, hvorefter der kunne søges aktindsigt heri. Herudover er sagsnummer 8487/2021 fremkommet ved en tilfældighed, idet en kollega var forurettet heri.

Dommene til afsnittene om fl. § 133 a, stk. 13 og EMRK er inddraget på baggrund af deres tilstedeværelse i den anvendte litteratur.

Eksklusionskriterier for domme

I domsanalysen i kapitel II er udeladt domme, hvori føreren ejer køretøjet i sameje, idet køretøjet da ikke anses for et køretøj ejet af tredjemand, men som et køretøj ejet delvist af gerningspersonen.

Af hensyn til udfærdigelse af afhandlingen er det valgt ikke at inddrage kendelser, der er blevet tilgængelige efter 1. december 2021 i domsanalysen i kapitel III.

Til at afdække retstilstanden omhandlende konfiskation af fast ejendom ved EMD er alene valgt domme afsagt efter 2001, idet EMD har en dynamisk fortolkning og retsstillingen derfor kan ændre sig indenfor en længere årrække.¹⁷ Af øvrig EMD-praksis er der ingen tidsmæssig afgrænsning, idet de generelle principper heri ikke forventes ændret.

Definitioner

Konfiskation

Konfiskation defineres som en permanent tvungen afståelse af en genstand eller værdier til fordel for statskassen.¹⁸ Der ydes i forbindelse med det formuetab der lides, ikke erstatning til den tidligere ejer.¹⁹ Konfiskation er hverken ekspropriation eller skat, idet den adskiller sig fra disse ved at være tilknyttet en lovovertrædelse.²⁰ Konfiskation efter straffeloven er i alle tilfælde fakultativ, hvorfor der *kan* ske konfiskation når, det er nødvendigt, men der *skal* i ingen tilfælde ske konfiskation.²¹ Konfiskation efter færdselsloven kan både ske fakultativt, men også obligatorisk, hvorved der i visse tilfælde *skal* ske konfiskation.

Tredjemands køretøj

I denne afhandling er tredjemands køretøj defineret som et køretøj ejet af en person, som ikke har foretaget færdselslovsovertrædelsen. Køretøjer ejet i sameje mellem en person, som foretager en færdselslovsovertrædelse og dennes samlever omfattes ikke af ovenfor nævnte definition.

¹⁶ *To domme efter nye regler for vanvidskørsel*

¹⁷ Rytter (2006), s. 35

¹⁸ Waaben (2001), s. 82

¹⁹ Elholm m.fl. (2019), s. 442

²⁰ Nielsen (2014), s. 122

²¹ Waaben (2001), s. 83

Kapitel II – Konfiskation af tredjemands køretøj forud for indførsel af lov om vanvidskørsel

Forud for indførsel af lov om vanvidskørsel skulle en konfiskation af tredjemands køretøj ske efter enten reglerne i strfl. §§ 75-77a eller fl. § 133 a.

Konfiskation efter straffeloven

Indledningsvist vurderes, om der kan ske konfiskation af et køretøj efter reglerne i strfl. § 75, stk. 2, nr. 1, om genstandskonfiskation.²² Bestemmelsen har følgende ordlyd:

”Såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser, eller særlige omstændigheder i øvrigt taler derfor, kan der ske konfiskation af 1) genstande, der har været brugt eller bestemt til at bruges ved en strafbar handling.”²³

En genstand, der har været brugt til en strafbar handling, kan f.eks. være et køretøj brugt til en færdselslovsovertrædelse. Derudover er det et krav for konfiskation efter bestemmelsen, at konfiskationen anses som påkrævet for at forebygge strafbare handlinger, eller fordi særlige omstændigheder kræver konfiskation af genstanden.²⁴ Bestemmelsen synes umiddelbart anvendelig i forhold til konfiskation af tredjemands køretøj med henblik på at forebygge nye færdselsforseelser. Det fremgår imidlertid af ordlyden af strfl. § 76, stk. 2, at genstandskonfiskation efter strfl. § 75, stk. 2, nr. 1, alene kan foretages over for den, der er ansvarlig for lovovertrædelsen eller over for den på hvis vegne, der er handlet.

Strfl. § 75, stk. 2, nr. 1, er derfor ikke anvendelig overfor tredjemand i de tilfælde, hvor en gerningsmand overtræder færdselsloven for egen vindings skyld.

Af øvrige relevante konfiskationsbestemmelser er strfl. § 77 a, 1. pkt., som omhandler præventivt konfiskation og har følgende ordlyd:

”Genstande, som på grund af deres beskaffenhed i forbindelse med andre foreliggende omstændigheder må befrygtes at ville blive brugt ved en strafbar handling, kan konfiskeres, for så vidt det må anses for påkrævet for at forebygge den strafbare handling.”²⁵

Genstande konfiskeret efter strfl. § 77 a, 1. pkt., behøver ikke at have objektive egenskaber, der indikerer, at de vil blive anvendt til en strafbar handling, hvorfor et almindeligt køretøj ikke falder udenfor bestemmelsens anvendelsesområde. I stedet kræves, at der foreligger omstændigheder der indikerer at genstanden vil blive anvendt til en strafbar handling.²⁶ Ved vurdering af om tredjemands køretøj skal konfiskeres må: antallet af færdselslovsovertrædelser, om tredjemand var klar over samt accepterede anvendelsen af køretøjet til færdselslovsovertrædelser, og om køretøjet fortsat vil kunne benyttes til færdselslovsovertrædelser, ifølge lektor Camilla Hammerum (herefter Hammerum), inddrages som selvstændige krav, der i et vist omfang alle skal være opfyldt, førend konfiskation kan ske.²⁷ Det bemærkes, at strfl. § 77 a, 1. pkt. modsat strfl. § 75, stk. 2, nr. 1, ikke er begrænset i forhold til ejerskab af den konfiskerede genstand, jf. ordlyden af strfl. § 76, stk. 2. Det bemærkes yderligere, at konfiskation kan ske hos personer, som ikke er strafskyldige.²⁸

²² Hammerum (2015), s. 1

²³ LBKG nr. 1851, se dennes § 75, stk. 2, nr. 1

²⁴ Baumbach & Elholm (2020), s. 489

²⁵ LBKG nr. 1851, se dennes § 77 a

²⁶ Betænkning nr. 355/1964, s. 36

²⁷ Hammerum (2015), s. 6

²⁸ Elholm m.fl. (2019), s. 445

Det første krav om antallet af færdselslovsovertrædelser vægter højt. Hammerum anfører at tiltalte skal være forstraffet i betydeligt omfang, før der kan ske tredjemandskonfiskation. Dette fordi forstraffene skaber en formodning for nye færdselslovsovertrædelser.²⁹ Det andet krav vedrørende tredjemandens subjektive forhold angår både de tidligere og aktuelle kørsler. Der er ikke krav om et traditionelt strafferetligt forsæt hos tredjemanden, men hvis ejeren har grund til at formode, at køretøjet kan blive anvendt til vanvidskørsel, da vil hans passivitet ved overdragelse af køretøjet til føreren tale for, at der skal ske konfiskation, trods tredjemandskonfiskation er et meget kraftigt ejendomsretligt indgreb.³⁰ Det sidste krav om hvorvidt køretøjet fortsat vil kunne benyttes, er afgørende, idet hele formålet med strfl. § 77 a, 1. pkt. er muligheden for at kunne konfiskere genstande præventivt. Det er imidlertid svært at vurdere den faktiske risiko for nye overtrædelser, hvorfor der i stedet lægges vægt på, om der er sket en ændring af handlemønstret fra de tidligere sager indtil den aktuelle færdselslovsovertrædelse.³¹ Eftersom konfiskation efter strfl. § 77 a, 1. pkt. er en fakultativ bestemmelse, er det i alle tilfælde dommerens skøn, hvorvidt der skal ske konfiskation.³²

Konfiskation efter færdselsloven

Forud for lov om vanvidskørsel var konfiskation af tredjemands køretøj efter de obligatoriske konfiskationsregler i fl. § 133 a, stk. 2-6 udelukket, idet det af ordlyden af alle bestemmelserne tydeligt fremgik, at konfiskation skal ske, hvis *ejeren* har gjort sig skyldig i de i bestemmelserne nævnte færdselslovsovertrædelser. Fl. § 133 a, stk. 1 er en fakultativ konfiskationsbestemmelse med følgende ordlyd, som ikke er ændret ved lov om vanvidskørsel:

*”Ved grove overtrædelser af færdselsloven, eller hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselsloven, kan der ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motordrevne køretøj, hvortil der kræves kørekort, hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen.”*³³

Selvom det ikke af ordlyden af fl. § 133 a, stk. 1 fremgår, at denne alene finder anvendelse, når køretøjet føres af ejeren, fremgår det af fl. § 133 a, stk. 15, tidligere stk. 14, at straffelovens regler om konfiskation finder anvendelse på fl. § 133 a, stk. 1.

*”I øvrigt gælder straffelovens regler om konfiskation”*³⁴

Herefter kan fl. § 133 a, stk. 1, på samme måde som strfl. § 75, stk. 2, nr. 1, ikke anvendes til konfiskation af tredjemands køretøj grundet strfl. § 76, stk. 2.³⁵ Hvor kerneområdet for konfiskation efter strfl. § 77 a, 1. pkt., som ovenfor anført er gentagelsestilfælde, kunne fl. § 133 a, stk. 1, have været brugbar ved ”grove overtrædelser af færdselsloven”³⁶ i 1.-gangstilfælde. Det havde imidlertid krævet en udtrykkelig hjemmel at kunne fravige udgangspunktet i strfl. § 76, stk. 2.³⁷ Derfor er fl. § 133 a, stk. 1 ikke anvendelig selv ved meget grove overtrædelser af fl. i 1.-gangstilfælde, ligesom stk. 2-6

²⁹ Hammerum (2015), s. 3

³⁰ Ibid., s. 4

³¹ Ibid., s. 5

³² Waaben (2001), s. 83

³³ LBKG nr. 1710, se dennes § 133 a, stk. 1

³⁴ Ibid., se dennes § 133 a, stk. 15

³⁵ Waaben m.fl. (2017), s. 767

³⁶ LBKG nr. 1710, se dennes § 133 a, stk. 1

³⁷ Waaben m.fl. (2017), s. 777

ej heller er anvendelige. I kapitel III afdækkes retstilstanden efter lov om vanvidskørsel trådte i kraft og fl. § 133 a, stk. 2 bliver anvendelig.

Domsanalyse I – Straffelovens § 77 a, 1. pkt.

Nedenstående domsanalyse, med 7 domme, vil forsøge at afdække, i hvilke tilfælde der skal ske konfiskation efter strfl. § 77 a, 1. pkt., med udgangspunkt i de krav Hammerum oplyste ovenfor. Dommene sammenstilles herudover med henblik på at sammenligne temaer vedrørende typen af færdselslovsovertrædelse, ejerens subjektive forhold og handlemønstre, den faktiske risiko for nye forseelser, samt perioden hvori de aktuelle færdselslovsovertrædelser er begået, i et forsøg på at udlede nogle generelle tendenser.

U.2009.2845Ø

Tiltalte (T) blev dømt for tre 4.-gangstilfælde og otte 5.-gangstilfælde af kørsel uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt. T's kørsel skete i et køretøj ejet af T's mor (M). Anklagemyndigheden nedlagde påstand om konfiskation af M's køretøj efter reglerne i strfl. § 77 a, 1. pkt.

Landsretten konkluderer at

”Efter karakteren af de nu begåede forhold og T's forstraffe findes der ikke tilstrækkeligt grundlag for konfiskation af bilen i medfør af straffelovens § 77 a.”³⁸

Om første krav om forstraffe anså Landsretten ikke i alt 11 tilfælde af kørsel uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt., der sker som henholdsvis 4.- og 5.-gangskørsler, som værende tilstrækkeligt tungtvejende til, at der skal ske tredjemandskonfiskation, trods T var forstraffet ved mindst fire tidligere domme for kørsel uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt. Om det andet krav bemærkes, at T tog nøglerne uden Ms accept, idet M ikke ønskede, at T skulle benytte køretøjet. Nøglerne var gemt i M's taske i et skab, og under en hovedpude. M har således gjort en indsats for at afholde T fra at benytte køretøjet og har taget stilling til, at T ikke skal benytte det. Modsat er det lykket for T minimum ti gange på to år at skaffe sig adgang til M's køretøj, hvorfor der kunne argumenteres for, at M ikke alvorligt har forsøgt at afskære T's mulighed for at benytte køretøjet. Dommen nævner intet om den fortsatte benyttelse af køretøjet.

Det synes bemærkelsesværdigt at 11 kørsler uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt., ikke var tilstrækkeligt til at dommerne i den konkrete sag fandt, at der skulle ske en præventiv konfiskation af tredjemands køretøj, trods T var tidligere straffet for kørsel uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt. Derudover syntes der ikke at være sket en ændring af T og M's handlemønstre, der kunne begrunde, at en præventiv konfiskation ikke var nødvendig for at sikre, at der ikke på ny ville ske færdselslovsovertrædelser. Det bemærkes, at det forhold, at M har forsøgt at afskære T fra at benytte køretøjet, trods dette ikke er lykkedes, synes at have været medvirkende til, at M's køretøj ikke skulle konfiskeres efter strfl. § 77 a, 1. pkt. Det er endvidere bemærkelsesværdigt at der ikke kommenteres på den fortsatte benyttelse af køretøjet.

U.2011.2458Ø

Tiltalte (T) blev dømt for to 12.-gangstilfælde af spirituskørsel efter fl. § 53, stk. 1, samt to 15.-gangstilfælde af kørsel i frakendelsestiden, jf. fl. § 117 a, stk. 2, nr. 2. Den ene kørsel var foretaget i T's kærestes (K) personbil, mens den anden var foretaget på K's motorcykel. Kørslerne blev foretaget indenfor en periode på to måneder. Anklagemyndigheden nedlagde i sagen ikke påstand om konfiskation af motorcyklen, men alene af personbilen i medfør af fl. § 133 a og ikke strfl. § 77 a, 1. pkt. I ankesagen for landsretten nedlagde anklagemyndigheden påstand om konfiskation i medfør af fl. §

³⁸ U.2009.2845Ø

133 a, jf. strfl. § 77 a, 1. pkt. I byrettens dom var der dissens. Én dommer mente at der skulle ske konfiskation i medfør af strfl. § 77 a, 1. pkt., idet

*”tiltalte har begået gentagne overtrædelser af færdselsloven, og det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven.”*³⁹

De øvrige to dommere mente

*”at det vil være uproportionalt bebyrdende for ejeren af køretøjet, [K], at køretøjet konfiskeres. Disse dommere har navnlig lagt vægt på den lange tid, der er gået, siden forholdet blev begået.”*⁴⁰

I landsretten skete der konfiskation. Dommerne tillægger det betydning, at T har mange tidligere domme, og at det alene af denne grund frygtes, at T vil anvende K's køretøj, trods han er frakendt førerretten, og at kørslen frygtes at ske i spirituspåvirket tilstand. Om tredjemands stillingtagen fremgår det af dommen, at K ved begge kørsler var klar over, at T var frakendt førerretten samt at han var stærkt spirituspåvirket, men alligevel lod ham føre køretøjet. T havde i begge tilfælde en promille på over 2,00. K var i det ene tilfælde passager ved kørslen, og acceptere således, at T førte køretøjet. Dommerne lægger vægt på, at den anden kørsel sker to måneder efter den første kørsel, hvorfor der ikke ses at være sket en ændring af K's handlemønster. Dommerne finder, at der er en faktisk risiko for nye overtrædelser, medmindre der sker konfiskation af K's køretøj. Grundet K's handlemønster, finder dommerne ikke grund til at tage hensyn til K ved konfiskationsbedømmelsen til trods for, at tredjemandskonfiskation anses som meget byrdefuldt. Selvom anklagemyndigheden nedlagde påstand om konfiskation efter fl. § 133 a, jf. strfl. § 77 a, 1. pkt., vælger dommerne alene at konfiskere personbilen i medfør af strfl. § 77 a, 1. pkt.

Af dommen kan indledningsvist udledes, at domstolene kan anvende strfl. § 77 a, 1. pkt., trods der er nedlagt påstand om konfiskation efter fl. § 133 a. Derudover anses den tidsmæssige periode som er forløbet fra gerningstidspunktet til domsafsigelsen at være en omstændighed, som domstolene kan tillægge betydning ved vurderingen af tredjemandskonfiskation. Yderligere anses to 12.-gangstilfælde af spirituskørsel efter fl. § 53, stk. 1, samt to 15.-gangstilfælde af kørsel i frakendelsestiden, jf. fl. § 117 a, stk. 2, nr. 2, som tilstrækkelig mange færdselslovsovertrædelser til, at der skal ske konfiskation af tredjemands køretøj, i hvert fald når tredjemand ikke forsøger at standse færdselslovsovertrædelserne. Det er bemærkelsesværdigt, at alene K's personbil og ikke tillige K's motorcykel konfiskeres. Begge køretøjer er omfattet af anvendelsesområdet for strfl. § 77 a, 1. pkt., begge køretøjer er anvendt under samme omstændigheder af T, og begge køretøjer kan befrygtes på ny at ville kunne anvendes af T, hvorfor der kunne have været nedlagt påstand om konfiskation af begge køretøjer.

TfK2013.322

Tiltalte (T) blev dømt for ét 3.-gangstilfælde af kørsel uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt. T var tidligere forstraffet af relevans ved to domme. Alle kørsler var sket i T's kones (K) køretøjer. Anklagemyndigheden nedlagde i byretten påstand om konfiskation i medfør af fl. § 133 a, stk. 1, under forudsætning af, at køretøjet tilhørte T. Byretten tog af egen drift stilling til konfiskation efter reglerne i strfl. § 77 a, 1. pkt., efter det i bevisførelsen kom frem, at K var ejer af køretøjet.

Både by- og landsretten finder at

³⁹ U.2011.2458Ø

⁴⁰ ibid.

”Efter karakteren af det nu begåede forhold og tiltaltes forstraffe findes der ikke tilstrækkeligt grundlag for konfiskation af bilen i medfør af straffelovens § 77 a”⁴¹

Dommerne kommenter på antallet af færdselslovsovertrædelser og angiver derudover en ny omstændighed om, at grovheden af forseelsen kan indgå i vurderingen af, om der skal ske konfiskation af tredjemands køretøj i medfør af strfl. § 77 a, 1. pkt. Det er bemærkelsesværdigt, at dommerne ikke synes at tillægge K’s handlemønstre nogen betydning i vurdering af konfiskationen. Givetvis er det fordi dommerne mener, at K har handlet korrekt, idet hun ikke i tidligere var orienteret om, at T havde benyttet hendes køretøj trods han var frakendt førerretten. Derudover blev T oplyst om, at han ikke måtte benytte K’s køretøjer. Modsat foretog K sig i øvrigt ikke yderligere for at forhindre T’s adgang til nøgler, hvorved hun muliggjorde, at T kunne benytte køretøjet.

Af dommen kan indledningsvist udledes, at dommerne kan tage stilling til, om et køretøj ejet af tredjemand skal konfiskeres i medfør af strfl. § 77 a, 1. pkt., trods det ikke er anført i anklageskriftet.

Udtrykket *”efter karakteren af det nu begående forhold”*⁴² anses at betyde, at forseelsens grovhed er en omstændighed, der kan lægges vægt på ved vurdering af konfiskation af tredjemands køretøj. To tidligere domme anses ikke for forstraffe i betydelig grad, hvorfor præventiv konfiskation efter strfl. § 77 a, 1. pkt. ikke behøves.

U.2013.664Ø

Tiltalte (T) blev dømt for ét 2.-gangstilfælde af spirituskørsel, jf. fl. § 53, stk. 1, samt fem 7.-gangstilfælde af kørsel uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1. Køretøjet var ejet af T’s samlever (S) og erhvervet for et revalideringstilskud, idet S havde et handicap og var afhængig af køretøjet bl.a. til kørsel af parrets børn på halvandet og otte år. Køretøjet blev ikke konfiskeret, fordi S’s handicap og behov for køretøjet, samt hendes forsøg på at afholde T fra at føre køretøjet vægtede højere end risikoen for nye færdselslovsovertrædelser.

Dommerne bemærker, at T har mange aktuelle kørsler samt at han er forstraffet. Om tredjemands stillingtagen bemærker de, at S var klar over, at T ikke havde kørekort. S forsøgte at afholde T fra at benytte køretøjet ved mundtlig tilkendegivelse, samt ved at opbevare nøglen på sin person. Dommerne bemærker, at T efter dommen er skyldig i samlet 12 kørsler uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt. indenfor en periode på mindre end tre år. Dommerne antyder en faktisk risiko for nye overtrædelser, men vælger alligevel ikke at konfiskere køretøjet.

Dommen vil blive inddraget i analysen af fl. § 133 a, stk. 13 vedrørende særlige grunde til fravigelse af konfiskation af køretøjer, idet der, selvom dommerne ikke henviser til bestemmelsen, synes at været taget stilling til de særlige beskyttelseshensyn i fl. § 133 a, stk. 13. U.2013.664Ø er givetvis ikke repræsentativ for, hvornår der skal ske konfiskation af tredjemands køretøj generelt, idet T’s aktuelle færdselslovsovertrædelser og mange forstraffe, jf. det ovenfor anførte, antages at kunne have været tilstrækkeligt til, at der skulle ske konfiskation. Dette underbygges af, at dommerne vælger at inddrage beskyttelseshensynene fra fl. § 133 a, stk. 13. Det havde ikke været nødvendigt, hvis de øvrige forhold ikke havde vægget mod, at der skulle ske konfiskation.

Domme U.2013.664Ø og U.2011.2458Ø har som de eneste af de inddragede domme spirituskørsler, jf. fl. § 53, stk. 1, som en del af gerningsindholdet. Hvis der tages udgangspunkt i tesen om, at der ville være sket konfiskation efter strfl. § 77 a, 1. pkt. i U.2013.664Ø såfremt køretøjet og ejeren

⁴¹ TfK2013.322

⁴² TfK2013.322

ikke havde været omfattet af beskyttelseshensynene i fl. § 133 a, stk. 13, så kunne spirituskørsel, jf. fl. § 53, stk. 1 antages at være en tungtvejende faktor i vurdering af konfiskation.

U.2013.2423V

Tiltalte (T) blev dømt for ét 4.-gangstilfælde af kørsel uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt. Kørslen skete i et køretøj ejet af det selskab, hvori T var direktør. Selskabet var 100% ejet af T's ekskone (H). Dommerne bemærker, at T er tidligere straffet for kørsel uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt. H vidste, at T ikke havde førerret, men køretøjet var tilgængeligt for T på selskabets adresse, hvorfor hun har udvist passivitet i forhold til at sikre sig mod færdselslovsovertrædelser. Om risikoen for fortsat benyttelse bemærker dommerne, at ingen af de tidligere kørsler er foretaget i selskabets køretøjer. Trods der ingen aktiv handling er foretaget for at undgå at T skulle benytte køretøjet, samt at selskabet stadig har køretøjer som T ville kunne benytte, finder dommerne at det forhold, at T ikke tidligere har ført selskabets køretøjer skal vægte højere, hvorfor der ikke skal ske konfiskation af køretøjet. T anses ikke at være forstraffet i et omfang der kræver, at der skal ske en præventiv konfiskation efter strfl. § 77 a, 1. pkt.

Dommene U.2013.2423V og TfK2013.322 er lidt atypiske sammenlignet med de øvrige inddragne domme, idet der synes at lægges meget lidt vægt på ejernes handlemønstre for at undgå nye færdselslovsovertrædelser. Hvis ikke der lægges vægt på ejernes handlemønstre, vil konfiskation ikke kunne ske. Det er svært at argumentere for, at der bør ske konfiskation, fordi det må frygtes, at der sker nye lovovertrædelser, når der nærmest ingen oplysninger herom fremgår af dommene.

Ligeledes er U.2013.2423V atypisk i den forstand, at føreren efter sin overtrædelse af fl. § 56, stk. 1, nr. 1, har mulighed for at begå nye færdselsforseelser, idet selskabets køretøjer fortsat er tilgængelige. Den faktiske risiko for nye færdselslovsforseelser synes at være så stor, at en præventiv konfiskation kunne have været et effektivt middel til at undgå nye færdselslovsovertrædelser. De øvrige domme hvori der synes at være en tilsvarende faktisk risiko for nye færdselsforseelser giver udslag i konfiskation af køretøjet med undtagelse af U.2013.664Ø hvor den faktiske risiko i høj grad er til stede, men konfiskationen undlades på grund af hensynene i fl. § 133 a, stk. 13.

U.2015.1467Ø

Tiltalte (T) blev som ejer af køretøjet, dømt for overtrædelse af fl. § 65, stk. 2 ved at have overladt sit køretøj til sin søn (S), trods S var frakendt førerretten. T var to gange tidligere mundtligt blevet vejledt om ikke at overlade køretøjet til S. Herefter var T tre gange straffet med bøde for at overlade S sit køretøj. Ved den seneste kørsel havde T overladt køretøjet til S's kæreste (K) og vejledt om, at S ikke måtte føre køretøjet, hvilket dog skete, da S tog nøglerne fra K's pung. Køretøjet blev konfiskeret.

Tre gange er T straffet. Det kan diskuteres, om T er ”forstraffet i betydeligt omfang”⁴³. Selvom dommen ikke omhandler konfiskation af et køretøj ejet af tredjemand, vælger dommerne at tillægge det betydning, at S er tidligere straffet for spirituskørsel i T's bil. Ligesom ved U.2011.2458Ø og U.2013.664Ø synes spirituskørsel således at være en vigtig faktor i konfiskationsbedømmelsen. Om ejerens subjektive forhold fremgår det af dommen, at T har vejledt S om, at det alene er K der må føre køretøjet. Modsat udlåner T køretøjet til K desuagtet at han ved, at S tidligere har ført køretøjet til trods for T's instruktioner om, at han ikke må. I forhold til om køretøjet fortsat kan befrygtes at ville blive benyttet, lægger dommerne vægt på, at fire af kørslerne er sket i en periode på kun fire måneder. Den faktiske risiko for nye færdselslovsovertrædelser anses derfor som værende høj, og konfiskation af køretøjet vil således være nødvendig for at undgå yderligere færdselsovertrædelser.

⁴³ Hammerum (2015), s. 3

Få fortilfælde af overtrædelse af færdselsloven anses for nok til præventiv konfiskation af et køretøj efter reglerne i strfl. § 77 a, 1. pkt., når den faktiske risiko for, at køretøjet vil blive anvendt til nye færdselslovsovertrædelser, er tilstrækkelig høj, hvilket dommerne fandt i den konkrete sag. Køretøjet blev benyttet til flere færdselslovsovertrædelser indenfor en kort tidsperiode, og ejeren vedbliver at overdrage sit køretøj til en person, trods han ved, at køretøjet derved gøres tilgængeligt for en fører, som ikke lovligt må føre køretøjet, og som ikke har tænkt sig at efterkomme instrukser om, at han ikke må føre køretøjet.

Hvis der tages udgangspunkt i tesen om, at der ville være sket konfiskation efter strfl. § 77 a, 1. pkt. i U.2013.664Ø, såfremt køretøjet og ejeren ikke havde været omfattet af beskyttelseshensynene i fl. § 133 a, stk. 13, bliver køretøjer konfiskeret i: U.2011.2458Ø, U.2013.664Ø og U.2015.1467Ø. Når de sammenlignes bemærkes det, at der i alle dommene refereres til spirituskørsel og at der foretages en minimal indsats eller slet ingen for at undgå at de konfiskerede køretøjer anvendes til færdselslovsovertrædelser. I U.2011.2458Ø gøres der intet for at undgå nye færdselslovsovertrædelser, i U.2015.1467Ø gives der alene mundtlige instruktioner uden reelt indhold, og i U.2013.664Ø forsøger ejeren at gemme nøglerne, men det lykkedes reelt ikke. U.2011.2458Ø og U.2015.1467Ø har tillige det til fælles, at der foretages hyppige kørsler med 1 færdselslovsovertrædelse pr. måned. De domme der har den næst hyppigste ratio af færdselslovsovertrædelser pr. måned er U.2013.664Ø og U.2009.2845Ø, hvor der i gennemsnit sker 2½ til 3 færdselslovsovertrædelser pr. måned. Som ovenfor anført medregnes U.2013.664Ø i de tilfælde hvor der sker konfiskation, hvorfor hyppige kørsler synes at være en faktor, der vægter højt i vurderingen af, om der skal ske konfiskation. I U.2009.2845Ø forsøger ejeren at gemme nøglerne til køretøjet, men der ses i øvrigt ikke at være sket en stor ændring i handlemønsteret for at undgå nye lovovertrædelser. Føreren i U.2009.2845Ø ses i øvrigt at være én af de mest forstraffede personer udover førerne i U.2011.2458Ø og U.2013.664Ø. Om der skal være en ratio på minimum en færdselslovsovertrædelse pr. måned synes usikkert, men der synes at være en sammenhæng hertil.

TfK2017.36

Tiltalte (T) blev dømt for tre 3.-gangstilfælde af kørsel i frakendelsestiden, jf. fl. § 117 a, stk. 2. Alle kørsler skete i T's kones (K) køretøj. På tidspunktet for behandlingen af sagen ved landsretten, havde T generhvervet sit kørekort. Landsretten fandt herefter, at konfiskationen ikke længere var påkrævet for at forebygge nye færdselslovsovertrædelser, idet fremtidige kørsler ikke ville være kørsler i frakendelsestiden, jf. fl. § 117 a modsætningsvist. De præventive hensyn i strfl. § 77 a, 1. pkt., var ikke længere til stede. Overtrædelser af fl. § 117 a indgår ikke i frakendelsessystemet i fl. §§ 125-128. Trods T's forstraffe og aktuelle færdselslovsovertrædelser var konfiskation i den konkrete sag ikke muligt, fordi de færdselslovsovertrædelser T begik ikke forlængede hans frakendelsestid. Dommen synes at efterlade en mulighed for personer, der snart har mulighed for at generhverve deres kørekort, til at overtræde fl. § 117 a, og § 56, stk. 2 i et køretøj ejet af tredjemand, uden at der er mulighed for konfiskation, når blot kørekortet er generhvervet inden domsafsigelsen.

Alle ovenfor nævnte domme indeholder enten overtrædelse af færdselsloven ved kørsel uden føreret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt., eller kørsel i frakendelsestiden, jf. fl. § 117 a eller en reference hertil. Som nævnt ovenfor synes spirituskørsel, jf. fl. § 53, stk. 1, at være et tungtvejende element i vurdering af konfiskation. I de tilfælde hvor der alene foreligger en eller flere kørsler uden føreret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt., eller kørsler i frakendelsestiden, jf. fl. § 117 a, ses der ikke at være nogle tilfælde af konfiskation af tredjemands køretøj. Der synes ellers at være tilfælde, hvor føreren burde have tilstrækkelig mange forstraffe til, at en præventiv konfiskation af køretøjet kunne være aktuel. I U.2009.2845Ø blev føreren dømt for 11 forhold i 4.-gangstilfælde og otte 5.-gangstilfælde, hvilket umiddelbart synes

af mange aktuelle forhold, samt ”betydeligt forstraffet”.⁴⁴ Herefter er TfK2017.36 den afgørelse med næstflest aktuelle kørsler uden førerret med tre 3.-gangstilfælde, mens U.2015.1467Ø henviser til, at føreren har flere aktuelle kørsler uden førerret.

TfK2017.36 og U.2015.1467Ø synes meget sammenlignelige, idet de begge omhandler fl. § 56, stk. 1, 1. pkt. samt fl. § 65, stk. 2, som følge af at ejeren udlåner sit køretøj til en person uden førerret. Hvor den tiltalte i U2015.1467Ø er ejeren, der overdrager sit køretøj, er den tiltalte i TfK2017.36 den person, der får køretøjet overdraget. I TfK2017.36 nævnes tillige, at ejeren bliver straffet gentagende gange for overtrædelse af fl. § 65, stk. 2. Eftersom dommenes hændelsesforløb synes at være sammenlignelige, er det bemærkelsesværdigt, hvorfor der i U2015.1467Ø nedlægges påstand om konfiskation ved overtrædelsen af fl. § 65, stk. 2, mens der i TfK2016.36 nedlægges påstand om konfiskation ved overtrædelsen af fl. § 56, stk. 1, 1. pkt., trods der i begge domme henvises direkte til, at der er straffesager mod henholdsvis ejeren og føreren. Den afgørende forskel mellem de to domme synes at være, at føreren i TfK2017.36 havde generhvervet sin førerret på tidspunktet for hovedforhandlingen ved landsretten, hvorfor de præventive konfiskationshensyn som ovenfor nævnt ikke var opfyldt.

Undtagelsesbestemmelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 13

Hvis dommerne finder, at konfiskation er nødvendig, skal det overvejes om undtagelsesbestemmelse i fl. § 133 a, stk. 13 skal anvendes og konfiskation undlades. Undladelse af konfiskation kan også ske efter principperne i fl. § 133 a, stk. 13, jf. U2013.664Ø. Bestemmelsen giver mulighed for at undlade konfiskation af køretøjer ”når særlige grunde undtagelsesvis taler herfor”.⁴⁵ I forarbejderne til bestemmelsen fremgår, at der skal foreligge ganske særlige familie- eller sociale forhold, der gør konfiskation uforholdsmæssigt indgribende, førend konfiskationen skal udelades.⁴⁶ I U.2013.664Ø, som omtalt ovenfor, blev undtagelsesbestemmelsen f.eks. anvendt fordi ejeren var handicappet og afhængig af køretøjet til kørsel af mindreårige børn. I U.2013.978Ø og TfK2015.902 var kørsel af særligt plejekrævende børn udslagsgivende for, at der ikke skulle ske konfiskation. I TfK2012.1053 fandtes konfiskation uforholdsmæssigt indgribende, når tiltalte havde generhvervet sit kørekort efter byrettens dom, hvorved dommen er meget sammenlignelig med TfK2017.36 som omtalt ovenfor.

Som eksempler på tilfælde, der ligger udenfor anvendelsesområdet af fl. § 133 a, stk. 13, kan nævnes U.2016.2204Ø, hvor konfiskation af tiltaltes invalidebil ikke var uforholdsmæssigt indgribende, idet tiltaltes kørselsbehov kunne dækkes af en elscooter og taxikørsel. I TfK2013.65 og U.2013.3203Ø blev der ikke lagt vægt på, at værdien af køretøjerne oversteg 200.000 kr., eller at ejerne ikke havde råd til at anskaffe nye køretøjer. Der blev endvidere ikke i TfK2013.65 lagt vægt på, at ejeren tidligere havde forsøgt at begå selvmord. I U.2013.3203Ø fandt retten det ikke relevant, at tiltalte havde natarbejde uden mulighed for offentlig transport, eller at han var frivillig karatetræner for udsatte unge.

Af retspraksis ses særlige familie- eller sociale forhold således ofte at komme til udtryk ved kørsel af børn, der er særligt plejekrævende, hvorimod førerens handicap eller sociale forhold ikke tillægges betydelig vægt. Forarbejderne til lov om vanvidskørsel bekræfter fl. § 133 a, stk. 13's anvendelse i sager om vanvidskørsel og bidrager til bestemmelsens retsstilling, at køretøjet skal udgøre den eneste transportmulighed før konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende.⁴⁷

⁴⁴ Hammerum (2015), s. 3

⁴⁵ LBKG nr. 1710, se dennes § 133 a, stk. 13

⁴⁶ LFF nr. 7, s. 22

⁴⁷ LFF nr. 127, s. 38

Sammenfatning

Forud for indførelse af lov om vanvidskørsel skulle konfiskation af tredjemands køretøj ske efter strfl. § 77 a, 1. pkt. Ingen af de øvrige konfiskationsregler i straffe- eller færdselsloven er anvendelige overfor køretøjer ejet af tredjemand. Om et køretøj skal konfiskeres efter strfl. § 77 a, 1. pkt., beror på en konkret vurdering, hvori antallet af færdselslovsovertrædelser, ejerens viden om førerens forhold, og om køretøjet stadig er tilgængeligt for føreren, tillægges stor vægt, jf. Hammerum. Derudover ses grovheden af færdselslovsovertrædelserne, jf. TfK2013.322, at kunne tillægges betydning, mens en lang periode mellem lovovertrædelserne og endelig dom taler imod konfiskation, jf. U.2011.2458Ø. Det er vanskeligt at angive en præcis retsstilling på området, idet det er svært at sammenligne det usammenlignelige. Der er således ingen facit på, hvor mange færdselslovsovertrædelser, eller hvor grove de skal have været førend konfiskation er påkrævet. Der er ej heller nogle specifikke krav om, hvilken indsats ejeren skal have foretaget for at undgå og/eller forebygge færdselslovsovertrædelser.

Der synes imidlertid at kunne udledes en række tendenser. De analyserede domme indeholder alle spirituskørsel, jf. fl. § 53, stk. 1 og/eller kørsel uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt. Spirituskørsel, jf. fl. § 53, stk. 1 synes at være et tungtvejende moment, idet der henvises hertil i alle de domme, hvori der sker konfiskation, jf. U.2011.2458Ø, U.2013.664Ø og U.2015.1467Ø. Modsat synes kørsel uden førerret, jf. fl. § 56, stk. 1, 1. pkt. ikke at kunne danne grundlag for konfiskation af tredjemands køretøj, når 11 kørsler i 4.- og 5.-gangskørsler ikke er tilstrækkeligt i U.2009.2845Ø. Hyppigheden af færdselslovsovertrædelser synes at være et tungtvejende moment, idet der sker konfiskation i de tilfælde hvor der begås én færdselslovsovertrædelse pr. måned i U.2011.2458Ø og U.2015.1467Ø. Modsat synes ejerens subjektive forhold og ændring af handlemønstre at tillægges meget lidt vægt i vurdering af konfiskation af tredjemands køretøj, idet det ikke fremgår af dommene TfK2013.322 og U.2013.2423V. Hvis ejeren imidlertid som i U.2011.2458Ø lader føreren køre trods denne er spirituspåvirket, synes det at være et tungtvejende moment.

Undtagelsesbestemmelsen i fl. § 133 a, stk. 13, eller princippet heri finder anvendelse på konfiskationer af køretøjer, jf. U.2013.664Ø. Undtagelsesbestemmelsen er imidlertid snæver og alene anvendelig når køretøjet udgør den eneste transportmulighed af særligt plejekrævende børn, jf. U.2013.664Ø, U.2013.978Ø og TfK2015.902.

Efter i dette kapitel at have afdækket retsstillingen for konfiskation af tredjemands køretøj efter strfl. § 77 a, 1. pkt., vil det efterfølgende kapitel afdække retsstillingen efter lov om vanvidskørsel. Det bemærkes hertil, at selvom fl. § 133 a, stk. 2 bliver *lex specialis* i forhold til strfl. § 77 a, 1. pkt., er bestemmelsen stadig relevant i det omfang færdselslovsovertrædelserne ikke er omfattet af vanvidskørsel.

Kapitel III – Konfiskation af tredjemands køretøj efter indførelse af lov om vanvidskørsel

Ved indførelse af lov om vanvidskørsel blev fl. § 133 a, stk. 2 ændret fra at omhandle konfiskation af ejerens køretøj anvendt til spirituskørsel til at omfatte alle typer af vanvidskørsel. Bestemmelsens andet punktum er helt nyt og for denne afhandling essentielt, idet det hjemler adgang til konfiskation af køretøjer, i de *”tilfælde, hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer”*.⁴⁸

⁴⁸ LBKG nr. 1710, se dennes § 133 a, stk. 2

Det fremgår af ordlyden af bestemmelsen, at konfiskation *skal* ske, hvorved der er tale om obligatorisk konfiskationen. Det fremgår imidlertid også direkte af bestemmelsen, at konfiskation skal ske, ”medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende”.⁴⁹ Den obligatoriske konfiskation er således ikke undtagelsesfri.

Bestemmelsen angiver selvstændigt en række momenter, der kan inddrages ved vurderingen af om undtagelsen i fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. finder anvendelse. Disse er

*”henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt.”*⁵⁰

*”for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person”*⁵¹

Ved at benytte ordet ”navnlig”⁵² i bestemmelsen, åbnes der op for, at de ovenfor nævnte momenter ikke nødvendigvis er de eneste relevante momenter at inddrage i vurderingen af, om undtagelsen i fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. finder anvendelse. Derfor vil de kommende afsnit på baggrund af lovens forarbejder og retspraksis forsøge at afdække, hvornår undtagelsen i fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. finder anvendelse.

Færdselslovens § 133 a, stk. 2 – Hvornår er konfiskation uforholdsmæssigt indgribende

Hvornår konfiskationen er uforholdsmæssig indgribende vurderes på baggrund af, om ejeren har undersøgt, om det er sandsynligt at føreren vil køre vanvidskørsel, og om føreren har mulighed for at tilbagebetale et eventuelt erstatningskrav på køretøjets værdi i tilfælde af konfiskation. I alle tilfælde sker vurderingen af, om konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende, efter en samlet helhedsvurdering.⁵³ Nedenfor forsøges at afdække hvilken viden, og hvilke skridt ejeren skal foretage sig.

Upåregneligt for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt

Forarbejderne giver få eksempler på, hvordan ejeren forud for overdragelsen af køretøjet til føreren skal sikre sig imod, at køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel og derved som udgangspunkt vil skulle konfiskeres jf. fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Det fremgår imidlertid, at

*”der skal foretages en samlet vurdering af, om det måtte anses for helt upåregneligt for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt på denne måde.”*⁵⁴

Det fremgår af forarbejderne, at ejeren skal have udvist agtpågivenhed forud over overdragelsen af køretøjet til føreren.⁵⁵ Ejeren skal have

*”benyttet alle tilgængelige muligheder for at opnå viden om forhold, som kan belyse risikoen for, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de omfattede lovovertrædelser.”*⁵⁶

En af de muligheder der nævnes i forarbejderne for at opnå denne viden, kunne f.eks. være at anmode om førerens private straffeattest.⁵⁷

⁴⁹ LBKG nr. 1710, se dennes § 133 a, stk. 2

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Ibid.

⁵² Ibid.

⁵³ LFB nr. 127, s. 4

⁵⁴ LFB nr. 127, s. 4

⁵⁵ Ministersvar nr. 57, s. 1-2

⁵⁶ LFB nr. 127, s. 5

⁵⁷ Ministersvar nr. 57, s. 1-2

Ved seneste opdatering af kriminalregisteret⁵⁸ blev dets § 11, stk. 5 ændret, således at straffeattesten herefter skal indeholde oplysninger om ”overtrædelse af færdselsloven, hvorved der er idømt fængselsstraf”⁵⁹ indenfor de seneste fem år. Der synes at være en række problematikker med anvendelse af straffeattesten som dokumentation for uvidenhed. For det første vil en straffeattest ikke virke som værn overfor 1.-gangstilfælde af vanvidskørsel. For det andet vil øvrige færdselslovsovertrædelser, begået forud for lov om vanvidskørsel, ikke fremgå af straffeattesten i det omfang de ikke er udmundet i ubetinget fængselsstraffe, hvilket for så vidt angår spirituskørsel først sker i 3.-gangstilfælde ved en promille på mellem 0,51 og 2,00 og i 2.-gangstilfælde ved en promille på over 2,00⁶⁰ og for hastighedsovertrædelser kun i ganske særlige tilfælde.⁶¹ For det tredje fremgår det af kriminalregisterets § 40, stk. 2, jf. stk. 1, at § 11, stk. 5 først træder i kraft d. 1. januar 2022.

Der har således været en periode fra 31. marts 2021, hvor lov om vanvidskørsel trådte i kraft, til 1. januar 2022, hvor ejeren ikke har kunnet opnå viden om førerens tidligere relevante overtrædelser af færdselsloven fra straffeattesten. Dette synes at udgøre et retssikkerhedsmæssigt problem, hvis domstolene på baggrund af manglende indhentelse af en straffeattest konfiskerer et køretøj, men tillige hvis domstolene på baggrund af en straffeattest, som ikke indeholder reelle forstraffe, ikke konfiskerer køretøjet, grundet en sen ikrafttrædelsesdato i kriminalregisteret.

Ved vedtagelse af lov om vanvidskørsel blev der i lovens § 2, stk. 2, indsat en undtagelsesbestemmelse om, at køretøjer som er overdraget ved aftale inden den 16. december 2020, ikke kan blive konfiskeret som følge af fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Bestemmelsen blev indført, fordi retsstillingen vedrørende tredjemandskonfiskation blev ændret markant ved lov om vanvidskørsel. Lovens § 2, stk. 2, synes at kunne tjene som eksempel på, at lovgiver er opmærksom på, at ejeren skal have mulighed for at kunne indrette sig efter den nye retsstilling. I forarbejderne kunne der med fordel have været indført en lignende passus om, at indhentelse af straffeattest først var nødvendig fra 1. januar 2022, hvor det er muligt at opnå viden om færdselslovsovertrædelser.

Forarbejderne nævner som en anden mulighed for at opnå viden om førerens risiko for at køre vanvidskørsel, at ejeren udbeder sig en tro- og loveerklæring fra føreren om, at han ikke tidligere har kørt vanvidskørsel. En tro- og loveerklæring synes at kunne træde i stedet for en straffeattest, idet den udfylder det samme formål om, at ejeren forsøger at opnå en viden om førerens kørselshistorik. Forarbejderne nævner antallet og grovheden af færdselslovsovertrædelser som eksempler på, hvad der ligeledes kunne være relevant at få oplysninger om.⁶²

Det fremgår af forarbejderne, at det må være påregneligt for ejeren, at køretøjet kan blive anvendt til vanvidskørsel, hvis ejeren ved, at føreren er tidligere straffet for flere eller grove tilfælde af overtrædelse af færdselsloven eller fareforvoldelse, jf. enten strfl. § 249, 2. pkt. eller § 252 eller uagtsomt manddrab efter strfl. § 241, 2. pkt.⁶³ Ejers viden kan derfor gøre, at konfiskation ikke vil være uforholdsmæssigt indgribende. Det bemærkes hertil, at der i forarbejderne er taget højde for, at privatpersoner ikke på samme måde som erhvervsdrivende har mulighed for en dybdegående undersøgelse af risikoen for at køretøjet benyttes til vanvidskørsel.⁶⁴ Modsat kunne der argumenteres for, at privatpersoner har et bedre personligt kendskab til førerens lovlydighed forud for overdragelsen af

⁵⁸ Straffeattesten reguleres af BKG nr. 1860

⁵⁹ BKG nr. 1860, se dennes § 11, stk. 5

⁶⁰ RM af 11.5.2020, pkt. 5.1.1

⁶¹ RM af 31.8.2016, pkt. 5.1

⁶² Ministersvar nr. 57, s. 1-2

⁶³ Ibid.

⁶⁴ LFB nr. 127, s. 5,

køretøjet. I alle tilfælde synes det ikke uproportionelt at udarbejde en uformel tro- og loveerklæring forud for overdragelsen af køretøjet.

Vælger ejeren ikke at indhente en straffeattest, en tro- og loveerklæring eller lignende oplysninger, vil han ikke have benyttet alle tilgængelige muligheder for at opnå viden om risikoen for, at køretøjet bliver anvendt til vanvidskørsel, hvilket vil tale imod at konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende.⁶⁵

Af forarbejderne fremgår, at det er relevant for ejeren at undersøge, om andre personer vil opnå adgang til køretøjet, end den person køretøjet overdrages til.⁶⁶ Hvis en sådan undersøgelse ikke er foretaget, vil ejeren ikke have benyttet alle tilgængelige metoder. Hvis et køretøj overdrages til en person, som videreoverdrager det, skabes en ubekendt faktor, der gør store dele af ovenstående analyse irrelevant, idet risikovurderingen alene er lavet på den undersøgte person. Om personen allerede ejer et køretøj kunne derfor være relevant at indhente oplysninger om, idet en person som allerede ejer et køretøj sandsynligvis vil videreoverdrage køretøjet.⁶⁷ Det kunne ligeledes være, hvem der i øvrigt ville få adgang til køretøjet, som f.eks. i tidligere nævnte dom, U.2015.1467Ø, hvor ejerens videreoverdragelse til sin svigerdatter muliggjorde sønnens benyttelse af køretøjet. Risikovurderingen af overdragelsen til svigerdatteren burde i et sådant tilfælde tillige omfatte risikoen for, at sønnen ville anvende køretøjet til vanvidskørsel. Specielt for leasingsselskaber fremgår det af forarbejderne, at disse bør være opmærksomme på, om leasingtageren indenfor en kortere tidsperiode har leaset flere køretøjer, og om leasingtager er den reelle bruger.⁶⁸

Indhentelse af straffeattest eller tro- og loveerklæring, samt en undersøgelse af, hvem køretøjet reelt overdrages til, synes at være de undersøgelser af førerens forhold som forarbejderne kræver. På baggrund af indholdet af disse undersøgelser vurderes det herefter i den konkrete situation, om det anses for helt upåregneligt for ejeren, at køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel. I de tilfælde hvor føreren er tidligere forstraffet i relevante straffe- eller færdselslovovertrædelser, må ejeren siges at have handlet uden at udvise den agtpågivenhed som forarbejderne kræver, hvilket taler imod at konfiskation anses som uforholdsmæssigt indgribende. Det fremgår imidlertid af forarbejderne, at på trods af at ejeren har udvist agtpågivenhed og førerens vanvidskørsel var helt upåregneligt, da vil dette ikke isoleret være tilstrækkeligt til, at konfiskationen anses for uforholdsmæssigt indgribende. Der skal selv i sådanne tilfælde foretages en samlet helhedsvurdering, hvori der skal inddrages, om ejeren har *taget alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling*.⁶⁹

Alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling

Forarbejderne giver få eksempler på, hvordan ejeren konkret skal handle for at sikre sin økonomiske stilling. Ejeren skal forud for overdragelsen undersøge førerens økonomiske forhold, herunder potentielle manglende betalingsevne.⁷⁰ Nedenfor forsøges at afdække hvilke rimelige skridt ejeren skal foretage, og hvilken betydning et erstatningskrav har.

Undersøgelse af førerens økonomiske forhold

Privat vs. erhverv

Hvordan tredjemands køretøj er kommet i førerens besiddelse er relevant for, hvilke rimelige skridt ejeren skal foretage for at sikre sin økonomiske stilling. Tredjemandskøretøjer kan komme i førerens

⁶⁵ Ministersvar nr. 57, s. 1-2

⁶⁶ Ibid., s. 2

⁶⁷ Ibid., s. 2

⁶⁸ Ibid., s. 2

⁶⁹ LFB nr. 127, s. 4

⁷⁰ Ibid., s. 4-5

besiddelse enten ved lån, leje, leasing eller tyveri. I denne afhandling forsøges en opdeling skabt på baggrund af, om overdragelsen af køretøjet er sket inden- eller udenfor kontraktforhold. Typetilfælde af overdragelse af brugsret sket udenfor kontraktforhold er privatpersoner, der udlåner deres køretøj til andre privatpersoner, eller en uretmæssig besiddelse grundet tyveri. Typetilfælde af overdragelse af brugsret indenfor kontraktforhold er leje eller leasing fra erhvervsdrivende eller en brugsret til køretøjet som led i et ansættelsesforhold. For alle tilfælde, med undtagelse af tyveri, gælder at ejeren skal have undersøgt førerens økonomi.⁷¹ Nedenfor behandles de enkelte typetilfælde separat med henblik på, at udlede hvilke foranstaltninger ejeren skal foretage.

Erhvervsudlån & leasing

Det fremgår af forarbejderne, at et leasingselskab bør sikre sig, at de indkomstforhold der fremlægges af leasingtageren ved aftalens indgåelse, er korrekte. Dette kan f.eks. ske ved opslag i eSkatData, ligesom årsopgørelser og lønsedler bør indgå i vurdering af leasingtagerens økonomiske forhold.⁷²

Leasingselskaberne synes at skulle foretage en generel kreditvurdering og forarbejderne nævner ikke i øvrigt hvordan kreditvurderingen skal foregå, eller hvilke økonomiske nøgletal der skal indgå. Det afgørende synes at være, at ejeren har foretaget en reel undersøgelse af førerens økonomi. Undersøgelsen skal være så dybdegående, at der ikke umiddelbart ses at være udsigt til en manglende betalingsvne i forhold til et eventuelt erstatningskrav.⁷³

Selvom leasingselskaber specifikt er nævnt i forarbejderne, gælder dette alle der beskæftiger sig med erhvervsudlån.

Det formodes, at erhvervsdrivende udarbejder en leasing- eller udlånskontrakt i forbindelse med overdragelsen af køretøjet. Det fremgår af forarbejderne, at det ved vurderingen af, om ejeren har foretaget alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling kan inddrages, om ejeren i denne kontrakt har taget specifikt stilling til et eventuelt erstatningsansvar i forbindelse med konfiskation af køretøjet som følge af førerens færdselslovsovertrædelser.⁷⁴ Har ejeren ikke indskrevet et sådant vilkår, skal dette indgå som et moment der taler for konfiskation.

Private udlån

Det fremgår af forarbejderne, at regeringen er opmærksom på, at privatpersoner ikke har de samme muligheder for at undersøge en anden privatpersons økonomiske forhold.⁷⁵ Det fremgår imidlertid, at ejeren forud for udlånet af køretøjet, som udgangspunkt forudsættes at have et tilstrækkeligt kendskab til førerens økonomiske situation til, at han kan vurdere, om føreren kan dække et eventuelt erstatningskrav på køretøjets værdi. Konfiskationen skal således ske, medmindre ejeren godtgør, at han ikke havde anledning til at kende til forhold, som ville gøre et erstatningskrav illusorisk.⁷⁶ Har ejeren ikke kendskab til føreren, må det forventes, at han skal få det, dog ikke lige så fyldestgørende som den erhvervsdrivende.

⁷¹ LFF nr. 127, s. 38

⁷² LFB nr. 127, s. 4-5

⁷³ LFF nr. 127, s. 38

⁷⁴ Ibid., s. 24

⁷⁵ Bilag nr. 19.1, transportministeriet, s. 3

⁷⁶ LFF nr. 127, s. 38

Stjålet køretøj

Af forarbejderne fremgår, at hvis det kan dokumenteres, at køretøjet på gerningstidspunktet var stjålet, vil det i alle tilfælde være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, at køretøjet skulle konfiskeres.⁷⁷ Ved valget af ordet ”dokumenteres”⁷⁸ må ligge en betingelse om, at forholdet er anmeldt til politiet.

Ved at opstille en betingelse om anmeldelse til politiet opstår to problematikker. 1) hvis ejeren på gerningstidspunktet endnu ikke er klar over at køretøjet er stjålet, og 2) brugstyveri i familieforhold.

Dette ses bl.a. ved TfK2007.751 og TfK2018.318, hvor personer med nær tilknytning til ejeren tilsniger sig adgang til køretøjet, men ejeren ikke opdager det inden politiet har standset føreren for en færdselslovsovertrædelse. Hvis der var blevet kørt vanvidskørsel, ville der være fremkommet en gråzone, hvor ejeren ikke havde haft mulighed for at dokumentere brugstyveriet og derved undgå konfiskation.

I familieforhold kan endvidere opstå en anden juridisk gråzone i de tilfælde, hvor husstandens køretøj er tilgængelig for husstandens øvrige beboere, der har erhvervet kørekort.⁷⁹ I sådanne tilfælde kan opstå et dilemma i forhold til, om føreren skal anmeldes for brugstyveri, jf. strfl. § 293 a, for at familien sikres mod, at et eventuelt meget dyrt formuegode skal konfiskeres. Af U.2003.2551V ses, at udgangspunktet for et brugstyveri af et køretøj i 1.-gangstilfælde er 14 dages ubetinget fængsel. Familien vil da stå i en konflikt i forhold til, om køretøjets værdi er mere værd end førerens ”plet” på straffeattesten med de dertilhørende konsekvenser.

De juridiske gråzoner og problematikker som opstår i familieforhold, synes at kunne afhjælpes ved, at vanvidskørsel i 1.-gangstilfælde i køretøjer ejet af familiemedlemmer, kunne undtages hovedreglen om konfiskation, jf. fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., som foreslået af Advokatrådet.⁸⁰ Rigspolitiet foreslår, at typetilfældet med familiemedlemmers anvendelse af køretøjet, kunne betegnes som materiel atypicitet, idet formålet med fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. ikke har været at fjerne familiebiler.⁸¹ Forslagene er imidlertid i direkte strid med lovgivers intention med bestemmelsen, idet der ønskes en nærmest undtagelsesfri bestemmelse for at sikre, at der ikke kan ske udnyttelse af undtagelsesbestemmelserne.⁸² Hvis retstillingen om, at familiemedlemmer skal anmeldes for brugstyveri, jf. strfl. § 293 a opretholdes, vil det give anledning til nogle retssikkerhedsmæssige betænkeligheder for så vidt angår vidnefritagelsesreglerne i rpl. § 171. Efter rpl. § 171, stk. 1 har en parts nærmeste, f.eks. familiemedlemmer, ikke pligt til at afgive forklaring for retten, hvilket kan besværliggøre retsprocessen. Den ejer der derfor er forpligtiget til at anmelde et brugstyveri, jf. strfl. § 293 a, for at sikre sig mod konfiskation, er herefter ikke forpligtiget til at vidne i retten, jf. rpl. § 171, og ønsker det måske tillige ikke, hvilket kan give anledning til retssikkerhedsmæssige problemer.⁸³

Ansættelsesforhold

Forarbejderne forholder sig på intet tidspunkt til situationen, hvor arbejdstager kører vanvidskørsel i arbejdsgivers køretøj. Som arbejdstager er føreren kommet i besiddelse af køretøjet i et kontraktforhold. Derfor er der en række punkter, der synes sammenlignelige med den overdragelse der sker ved erhvervsudlån og leasing. Der kan derfor argumenteres for, at ejeren skal foretage en undersøgelse af

⁷⁷ Ministersvar nr. 6, s. 2

⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ Bilag nr. 3.2, advokatrådet, s. 70

⁸⁰ Ibid.

⁸¹ Bilag nr. 3.2, rigspolitiet, s. 76

⁸² Bemærkning til 1. behandling II, s. 3

⁸³ Bilag nr. 3.2, rigspolitiet, s. 76

førerens økonomi som en del af forarbejdet for ansættelseskontrakten, ligesom der i ansættelseskontrakten kan indskrives et specifikt afsnit om, at arbejdstager er erstatningsansvarlig for det tab arbejdsgiver måtte lide grundet arbejdstagers eventuelle vanvidskørsel. Det må indgå som et moment der taler for, at konfiskationen ikke er uforholdsmæssigt indgribende, hvis arbejdsgiver ikke har indskrevet et sådant vilkår i ansættelseskontrakten. Hvis arbejdstager allerede er ansat på tidspunktet for ikrafttrædelse af lov om vanvidskørsel, foreslår både advokatfirmaerne HjulmandKaptain, og Kirk Larsen & Ascanius, at der udarbejdes et tillæg til ansættelseskontrakten, hvori erstatningsansvaret præciseres, ligesom det bør præciseres, at vanvidskørsel anses som en væsentlig misligholdelse af ansættelseskontrakten.⁸⁴⁺⁸⁵

Modsat er det ikke utænkeligt, at en arbejdsgivers undersøgelse af arbejdstagers økonomiske forhold forud for ansættelsen ikke er retvisende i forhold til et senere erstatningskrav, idet arbejdstagers økonomi i høj grad er afhængig af ansættelsesforholdet hos arbejdsgiver, hvilket i nogle tilfælde er uforholdsmæssigt med at blive sigtet og dømt for vanvidskørsel.

Advokatfirmaet Kirk Larsen & Ascanius anbefaler endvidere erhvervsdrivende at indhente straffeattest eller en tro- og loveerklæring for at få viden om arbejdstagers kørselsvaner. Det bemærkes herom, at erhvervsdrivende trods de indhentede oplysninger bør følge medarbejdernes kørselsvaner og reagere, såfremt der vurderes at være risiko for vanvidskørsel. Der bør tillige indskræpes overfor medarbejderne, at de skal overholde færdselslovens regler.⁸⁶

Adgang til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren

Hvis ejeren har foretaget de ovenfor nævnte økonomiske analyser vil han have en formodning om hvorvidt føreren vil være i stand til at betale et eventuelt erstatningskrav. Hvis føreren ikke kan betale, bør ejeren ikke overdrage køretøjet. Hvis der er adgang til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren, vil konfiskation nemlig som udgangspunkt ikke være uforholdsmæssigt indgribende, medmindre erstatningskravet er illusorisk.⁸⁷

At erstatningskravet er illusorisk kræver, at ejeren på tidspunktet for overdragelsen ikke med rimelighed kan forudse, at føreren ikke kan betale erstatningskravet.⁸⁸ Forarbejderne nævner førerens død eller konkurs som eksempler på, hvornår et erstatningskrav mod føreren er illusorisk, men kræver imidlertid stadig at ejeren ikke på tidspunktet for overdragelsen havde kendskab til omstændigheder, der ville gøre et erstatningskrav mod førerens konkurs- eller dødsbo dækningsløst.⁸⁹ I det tilfælde hvor der ikke på overdragelsestidspunktet var tegn på manglende betalingsevne hos føreren, men der på tidspunktet for fremsættelsen af erstatningskravet er, fremgår det af forarbejderne, at

”Afgivelse af insolvenserklæring i fogedretten vil kunne indgå som et moment i denne vurdering, men der vil som nævnt være tale om en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde.”⁹⁰

At føreren er insolvent på tidspunktet for fremsættelsen af erstatningskravet, er således ikke alene nok til, at erstatningskravet mod føreren er illusorisk. At føreren i en årrække kun kan betale små afdrag, er heller ikke alene nok til, at erstatningskravet er illusorisk.⁹¹

⁸⁴ Er du sikret mod dine medarbejders vanvidskørsel

⁸⁵ Kan en firmabil blive konfiskeret?

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ LFF nr. 127, s. 38

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ Ministersvar nr. 17, s. 1

⁹¹ Ministersvar nr. 6, s. 2

I vurderingen af om erstatningskravet er illusorisk indgår således de ovenfor nævnte omstændigheder, samt førerens formueforhold, herunder indkomstforhold, aktiver og udgifter.

Om erstatningskravet er illusorisk har stor betydning for vurderingen af om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Ved vedtagelse af lov om vanvidskørsel blev fl. § 119, stk. 7 derfor indført. Efter denne bestemmelse kan erstatningskrav rejses mod føreren under dennes straffesag. For en reel vurdering af, om konfiskationen vil være uforholdsmæssigt indgribende, bør vurderingen af konfiskation og erstatningsspørgsmålet behandles samlet.⁹² I det tilfælde hvor erstatningskravet udskydes til senere behandling i en civilretlig sag risikeres, at konfiskationen sker, trods erstatningskravets størrelse reelt ville have gjort konfiskationen uforholdsmæssigt indgribende. Problematikken med udskillelse til særskilt behandling behandles ikke yderligere i denne afhandling.

Øvrige momenter

Kortidslån

Det fremgår af forarbejderne at ”*mindre værkstedsbiler, der udlånes til kunder for kortere perioder*”⁹³ tillige er omfattet af fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Herefter forventes erhvervsdrivende at skulle indhente de ovenfor nævnte oplysninger og dokumenter på de personer et køretøj udlånes til, f.eks. ved prøvekørsel af bil og udlevering af lånebil. Det kan imidlertid diskuteres, om det er proportionelt for en bilforhandler at foretage en kreditvurdering og indhente en straffeattest forud for hver prøvekørsel og udlåning. Dette behandles ikke yderligere i denne afhandling.

Domsanalyse II – færdselslovens § 133 a, stk. 2

Ud fra forarbejder er det afgørende at ejeren udviser agtpågivenhed ved at indhente straffeattest, tro og loveerklæring og foretage en undersøgelse af førerens økonomiske forhold for at sikre at et erstatningskrav som følge af konfiskation ikke er illusorisk. I den efterfølgende domsanalyse sammenholdes den efter forarbejderne forventede retsstilling med den faktiske retsstilling ved domstolene. I de nedenfor omtalte kendelser er føreren i alle tilfælde med rimelig grund mistænkt for at have benyttet tredjemands køretøj til vanvidskørsel. Vanvidskørslerne har afstedkommet beslaglæggelser af køretøjerne hvilket ejerne har indbragt for retten. Der kommenteres ikke i de enkelte afsnit nedenfor på førerens lovovertrædelse, idet der er obligatorisk konfiskation ved alle typer vanvidskørsler efter fl. § 133 a, stk. 2. Der kommenteres alene på forhold af relevans for konfiskationen af ejerens køretøj. Selvom sagerne ikke er endelige, kommenteres de på som om de var.

TfK2021.1077

Føreren (F), der var på besøg hos ejeren (A), havde stjålet hendes køretøj. Der var ikke indgivet en anmeldelse. I perioden efter tyveriet var der flere korrespondancer mellem A og F. A skrev bl.a. til F:

*”Bare I kommer med bilen lige så snart du har fri for skal bruge den i morgen formiddag”*⁹⁴

Ved A’s udsagn opfordres F faktisk til at benytte køretøjet hvilket taler for, at der ikke er tale om en uberettiget benyttelse. Det er bemærkelsesværdigt, at dommerne ikke lægger vægt på dette i deres begrundelse for kendelsen. I stedet udtaler dommerne, at

*”A har ikke anført holdepunkter for, at et erstatningskrav mod S er illusorisk, eller for at særlige grunde undtagelsesvist taler for at fravige færdselslovens § 133 a, stk. 2.”*⁹⁵

⁹² LFF nr. 127, s. 24

⁹³ Ministersvar nr. 61, s. 1

⁹⁴ TfK2021.1077

⁹⁵ TfK2021.1077

Herved angiver dommerne, at der for at undtagelsesbestemmelsen i fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., finder anvendelse skal fremlægges beviser for, at et eventuelt erstatningskrav er illusorisk, ligesom det er ejeren der skal løfte denne bevisbyrde. Ved at henvise til ”*særlige grunde*”⁹⁶ angiver dommerne, at den almindelige undtagelsesbestemmelse i fl. § 133 a, stk. 13, tillige finder anvendelse på konfiskation af tredjemands køretøjer. Dette fremgår imidlertid direkte af ordlyden af fl. § 133 a, stk. 13, og af forarbejderne til lov om vanvidskørsel.⁹⁷ Undtagelsesbestemmelsen kommenteres nedenfor i et særskilt afsnit.

Dommerne citerer direkte fra forarbejder i et særskilt afsnit omhandlende retsgrundlaget og lægger vægt på mange af de samme momenter som ovenstående analyse af forarbejderne. Kendelsen bidrager ikke yderligere til forståelsen af, hvad der kræves for, at ejeren kan bringe undtagelsesbestemmelserne i fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., og stk. 13 i anvendelse. Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at dommerne på ingen måde forsøger at få A’s subjektive risiko- og økonomivurdering af F bragt på banen. Selvom dommerne vurderer, at A har bevisbyrden for, at konfiskationen må anses som uforholdsmæssigt indgribende, synes den almindelige strafferetlige grundsætning om den materielle sandheds princip at skulle finde anvendelse, hvorefter retten så vidt muligt skal finde frem til sandheden i sagen.⁹⁸ De retssikkerhedsmæssige problematikker ved omvendt bevisbyrde diskuteres i kapitel V.

U.2021.3898ØK

U.2021.3898ØK omhandler et leaset køretøj. Ligesom i TfK2021.1077 ovenfor refererer kendelsen indledningsvist til forarbejderne. Ejeren (A) anfører, som argument for at konfiskationen ikke bør ske, at

*”konfiskation af køretøjet ikke vil være proportional i forhold til A A/S’ interesser, og for det andet, at der er begrundet tvivl om, hvorvidt bestemmelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 2, er i overensstemmelse med EU-retten”*⁹⁹

Hvad der præcist menes med ”*proportional i forhold til A A/S’ interesser*”¹⁰⁰ fremgår ikke af kendelsen. At konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende antages at være en form for proportionalitetsvurdering, men det er bemærkelsesværdigt, at A ikke i sin indsigelse nærmere begrundet, hvorfor konfiskationen ikke vil være proportional. Dommerne anfører på baggrund af det af A fremførte, at

*”A A/S har ikke anført holdepunkter for at antage, at et erstatningskrav mod S er illusorisk”*¹⁰¹

Retten kommenterer her på, at A ikke har fremlagt beviser for, at føreren ikke vil kunne betale et eventuelt erstatningskrav på køretøjets værdi på mere end to millioner kr. Der fremlægges ej heller oplysninger om, at der i leasingkontrakten er taget særskilt forbehold for et eventuelt erstatningskrav, som det ellers fremgår af forarbejderne at der bør.¹⁰² A har således ikke løftet den omvendte bevisbyrde for, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende, men modsat synes A ej heller, trods køretøjets værdi, at have gjort en stor indsats herfor. Store dele af A’s argumenter retter sig mod, hvorfor beslaglæggelse er uproportional eller at beslaglæggelsesbetingelserne ikke er opfyldt. Det synes imidlertid ikke procesretligt uhensigtsmæssigt af A at forholde sig således, idet konfiskationen

⁹⁶ Ibid.

⁹⁷ LFB nr. 127, s. 8

⁹⁸ Kistrup m.fl. (2018), s. 24

⁹⁹ U.2021.3898ØK

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Ibid.

¹⁰² LFF nr. 127, s. 24

først afgøres i den senere straffesag. Idet kendelsen imidlertid primært beskæftiger sig med beslaglæggelsesspørgsmålet, giver den kun et lille fortolkningsbidrag til retsstillingen om konfiskation af tredjemands køretøjer.

Det bemærkes, at forholdet til internationale forpligtelser kommenteres nedenfor i kapitel IV.

U.2021.4456ØK

U.2021.4456ØK omhandler et leaset køretøj, der blev ført af en anden person end leasingtager. Ligesom i de ovenfor nævnte kendelser citeres der direkte fra forarbejderne. Leasingsselskabet (C) anfører, at det af leasingkontrakten fremgår, at køretøjet ikke må udlånes, hvorfor kontrakten er misligholdt. C anfører tillige, at det kun er muligt at undersøge leasingtagerens forhold, og at det var upåregneligt for C, at køretøjet blev overladt til en anden end leasingtageren, og herefter brugt til vanvidskørsel. Et eventuelt udlån, der i øvrigt er i strid med kontrakten, synes svær at gardere sig imod. Dommerne udtaler herom, at trods C ikke har mulighed for at undersøge førerens forhold, er konfiskation ikke uforholdsmæssigt indgribende, idet C kan søge et eventuelt erstatningskrav mod leasingtageren, ligesom leasingtageren herefter må anlægge et erstatningskrav mod føreren. Dommerne bemærker, at det afgørende for om konfiskationen anses for uforholdsmæssigt indgribende er, om et eventuelt erstatningskrav er illusorisk, hvilket C ikke har fremlagt beviser for. Dommerne bemærker herom, at C eventuelt kan rette et erstatningskrav mod både leasingtageren og føreren. Det bemærkes hertil, at selvom C pålægges at løfte bevisbyrden for at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende, ses retten ikke at have vejledt C i, hvordan bevisbyrden løftes.

C har forsøgt at sikre sig mod at køretøjet blev benyttet til vanvidskørsel, idet det af leasingkontrakten fremgår, at køretøjet alene må anvendes af leasingtager. Modsat fremgår det ikke af kendelsen, hvorvidt C har undersøgt om leasingtageren har relevante forstraffe i forhold til vanvidskørsel, fået ham til at underskrive en tro- og loveerklæring eller indskrive direkte i leasingkontrakten, at han som følge af vanvidskørsel ville blive erstatningsansvarlig herfor. Det fremgår heller ikke, at C skulle have foretaget en økonomisk undersøgelse af leasingtagerens forhold, eller hvad de i øvrigt mener, når de siger, at de har taget ”*alle rimelige skridt for at sikre sin økonomiske stilling*”.¹⁰³ Det må imidlertid forventes, at C har foretaget en kreditvurdering forud for leasingaftalen. Afgørende må, sammenholdt med den ovenstående analyse af forarbejderne være, at C ikke har taget specifikt stilling til et eventuelt erstatningsansvar allerede ved den indledende kreditvurdering, samt ikke har indskrevet et specifikt vilkår om erstatning i leasingkontrakten. Selv hvis C havde taget alle forbehold i leasingkontrakten, samt undersøgt leasingtagerens mulighed for at kunne tilbagebetale et eventuelt erstatningskrav, bedømmes uforholdsmæssigt indgribende på baggrund af en samlet helhedsvurdering, hvorefter muligheden for at gøre et ikke illusorisk erstatningskrav gældende vægter højt.

TfK2021.967 & U.2021.4986

TfK2021.967 og U.2021.4986VK er begge korte kendelser, hvorfor de behandles samlet. Kendelserne anfører begge en stor mængde citater fra forarbejderne som begrundelse for deres vurdering af, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende, hvilket ikke synes at bidrage yderligere til forståelsen af retsstillingen på området. Af relevans findes imidlertid, at ejeren i TfK2021.967 anfører, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende fordi

*”han er pensionist og har en betydelig del af sin formue bundet i bilen, og idet han ikke kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt til spirituskørsel”*¹⁰⁴

¹⁰³ U.2021.4456ØK

¹⁰⁴ TfK2021.967

Dommerne bemærker herom, at når et køretøj er ejet af en privatperson, forventes ejeren at have et tilstrækkeligt kendskab til føreren til at kunne vurdere, om føreren vil køre f.eks. spirituskørsel, jf. fl. § 53, stk. 1. Dommerne synes på ingen måde at tillægge ejerens indkomst- eller formueforhold betydning.

I U.2021.4986VK fremgår, at føreren var registreret som primær bruger af køretøjet. Ligesom i TfK2021.967 forventes der ved private udlån, at ejeren har kendskab til føreren forud for udlånet, og retten tillægger det i U.2021.4986VK betydning, at føreren (S) er langvarig bruger af køretøjet, hvilket anføres som begrundelsen for, at konfiskationen ikke anses for uforholdsmæssigt indgribende.

Både TfK2021.967 og U.2021.4986VK beskæftiger sig bemærkelsesvist lidt om andre forhold end ejerens dokumentation for sin uvidenhed om at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel, og selv dette behandles kun overfladisk. Det synes imidlertid ikke procesretligt uhensigtsmæssigt, idet konfiskationen først afgøres i den senere straffesag. Store dele af de undersøgelser, der skal anvendes til at dokumentere at en senere konfiskation er uforholdsmæssig indgribende, burde, jf. forarbejde og den ovenforstående analyse, imidlertid have været foretaget forud for udlånene, hvorfor bevisførelse i beslaglæggelsessagen synes uproblematisk. At der på denne måde nærmest ingen beviser føres fra ejerens side synes at være problematisk, idet det giver anledning til tvivl om, hvorvidt ejeren i den senere straffesag har forstået at han skal fremlægge de nødvendige beviser, og hvilke beviser han i så fald skal fremlægge.

Retten i Glostrups dom med sagsnr. 5111/2021

Ved dommen af 10. juni 2021 blev tiltalte (T) dømt for vanvidskørsel ved at have ført et køretøj med en hastighed på 108 km/t, ved en hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Køretøjet var ejet af T's samlever (S), som ikke havde overdraget køretøjet til T. Dommeren beslutter at konfiskere S's køretøj. Begrundelsen for konfiskationen er meget kort, trods dommeren citerer store dele af forarbejderne. Dommeren lægger stor vægt på, at T og S er samlevende og at T ofte er blevet overdraget køretøjet, hvilket kunne være en indikator for, at han igen ville få overdraget køretøjet. Det er bemærkelsesværdigt, at dommeren ikke forholder sig til S's erstatningskrav på trods af, at der citeres fra forarbejderne med relation til om et erstatningskrav er illusorisk. Afslutningsvist bemærker dommeren, at der ikke er særlige grunde der taler imod konfiskation efter fl. § 133 a, stk. 13.

Retten i Aarhus dom med sagsnr. 8487/2021

Ved dommen af 21. oktober 2021 blev tiltalte (T) dømt for vanvidskørsel ved at have ført et køretøj med en hastighed på 124 km/t, ved en hastighedsbegrænsning på 60 km/t. Køretøjet var ejet af Person 2 (P) som ikke havde overdraget køretøjet til T. P sov da nøglerne blev taget fra lejligheden. Det fremgår ikke af dommen, om P har meldt sit køretøj stjålet, hvilket er bemærkelsesværdigt, jf. analysen ovenfor. Dommerne beslutter ikke at konfiskere P's køretøj. Dommerne synes at tillægge det betydning at P

”Normalt ikke låser døren til lejligheden, da hans døtre skal kunne komme ind i lejligheden for at se, om han er kommet noget til.”¹⁰⁵

Det fremgår ikke af dommen, om T har en relation til P eller hvordan T er kommet i besiddelse af P's nøgle, ligesom hele afsnittet hvori konfiskationen begrundes er meget kort. Det kan imidlertid udlæses af anklagemyndighedens anklageskrift, at T ikke sigtes for brugstyveri af P's køretøj, ligesom det fremgår, at T var 15 år på gerningstidspunktet, hvilket antyder at der er et familieforhold mellem T og P. Der er en diskrepans mellem den indledende analyse af fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., og denne doms afgørelse af konfiskationspåstanden, idet det af forarbejderne fremgår, at P burde have meldt køretøjet

¹⁰⁵ Retten i Aarhus dom med sagsnr. 8487/2021

stjålet, før konfiskationen skulle klassificeres som uforholdsmæssig indgribende, mens dommen ingen krav sætter herom. Diskrepansen kan forklares på baggrund af den ovenfor nævnte juridiske gråzone vedrørende brugstyveri, jf. strfl. § 293 a, i familieforhold, men idet retten ikke begrundet sin afgørelse tilstrækkeligt, kan retten også have valgt at se bort fra det af lovgiver fastsatte udgangspunkt om, at der skal foreligge en dokumenteret anmeldelse før køretøjet anses for stjålet, og konfiskationen derfor er uforholdsmæssigt indgribende. Retten i Aarhus dom er den eneste af de analyserede domme, hvori der ikke sker konfiskation. Dette til trods for at ejeren hverken har ført bevis for at erstatningskrav er illusorisk, at køretøjet er meldt stjålet, eller at han har foretaget en risikovurdering af føreren.

En snæver undtagelsesbestemmelse

I forarbejderne til lov om vanvidskørsel fremgår det direkte om konfiskation efter fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. at

*”der er tale om en snæver undtagelse, idet udgangspunktet vil være, at køretøjer benyttet til vanvidskørsel som udgangspunkt konfiskeres”*¹⁰⁶

hvilket også ses at være i overensstemmelse med formålet med loven om, at køretøjer der er anvendt til vanvidskørsel, hurtigt skal fjernes fra vejene.¹⁰⁷ Bortset fra Retten i Aarhus dom ovenfor synes domstolene at have respekteret lovgivers intention om en snæver undtagelsesbestemmelse i fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., idet der sker konfiskation i de øvrige tilfælde.

En vag bestemmelse

Fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. anvender udtryk som *”uforholdsmæssigt indgribende”*¹⁰⁸, *”mulighed for at kunne vide”*¹⁰⁹ og *”alle rimelige skridt”*¹¹⁰, der har et ubestemt indhold og efterlader et stort skøn til domstolene ved anvendelse af bestemmelsen. Bestemmelsen anses som vag, og betydningen heraf diskuteres i kapitel V.¹¹¹

Sammenfatning

Ved indførelse af lov om vanvidskørsel oprettes en obligatorisk konfiskationshjemmel i fl. § 133 a, stk. 2 i tilfælde af vanvidskørsel. Bestemmelsen finder anvendelse uanset ejerforhold og har ved tredjemandskonfiskation sin egen undtagelse; hvis konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende. Dette vurderes på baggrund af ejerens viden om føreren og muligheden for et erstatningskrav mod føreren.

Ejeren kan opnå viden om førerens risiko for at køre vanvidskørsel ved at udbede sig en straffeattest eller en tro- og loveerklæring fra føreren. Vælger ejeren ikke at indhente en straffeattest, en tro- og loveerklæring eller lignende oplysninger, vil han ikke have benyttet alle tilgængelige muligheder for at opnå viden om risikoen for, at køretøjet bliver anvendt til vanvidskørsel, hvilket vil tale imod at konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende. At føreren tidligere er dømt for vanvidskørsel vil ligeledes tale imod, at konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende. Ejeren bør endvidere være opmærksom på, om andre end den køretøjet overdrages til formodes at ville føre køretøjet. Hvis køretøjet er stjålet, vil konfiskation være uforholdsmæssigt indgribende i de tilfælde hvor ejeren har anmeldt tyveriet.

¹⁰⁶ LFF nr. 127, s. 38

¹⁰⁷ Fremsættelsestale

¹⁰⁸ LBKG nr. 1710, se dennes § 133 a, stk. 2

¹⁰⁹ Ibid.

¹¹⁰ Ibid.

¹¹¹ Eyben (2016), s. 479

Selvom ejeren har udvist agtpågivenhed ved overdragelsen, vil det ikke isoleret være tilstrækkeligt til at undgå konfiskation. Ejeren skal tillige have undersøgt, om føreren vil kunne betale et erstatningskrav på køretøjets værdi som følge af konfiskation. Grundigheden af undersøgelsen af førerens økonomiske forhold afhænger af om ejeren er privatperson eller erhvervsdrivende. En privatperson forventes ikke at foretage en lige så grundig undersøgelse som en erhvervsdrivende. Trods ejeren har undersøgt om føreren vil kunne betale et erstatningskrav er konfiskationen ikke uforholdsmæssigt indgribende medmindre erstatningskravet er illusorisk. Førerens død, konkurs e.l. gør erstatningskravet illusorisk, men kun hvis ejeren ikke på tidspunktet for overdragelse af køretøjet havde kendskab hertil.

I de analyserede domme og kendelser citeres der meget fra forarbejderne, men det er bemærkelsesværdigt, at begrundelserne for konfiskation er så korte og dommerne ikke synes at sammenholde indholdet af forarbejderne med de enkelte ejeres situationer. Således finder dommerne i TfK2021.1077, U.2021.3898ØK og U.2021.4456ØK, at der er omvendt bevisbyrde efter fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., samt at ejerne i de konkrete sager ikke har ført bevis for, at deres erstatningskrav er illusoriske. I de øvrige kendelser og domme forholder dommerne sig slet ikke til det. Kun i Retten i Glostrups dom tager dommerne stilling til, om ejeren har foretaget en risikovurdering af førerens sandsynlighed for at køre vanvidskørsel. I TfK2021.967 og U.2021.4986VK bemærker dommerne, at privatpersoner forventes at have et tilstrækkeligt kendskab til føreren, men i den øvrige praksis forholder dommerne sig slet ikke til ejerens vurdering af føreren. På intet tidspunkt forholder dommerne sig til, om der er indhentet straffeattest eller tro- og loveerklæring.

I TfK2021.967 afvises ejerens økonomiske situation som et moment i vurderingen af om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Trods der i fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. står ”*navnlig*”¹¹², ses der ikke i praksis at blive lagt vægt på andet end ejerens vurdering af førerens risiko for vanvidskørsel og om erstatningskravet er illusorisk.

Retten i Aarhus dom er den eneste af de analyserede domme hvori der ikke sker konfiskation. Dette til trods for at ejeren ikke har ført bevis for at erstatningskrav er illusorisk, at køretøjet er meldt stjålet, eller at han har foretaget en risikovurdering af føreren. En forklaring på dette kunne være, at føreren var i familieforhold med ejeren, hvorfor ejeren ikke ønskede at anmelde tyveriet. Herefter synes dommeren at have fraveget fra forarbejderne om, at der skal ske dokumentation af tyveriet før konfiskation er uforholdsmæssig indgribende. Den analyserede praksis giver ikke en entydig retstilstand, hvilket imidlertid anses at skyldes der ikke findes højesterets- eller landsretsafgørelser på området endnu.

Efter i dette kapitel at have afdækket retstilling for konfiskation af tredjemands køretøj efter fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. som udvidet ved lov om vanvidskørsel, vil det efterfølgende kapitel afdække om bestemmelsen er i strid med EMRK og om konfiskation af tredjemands køretøjer som følge af vanvidskørsel udgør en krænkelse af ejendomsretten.

Kapitel IV – Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og forholdet til tredjemandskonfiskation

Flere organisationer, som f.eks. Institut for Menneskerettigheder, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, og interesseorganisationer som Finans og Leasing mener, at fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. kan være

¹¹² LBKG nr. 1710, se dennes § 133 a, stk. 2

strid med EMRK.¹¹³ Det samme argument blev fremført, men afvist i U.2021.3898Ø, som tidligere nævnt.

Lovgiver anfører i forarbejderne, at der er en mindre procesrisiko ved fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., og anerkender at loven kan blive underkendt ved EMD.¹¹⁴ På baggrund af dette vil dette kapitel forsøge at inddrage EMRK-komplekset¹¹⁵ i vurderingen af retstilstanden for konfiskation af tredjemands køretøj.

Den Europæiske Menneskerettighedskonventions betydning for dansk ret

Denne afhandlings EMRK-afsnit tager udgangspunkt i professor Jens Elo Rytters fortolkning af Danmarks forpligtelse til overholdelse af EMRK-komplekset. Herefter anses der at være en fortolkningsregel, hvorefter

*”en tvetydig dansk regel fortolkes i overensstemmelse med folkeretlige forpligtelser.”*¹¹⁶

Ligesom der anses at være en formodningsregel, hvorefter domstolene ved deres fortolkning af en given lov, skal fortolke loven

*”ud fra en formodning om, at lovgiver ikke har tilsigtet at bryde eksisterende folkeretlige forpligtelser, og de kan derfor tilsidesætte senere lovgivning i det omfang, den er uforenelig med disse.”*¹¹⁷

Det bemærkes hertil, at Højesteret ved afgørelserne U.1989.928H, U.1990.13H og U.1990.181H har lagt en linje i overensstemmelse med ovenstående, hvilket tyder på, at EMRK-komplekset allerede inden inkorporeringen i 1992 var en vigtig retskilde i dansk ret. Danske domstole skal ikke blot fortolke dansk ret i lyset af EMRK-komplekset, men desuden give EMRK-komplekset forrang i tilfælde af konflikt med dansk ret.¹¹⁸

En undtagelse til dette udgangspunkt er, hvis lovgiver direkte i en lovs forarbejder udtrykkeligt har anført, at fortolkningen af en specifik bestemmelse skal ske uden inddragelse af EMRK-komplekset. Domstolene vil herefter være forpligtiget til at acceptere lovgivers intention med loven, trods en eventuel uoverensstemmelse med EMRK-komplekset, ud fra en forudsætning om, at lovgiver ved lov har mulighed for at standse deres tilslutning til EMRK-komplekset som helhed, hvorfor der ligeledes bør kunne fraviges enkelte bestemmelser fra EMRK eller en fortolkning af denne.¹¹⁹ Lovgiver har imidlertid på intet tidspunkt i forarbejderne til lov om vanvidskørsel udtrykkeligt indskrevet et ønske om en sådan fravigelse af EMRK-komplekset, hvorfor undtagelsen ikke finder anvendelse.

Som følge af det ovenstående, må domstolene herefter forventes at foretage en vurdering af fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. hvori EMRK-komplekset inddrages.

¹¹³ Bilag nr. 3.2, finans og leasing

¹¹⁴ LFF nr. 127, s. 28

¹¹⁵ Rytter (2006), s. 33

¹¹⁶ Rytter (2006), s. 34

¹¹⁷ Ibid.

¹¹⁸ Ibid., s. 35-36

¹¹⁹ Ibid., s. 37

Beskyttelsen af ejendele efter Den Europæiske Menneskerettighedskonventions tillægsprotokol nr. 1, artikel 1

Af artikel 1 til Tillægsprotokol af 20. marts 1952 til Konventionen til beskyttelse af menneskerettigheder og grundlæggende frihedsrettigheder kan udledes en generel beskyttelse af ejendomsretten, herunder løsøre såsom køretøjer, således at disse kun hvis en række betingelser er opfyldt, kan fratages til fordel for staten.¹²⁰ Beskyttelsen gælder efter bestemmelsens ordlyd både fysiske og juridiske personer, hvorfor f.eks. leasingselskaber tillige er omfattet af dens beskyttelse.

EMD har på baggrund af en stor mængde praksis udledt tre grundkrav, som skal være opfyldt, før ejendele kan fratages uden at der er tale om en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1. For det første skal indgrebet have en *”tilstrækkeligt klar og forudsigelig hjemmel i national ret.”*¹²¹ For det andet skal indgrebet *”forfølge legitime samfundsmæssige hensyn.”*¹²² For det tredje skal der være en *”rimelig balance mellem samfundets interesser og beskyttelsen af individets ejendomsret.”*¹²³ Udover de tre grundkrav, er der også et krav om processuelle garantier indfortolket i EMRK TP 1, art. 1.¹²⁴ På baggrund af de fire betingelser skal der foretages en konkret helhedsvurdering af konfiskationen.¹²⁵

Klar og forudsigelig hjemmel

En klar og forudsigelig hjemmel betegnes som et legalitetskrav. Heraf følger en række krav til hjemmelsgrundlaget, i dette tilfælde til fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Ved vurderingen af, om legalitetskravet er opfyldt, vil der skulle lægges vægt på retsreglens tilgængelighed, klarhed og forudsigelighed.¹²⁶

Indledningsvist bemærkes, at fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. ses fuldt tilgængelig og korrekt offentliggjort, hvorfor det alene er relevant at diskutere om bestemmelsens klarhed og forudsigelighed er tilstrækkelig til at opfylde EMDs krav.

Udtryk som *”uforholdsmæssigt indgribende”*¹²⁷, *”mulighed for at kunne vide”*¹²⁸ og *”alle rimelige skridt”*¹²⁹ kræver en juridisk fortolkning for at kunne udlede konsekvensen af fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt.’s anvendelse. At ejeren af et køretøj ikke ud af loven kan udlede sin retstilstand, er et moment EMD lægger vægt på ved deres vurdering af, om der er sket en krænkelse af en rettighed.¹³⁰ Retstilstanden for fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., kunne have været mindre uforudsigelig, hvis lovgiver havde undladt tilnærmelsesvist hele 2. pkt. bortset fra 1. og 2. led. Hvis 2. pkt., fraset 1. og 2. led var udeladt ville obligatorisk tredjemandskonfiskation være muligt, og der havde stadig været den generelle undtagelsesbestemmelse i fl. § 133 a, stk. 13 som nævnt i kapitel II.

Forfølge legitime samfundsmæssige hensyn

Vurderingen af hvorvidt et indgreb forfølger legitime samfundsinteresser er som udgangspunkt overladt til staten.¹³¹ Lovgiver anfører i forarbejderne at

¹²⁰ Lorenzen m.fl. II (2011), s. 1249

¹²¹ Rytter (2021), s. 411

¹²² Ibid.

¹²³ Ibid.

¹²⁴ G.I.E.M S.R.L. AND OTHERS v. ITALY (2018), præmis 302

¹²⁵ BRONIOWSKI v. POLAND (2004), præmis 151,

¹²⁶ ZLÍNSAT SPOL. S R.O. v. BULGARIA (2006), præmis 98

¹²⁷ LBKG nr. 1851 af 20.9.2021, se dennes § 133 a, stk. 2

¹²⁸ Ibid.

¹²⁹ Ibid.

¹³⁰ ZLÍNSAT SPOL. S R.O. v. BULGARIA (2006), præmis 98

¹³¹ Rytter (2021), s. 411

”Lovforslaget forfølger samfundets interesse i at varetage færdselssikkerheden og bekæmpe grove overtrædelser af færdselslovgivningen, som kan have alvorlige og i værste fald fatale følger for andres liv og helbred.”¹³²

hvorved de anser konfiskation af tredjemands køretøjer for at ske som led i en anerkendelsesværdig samfundsinteresse.¹³³

Ovenstående bekræftes af Vasilevski-dommen, hvori en lastbil blev forsøgt konfiskeret fra tredjeemand på baggrund af førerens smugleri foretaget i lastbilen. Dommerne udtalte, at forebyggelse af fremtidige lovovertrædelser er et legitimt hensyn i forhold til konfiskation af tredjemands køretøjer.¹³⁴ Dommerne fandt imidlertid i den konkrete sag, hvor tredjeemand ikke kendte til førerens forsæt til smugleri, at der var sket en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1.¹³⁵

Balance mellem samfundet og individet

Fratagelsen af ejendele skal være i samfundets interesse og der er en bred margin for lovgiver ved vurderingen heraf.¹³⁶ Indgreb i ejendomsretten skal være egnede til at opnå formålet med indgrebet, mens det samtidigt skal være rimeligt i forhold til ejeren.¹³⁷ Hvis indgrebet ikke opnår formålet eller er urimeligt byrdefuldt, vil der være tale om en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1.¹³⁸ Der skal med andre ord foretages en proportionalitetsafvejning, og specielt for konfiskation fremgår det af EMD praksis, at der skal lægges vægt på grovheden af lovovertrædelser.¹³⁹ Det bemærkes herom, at indgreb ikke skal være strengt nødvendige, men at det som minimum skal være muligt at opnå formålet med det valgte indgreb, ligesom indgrebet ikke må være mere vidtrækkende end nødvendigt for at formålet opnås.¹⁴⁰ Staterne synes at have en bred skønsmargin for, hvornår indgrebet er proportionelt.¹⁴¹

Det fremgår af forarbejderne, at der i almindelighed ses at være en rimelig balance mellem hensynet til færdselssikkerheden og konfiskation af køretøjer i de tilfælde hvor ejeren tillige er føreren, men lovgiver er opmærksom på, at hensynet til ejeren, når han ikke er fører, kan ændre proportionalitetsvurderingen.¹⁴²

Det kan diskuteres om konfiskation af tredjemands køretøj er et indgreb, der kan bruges til at opnå bedre færdselssikkerhed, og om det er uforholdsmæssigt indgribende overfor ejeren. Det bemærkes herom, at en almindelig personbil vil kunne benyttes til vanvidskørsel, og det således ikke alene er ”muskelbiler”¹⁴³ benyttet af ”bandegrupperinger”¹⁴⁴ der vil være omfattet af fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Hvis indgrebet skal have en effekt på færdselssikkerheden, skal det komme fra en præventiv effekt. Hvis ejeren har tilstrækkelige økonomiske midler, vil der alene være en begrænset specialpræventiv effekt idet et køretøj nemt og legitimt kan genanskaffes. Modsat kan der være en generalpræventiv effekt, idet ejere kan blive mere varsomme i forhold til udlån af deres køretøjer.¹⁴⁵ I tillæg hertil

¹³² LFF nr. 127, s. 26

¹³³ Ibid.

¹³⁴ VASILEVSKI v. THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA (2016), præmis 54

¹³⁵ Ibid., the decision

¹³⁶ Lorenzen m.fl. II (2011), s. 1265

¹³⁷ Ibid., s. 1266

¹³⁸ Rytter (2021), s. 406

¹³⁹ S.C. FIERCOLECT IMPEX S.R.L. v. ROMANIA (2016), præmis 63-64

¹⁴⁰ Lorenzen m.fl. II (2011), s. 1265

¹⁴¹ G.I.E.M S.R.L. AND OTHERS v. ITALY (2018), præmis 293

¹⁴² LFF nr. 127, s. 26

¹⁴³ Bemærkning til 1. behandling II, s. 2

¹⁴⁴ LFF nr. 127, s. 4

¹⁴⁵ Hammerum (2015), s. 2

bemærkes, at ved konfiskation af genstande der legitimt kan erhverves, vil konfiskationen reelt svare til en bøde på genstandens anskaffelsespris.¹⁴⁶ At konfiskation og bøde tilnærmelsesvist sidestilles i disse tilfælde behandles nærmere nedenfor i kapitel V.

Konfiskation af køretøjerne får i tilfælde af generhvervelse alene en symbolsk betydning, idet færdselssikkerheden ikke forbedres, når et køretøj erstattes med et andet. Professor Thomas Elholm mener, at symbol- og signallovgivning giver et indtryk af lovgivers handlekraft på et påtrængende problem, men at der ingen reel forbedring sker, grundet den svage præventive effekt.¹⁴⁷ Han bemærker, at der indenfor de seneste ti år har været en stigning i tilfælde af symbol- og signallovgivning.¹⁴⁸ Det kan være et retssikkerhedsmæssigt problem, hvis lovgiver gennem symbol- og signallovgivning forsøger specifikt at ramme en bestemt persongruppe såsom ”bandegrupperinger”¹⁴⁹ og ”lyssky billeasingfirmaer”¹⁵⁰, idet reguleringen på området også rammer almindelige borgere. Dette behandles nærmere nedenfor i kapitel V.

Som nævnt ovenfor behøver et indgreb imidlertid ikke at være strengt nødvendigt for at opnå f.eks. en forbedret færdselssikkerhed, hvorfor en mindre generalpræventiv effekt som udgangspunkt synes at opfylde betingelsen om tiltag i samfundets interesse. Dette skal imidlertid tillige være proportionelt sammenholdt med den byrde ejeren af køretøjet pålægges. Som anført ovenfor er det proportionelt at konfiskere et køretøj, hvor føreren tillige er ejeren. Hvor ejer ikke er fører, mener Institut for Menneskerettigheder, at loven bør fortolkes mindre snævert end lovgiver lægger op til, for ikke at være uproportionelt.¹⁵¹ Forarbejderne lægger ikke umiddelbart op til en differencering i forhold til, hvem der ejer køretøjet, men som omtalt i kapitel III forventes domstolene at foretage en sådan differencering.

Det kan endvidere diskuteres, om den øgede færdselssikkerhed kunne været opnået med et mindre indgribende middel, f.eks. beslaglæggelse af køretøjet indtil ejeren kan afhente, og et forbud mod overdragelse af køretøjet til vanvidsbilisten i stil med forbuddet i fl. § 65, stk. 2. Et sådant indgreb er mindre indgribende end obligatorisk konfiskation.

I det følgende forsøges, ud fra EMD-praksis, at danne et overblik over proportionalitetsvurderingers forventede udfald. EMD har behandlet flere sager om konfiskation af tredjemandsløsøre, men aldrig hvor det strafbare moment var en færdselslovsovertrædelse.

I Bowler-dommen blev tredjemands varer konfiskeret idet føreren smuglede narkotika blandt dem. Dommerne lagde vægt på, at tredjemand ikke kunne vide, at føreren ville smugle narkotika, hvorved de tillagde tredjemandens viden betydning ved vurderingen af, om der skal ske konfiskation. Dommerne fandt imidlertid ikke i den konkrete situation, at der var sket en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1, dog uden at uddybe dette nærmere.¹⁵²

Tredjemandens viden om forestående lovovertrædelser var ligeledes en del af vurderingen i Yildirimsagen, hvor tredjemand udlejede en bus til føreren, som herefter anvendte den til menneskesmugling. Dommerne lagde vægt på, at tredjemand ikke tilstrækkeligt havde godtgjort, at han var i god tro forud for udlejningen, hvorfor konfiskationen ikke udgjorde en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1. I dommen

¹⁴⁶ Greve (2001), s. 179

¹⁴⁷ Elholm (2011), s. 31-37

¹⁴⁸ Elholm (2011), s. 31-37

¹⁴⁹ LFF nr. 127, s. 4

¹⁵⁰ Bemærkning til 1. behandling I, s. 5

¹⁵¹ Bilag nr. 3.2, institut for menneskerettigheder

¹⁵² BOWLER INTERNATIONAL UNIT v. FRANCE (2009), præmis 34-37

ses omvendt bevisbyrde tillige at blive præsenteret som nødvendigt for at tredjemand skal undgå konfiskation af sit køretøj.¹⁵³

I C.M.-Sagen blev tredjemands køretøj konfiskeret som følge af førerens narkotikasmugling, på trods af, at tredjemanden intet vidste om narkotikasmuglingen. I sagen blev det forhold, at tredjemand kunne anlægge et erstatningskrav mod føreren tillagt stor værdi, og blev sammen med hans processuelle garantier udslagsgivende for, at konfiskationen ikke var en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1.¹⁵⁴

I Service Benz-dommen blev tredjemands lastbiler konfiskeret som følge af førerens manglende betaling af afgifter. Der var tale om en obligatorisk konfiskationssanktion, hvilket er sammenligneligt med fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. I dommen blev der ikke lagt vægt på tredjemands viden, men alene muligheden for at anlægge et erstatningskrav mod føreren, og at erstatningskravet ikke blev anset for illusorisk, hvorefter konfiskationen ikke blev anset som en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1.¹⁵⁵

Selvom der i de ovenstående domme sker konfiskation af tredjemands løseøre bemærkes det, at flere af dommene omhandler smugling af enten narkotika eller mennesker. Ved en vurdering af om konfiskation er proportionel, bliver der taget højde for den begåede kriminalitets grovhed. Smugling har generelt en højere strafferamme end selv grove færdselsforhold, hvorfor domstolene nok vil være mindre tilbøjelige til at konfiskere tredjemands køretøj ved færdselslovsovertrædelser end ved straf-felovsovertrædelser.

Processuelle garantier

Hvis der skal foretages et indgreb i ejendomsretten, skal der være en national proces, hvor ejeren skal have mulighed for indsigelse, f.eks. ved de nationale domstole.¹⁵⁶ Hvis der ikke er mulighed for indsigelse, vil det være et væsentligt moment i vurdering af, om indgrebet er i strid med EMRK TP 1, art. 1.¹⁵⁷ Det er imidlertid ikke tilstrækkeligt, at der kan foretages en prøvelse af indgrebets proportionalitet. Det er tillige et krav, at domstolene i tilstrækkelig grad begrundet deres afgørelse i forhold til proportionalitetsvurderingen.¹⁵⁸ I G.I.E.M-dommen udtalte EMD, at processen skal ske efter en kontradiktorisk procedure, hvor principperne om ”*equality of arms*” respekteres.¹⁵⁹ Det bemærkes hertil, at det af ÜNSPED-dommen fremgår, at hvor der sker konfiskation af et køretøj tilhørende tredjemand, uden at tredjemand forud for straffesagen hvori konfiskation sker har haft mulighed for at udtale sig om herom, da vil konfiskationen være i strid med EMRK TP 1, art. 1.¹⁶⁰

Efter princippet om equality of arms skal parterne i en retssag ligestilles, hvorefter parterne bl.a. skal have mulighed at være til stede i retten, have adgang til sagens dokumenter, og adgang til kontradiktion.¹⁶¹ Der ses som udgangspunkt at være taget højde for opfyldelse af princippet om equality of arms i forarbejderne og i de nye bestemmelser i retsplejeloven, der indføres ved vedtagelsen af lov om vanvidskørsel.

¹⁵³ YILDRIRIM v. ITALY (2003), s. 1

¹⁵⁴ C.M. v. FRANCE (2001), s. 6-10

¹⁵⁵ S.C. SERVICE BENZ COM S.R.L. v. ROMANIA (2017), præmis 30-43

¹⁵⁶ G.I.E.M S.R.L. AND OTHERS v. ITALY (2018), præmis 302

¹⁵⁷ Lorenzen m.fl. II (2011), s. 1243

¹⁵⁸ Kjølbros (2020), s. 1344

¹⁵⁹ G.I.E.M S.R.L. AND OTHERS v. ITALY (2018), præmis 302

¹⁶⁰ ÜNSPED PAKET SERVİSİ SAN. VE TİC. A.Ş. v. BULGARIA (2016), præmis 3

¹⁶¹ Lorenzen m.fl. I (2011), s. 415-418

Sammenfatning

Fl. § 133 a, stk. 2, 2.pkt. skal efter formodningsreglen fortolkes således, at den ikke er i strid med EMRK TP 1, art. 1, der giver en generel beskyttelse af ejendomsretten til bl.a. køretøjer. EMD har på baggrund af retspraksis udledt tre grundkrav, som skal være opfyldt, før ejendele kan fratages uden at der er tale om en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1.

For det første skal hjemlen være tilstrækkelig klar og retsstillingen forudsigelig. Fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. indeholder flere udtryk der må betegnes som vage formuleringer, hvilket giver en uklar og uforudsigelig retsstilling.

For det andet skal indgrebet forfølge legitime samfundsmæssige hensyn, hvilket som udgangspunkt overlades til staten selvstændigt at vurderer, hvad der gør. I Vasilevski-dommen har EMD imidlertid bekræftet at konfiskation med henblik på at forebygge fremtidige lovovertrædelser er et legitimt hensyn.

For det tredje skal indgrebet være proportionelt. Samfundets interesse i at færdselssikkerheden højnes ved at køretøjer anvendt til vanvidskørsel fjernes fra vejen skal afvejes mod det indgreb der foretages overfor ejeren, således at det anses for rimeligt.

Af retspraksis er der intet direkte sammenligneligt, idet der ikke ved EMD ses afgørelser om konfiskation af tredjemands køretøj som følge af en færdselslovsovertrædelse, men der er sager vedrørende menneske- og narkotikasmugling som synes sammenlignelige. Af retspraksis fremgår yderligere, at der lægges vægt på, at ejeren kan rette et erstatningskrav mod føreren, og at obligatorisk konfiskation og omvendt bevisbyrde ikke alene gør konfiskationen uproportionel.

Udover de tre grundkrav, er der også et krav om processuelle garantier, som skal overholdes ved et indgreb. Det er derfor indledningsvist afgørende, at ejeren har mulighed for at gøre indsigelse mod konfiskationen, og at der herefter sker en tilstrækkelig prøvelse og begrundelse for indgrebets proportionalitet. Hvis der ikke er en kontradiktorisk procedure, vil konfiskationen være i strid med EMRK TP 1, art. 1. Derudover skal principperne i equality of arms respekteres.

Efter en samlet vurdering af de tre grundkrav synes indgreb i ejendomsretten ved konfiskation af tredjemands køretøj, ikke som hovedregel at udgøre en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1. Selvom bestemmelsen er vag, sker konfiskation med henblik på at forebygge fremtidige lovovertrædelser og her synes et indgreb i ejendomsretten til et køretøj at være proportionelt. Der er flere afgørelser fra EMD hvor tredjemands køretøj konfiskeres, dog ikke i sager omhandlende færdselslovsovertrædelser, men smugling. Der synes imidlertid at være en fast praksis om, at konfiskation ikke er uproportionel i de tilfælde, hvor ejeren kan rette et erstatningskrav mod føreren, trods der er omvendt bevisbyrde når blot erstatningskravet ikke er illusorisk.

Kapitel V – Retssikkerhedsmæssige betænkeligheder

Den nuværende retstilstand, som beskrevet i kapitel II – IV, giver anledning til en række retssikkerhedsmæssige betænkeligheder, som behandles nedenfor.

Omvendt bevisbyrde

Det fremgår af forarbejderne, at det er ejeren, der skal bevise, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende, omvendt bevisbyrde.¹⁶² Dette giver anledning til diskussion af to retssikkerhedsmæssige

¹⁶² Ministersvar nr. 56, s. 1

betæneligheder. For det første, at den almindelige strafferetlige retssikkerhedsgaranti om, at bevisbyrden i straffesager påhviler anklagemyndigheden fraviges.¹⁶³ For det andet, at fravigelsen ikke er hjemlet ved lov, men alene indføres efter fortolkning af forarbejderne til lov om vanvidskørsel.

Bevisbyrden i straffesager påhviler anklagemyndigheden og enhver tvivl skal komme tiltalte til gode.¹⁶⁴ Det kan diskuteres, om disse retssikkerhedsgarantier finder anvendelse for ejeren, når hans køretøj konfiskeres som følge af tredjemands vanvidskørsel. Konfiskation anses efter dansk ret ikke som en straf, men som en anden retsfølge.¹⁶⁵ Der kan således argumenteres for, at de strafferetlige retssikkerhedsmæssige principper kun bør finde anvendelse overfor føreren, idet han kan ifalde straf. Modsat fremgår det af fl. § 119, stk. 6, som blev indført ved lov om vanvidskørsel, at ejeren skal beskikkes en offentlig ”forsvarer”¹⁶⁶. Ved at tildele ejeren en forsvarer, synes lovgiver at opfatte ejeren som anklagemyndighedens modpart, modsat en forurettet, der tildeles en bistandsadvokat, og hvor anklagemyndigheden efter rpl. § 991, stk. 2 skal forfølge det af forurettede fremsatte borgerlige krav. Det fremgår af fl. § 119, stk. 7, som blev indført ved lov om vanvidskørsel, at ejeren, ligesom forurettede, kan påtale sit borgerlige erstatningskrav mod føreren efter reglerne i rpl. kapitel 89. Rpl. kapitel 89 omtaler alene forurettede og ikke andre erstatningsparter. Begrebet ”forurettede” skal fortolkes snævert, og alene omfatte den person, som en strafbestemmelse forsøger at beskytte.¹⁶⁷ Ejeren af et køretøj, som bliver konfiskeret som følge af tredjemands vanvidskørsel, er således ikke forurettet i straffesagen. Ejeren opnår herefter den ugunstige position, hvor han får anklagemyndigheden som modpart, men får en dårligere retsstilling end den sigtede, fordi bevisbyrden pålægges ham og tvivlen ikke skal komme ham til gode. Samtidigt skal hans borgerlige erstatningskrav følge reglerne i rpl. kapitel 89, bortset fra, at han selv skal forfølge og bevise, at der foreligger et erstatningskrav, i stedet for at følge det lovhjemlede udgangspunkt i rpl. § 991, stk. 2. Dette er endnu et eksempel på en fravigelse af en lovhjemlet retstilstand, alene på baggrund af en fortolkning af forarbejderne til lov om vanvidskørsel.

Fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. er ikke den første konfiskationsbestemmelse med omvendt bevisbyrde. Det fremgår af strfl. § 76 a, stk. 4, om formuekonfiskation, at konfiskation ikke skal ske hvis

*”den pågældende sandsynliggør, at et formuegode er erhvervet på lovlig måde eller for lovligt erhvervede midler”*¹⁶⁸

Loggiver fandt i dette tilfælde omvendt bevisbyrde nødvendigt, idet formuegoder, der stammede fra kriminalitet, ellers ikke ville kunne konfiskeres.¹⁶⁹ Situationen kan sammenlignes med konfiskation af tredjemands køretøjer, idet lovgiver her tillige ønsker at skabe en hjemmel til konfiskation af et formuegode, der ellers ikke kan konfiskeres. Det er bemærkelsesværdigt, at lovgiver i strfl. § 76 a, stk. 4 ved lov pålægger omvendt bevisbyrde, men i fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. ikke på samme måde indskriver *”den pågældende sandsynliggør”*¹⁷⁰ som en del af bestemmelsens ordlyd, men alene lader dette fremgå af forarbejderne. Lovgiver burde have lagt sig op ad strfl. § 76 a, stk. 4, og indskrevet en lignende ordlyd i fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. På den måde kunne bestemmelsen være gjort mindre

¹⁶³ Kistrup m.fl. (2018), s. 637

¹⁶⁴ Ibid., s. 637-638

¹⁶⁵ Waaben (2001), s. 82

¹⁶⁶ LBKG nr. 1719, se dennes § 119, stk. 7

¹⁶⁷ Kistrup m.fl. (2018), s. 802

¹⁶⁸ LBKG nr. 1851, se dennes § 76 a, stk. 4

¹⁶⁹ LFF nr. 98, s. 27-30

¹⁷⁰ LBKG nr. 1851, se dennes § 76 a, stk. 4

retssikkerhedsmæssigt betænkelig, idet retskildehierarkiet, hvor lov placeres højere end forarbejder¹⁷¹, på nuværende tidspunkt tilsidesættes alene på baggrund af lovgivers formulering om, at konfiskation kan undlades

*”hvis ejeren godtgør, at konfiskation undtagesvis vil være uforholdsmæssigt indgribende.”*¹⁷²

Professor Per Ole Träskman anfører, at der kan udledes en uskyldighedsformodningsregel af EMRK art. 6, (2), der pålægger anklagemyndigheden bevisbyrden, samt giver mulighed for at være tavs og passiv, uden at det kan skade borgerens retsstilling.¹⁷³ Strfl. § 76 a, stk. 4 er en lovhjemlet fravigelse heraf, hvilket Träskman finder betænkeligt, men en ulovhjemlet fravigelse må anses som mere betænkelig.¹⁷⁴ I Murray-sagen fandt EMD imidlertid, at beviserne mod Murray var så stærke, at Murray måtte komme med en forklaring.¹⁷⁵ Det er almindeligt anerkendt i dansk ret, at hvis anklagemyndigheden har løftet bevisbyrden, vil tiltalte skulle sandsynliggøre, at anklagemyndighedens påstand er forkert for at undgå straf.¹⁷⁶

Af hensyn til fremskaffelse af beviser kan der argumenteres for, at et krav om omvendt bevisbyrde i sager vedrørende konfiskation af tredjemands køretøj, ikke synes uproportionelt, idet ejeren alene skal redegøre for sine egne forhold. Der skal ingen efterforskningskridt foretages. Ejeren og dennes forsvarer skal blot fremlægge alle de overvejelser og undersøgelser ejeren foretog af føreren forud for overdragelsen. Anklagemyndigheden vil modsat have svært ved at bevise, hvad ejeren vidste, eller ikke vidste om føreren på tidspunktet for overdragelsen. Det er imidlertid betænkeligt, at ejeren ikke af fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., direkte kan læse, hvilke oplysninger og undersøgelser han skal indhente for at redegøre tilstrækkeligt for, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende.

Der ses at være retssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved at lægge bevisbyrden på ejeren, men efter en samlet vurdering synes omvendt bevisbyrde i sager om tredjemands konfiskation ikke at være uproportionelt, idet ejeren alene skal redegøre for sine egne forhold.

En vag bestemmelse

Som nævnt i kapitel III er fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. vagt formuleret, hvilket efterlader vide skønsbeføjelser til domstolene. Bestemmelsens ubestemte indhold har relation til legalitetskravet, som omtalt i kapitel IV. Der kan af EMRK art. 7 udledes et legalitetskrav og et krav om klarhed og tydelighed i strafbestemmelser.¹⁷⁷ Konfiskation er, modsat dansk ret, en straf ifølge EMD.¹⁷⁸ En konfiskationsbestemmelse skal herefter være tilstrækkelig klar og præcist defineret, således at ejeren ud fra bestemmelsens ordlyd og nationale domme kan vide hvilke handlinger og undladelser der medfører konfiskation. I modsat fald vil det udgøre en krænkelse af EMRK art. 7.¹⁷⁹ Vage formuleringer er imidlertid nødvendige for at kunne benytte bestemmelsen på forskellige omstændigheder, hvorfor det afgørende er, om praksis er ensformig. Det er på baggrund af den analyserede danske praksis endnu uvist, om praksis er tilstrækkelig ensformig. På den ene side synes formålet med lov om vanvidskørsel så tilstrækkelig klar, at praksis må forventes at lægge sig herop af. På den anden side angiver forarbejderne

¹⁷¹ Blume (2020), s. 198

¹⁷² LFF nr. 127, s. 27

¹⁷³ Träskman (1988), s. 352-356

¹⁷⁴ Ibid., s. 356-360

¹⁷⁵ JOHN MURRAY v. THE UNITED KINGDOM (1996), præmis 30

¹⁷⁶ Kistrup m.fl. (2018), s. 640-641

¹⁷⁷ Kjølbros (2020), s. 822-823

¹⁷⁸ SUD FONDI SRL AND OTHERS v. ITALY (2009), præmis 111-118

¹⁷⁹ Kjølbros (2020), s. 823

så få konkrete eksempler på undtagelser, at dommernes skøn vil skabe retstilstanden. EMD underkender sjældent nationale bestemmelser, trods de anses for vage.¹⁸⁰ Daværende statsadvokat Per Lindegaard udtrykte i forbindelse med indførsel af strfl. § 77 a kritik af bestemmelsen. Han anså den som en trussel mod den retssikkerhed, som godtroende ejere havde, på baggrund af den vage formulering bestemmelsen har.¹⁸¹ Fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., synes lige så vagt formuleret som strfl. § 77 a, 1. pkt., men er yderligere betænkelig, idet den tillige hjemler adgang til obligatorisk konfiskation, samt lader ejeren bevise sin uskyld.

Konfiskation vs. bøde

I tilfælde af konfiskation opnår ejeren et erstatningskrav mod føreren i et forsøg på, at ejeren ikke reelt skal lide et tab. Såfremt føreren betaler kravet, ender føreren med en reel straf på 20 dages ubetinget fængsel samt en ”bøde” svarende til erstatningsforpligtelsen afstedkommet af værdien af køretøjet.¹⁸² Normalt er det staten, der skal inddrive en idømt bøde, men i tilfælde af konfiskation bliver det ejeren, fordi det er et erstatningskrav. Det kan diskuteres, om det er proportionelt, at ejeren skal bære byrden ved at skulle inddrive ”bøden”. Ejeren har alene mulighed for inddrivelse ved hjælp af fogedretssystemet med dertilhørende omkostninger. Staten har derimod et stort inddrivelsesapparat med bl.a. mulighed for beslaglæggelse af værdigenstande fra den dømte, jf. rpl. § 801, med henblik på inddrivelse.

Der kan argumenteres for, at føreren i stedet skulle idømmes en bøde svarende til køretøjets værdi, og at statskassen herefter udbetalte beløbet fra det bortauktionerede køretøj til ejeren. Dette ville imidlertid ikke være i overensstemmelse med, at konfiskation er en afståelse til statskassen uden erstatning.¹⁸³ Det ville endvidere ikke være i overensstemmelse med formålet med fl. § 133 a, stk. 2, om at fjerne køretøjerne fra vejene.¹⁸⁴ Lovgiver synes på intet tidspunkt i forarbejderne at have et ønske om at straffe tredjemand for førerens kørsel, men anser konfiskation som en nødvendighed. Lovgiver erkender, at konfiskation af tredjemands køretøj er en alvorlig reaktion, der kan forekomme meget indgribende i forhold til ejeren.¹⁸⁵ En mindre indgribende foranstaltning over for ejeren kunne have været en beslaglæggelse af køretøjet, men med henblik på udlevering til ejeren, med en formaning om, at det ikke på ny må genoverdrages til føreren, der samtidigt sigtes for vanvidskørsel. På denne måde var køretøjet stadig fjernet fra vejene og udenfor førerens rækkevidde, mens indgrebet ikke var tilnærmelsesvist lige så strengt overfor ejeren, som samtidigt ikke behøvede at rette et erstatningskrav mod føreren. Konfiskation som følge af at et køretøj er overdraget til en person, som efterfølgende dømmes for vanvidskørsel, vil herefter ikke være en lige så indgribende foranstaltning, idet ejeren vil have kunnet sikre sig herimod ved bl.a. en tro- og loveerklæring, som omtalt i kapitel III.

Der kan i relation til diskussionen om bøde diskuteres om ”bødens størrelse”, svarende til køretøjets værdi, bør have betydning for vurdering af konfiskation. Forarbejderne nævner intet om, at et køretøj til en værdi af en million kr. oftere vil være uforholdsmæssig at konfiskere end et køretøj til en værdi af 10.000 kr. Forarbejderne lægger alene vægt på, at ejeren skal have foretaget en analyse af førerens økonomi. I U.2021.3856ØK havde det beslaglagte køretøj en værdi på mere end to millioner kroner, men dommerne lagde ingen vægt herpå. Der kan argumenteres for, at der ved konfiskationsbedømmelsen bør lægges vægt på køretøjets værdi, idet erstatningskravets størrelse da bliver større og givetvis ikke tilbagebetales. Modsat burde ejeren ved den økonomiske analyse af føreren have taget

¹⁸⁰ Ibid., s. 824

¹⁸¹ Lindegaard (1965)

¹⁸² LFF nr. 127, s. 4

¹⁸³ Elholm m.fl. (2019), s. 442

¹⁸⁴ Ministersvar nr. 1, s. 3

¹⁸⁵ Bilag nr. 19.1, transportministeriet, s. 4

højde for, at det udlånte køretøj havde en værdi på to millioner kroner og ikke 10.000 kroner, og ikke overdrage køretøjet, hvis kravet ville være illusorisk. Det bemærkes hertil, at erhvervsdrivende givetvis vil have bedre mulighed for at sikre sig økonomisk ved at fordele omkostningerne på de øvrige kunder ved højere ydelser end privatpersoner kan. Det kan derfor diskuteres, om ejerens økonomi bør have betydning for vurderingen af konfiskationen, idet der kan være bundet en stor del af ejerens formue i et køretøj. I TfK2021.967 lagde dommerne imidlertid ingen vægt på, hverken at en stor del af ejerens formue var bundet i køretøjet, eller at ejerens indkomst ikke muliggjorde et erstatningskøb. Forarbejderne nævner intet om ejerens økonomiske forhold, men en vurdering her kunne med fordel have indgået i vurderingen af, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende.

Bandemedlemmer?

En begrundelse for hvorfor ovenfor nævnte løsningsmodel med beslaglæggelse og konfiskation i 2.-gangstilfælde ikke er lovgivers forslag, kunne være fordi ét delformål med lov om vanvidskørsel retter sig mod bandemedlemmer.¹⁸⁶ Det er bemærkelsesværdigt, at bandemedlemmer overhovedet nævnes i forarbejderne. Bandemedlemmer beskrives i forarbejderne at få adgang til dyre luksusbiler, gerne ved hjælp af leasingselskaber styret af bandemedlemmer.¹⁸⁷ På intet tidspunkt i forarbejderne fremlægges der dokumentation for, at bandemedlemmer oftere kører vanvidskørsel end den øvrige befolkning, ligesom bandetilknytning ikke nævnes i noget af den analyserede praksis. Bandemedlemmer tildeles imidlertid en særstatus i forarbejderne som en gruppe, der vil forsøge at omgå reglerne, hvorfor der tilnærmelsesvist ingen undtagelser til konfiskation må være.¹⁸⁸ Det kan diskuteres, om det er hensigtsmæssigt, at en lov med karakter af symbol- og signallovgivning i forhold til bekæmpelse af bandemedlemmers påståede vanvidskørsel, skal have den konsekvens, at uskyldige tredjemænd får konfiskeret deres køretøj. Det afgørende må imidlertid være, at hovedformålet med lov om vanvidskørsel er en forhøjet færdselssikkerhed, hvilket anses at kunne ske ved konfiskation af køretøjer.

Kapitel VI – Konklusion

Forud for indførelse af lov om vanvidskørsel skulle konfiskation af tredjemands køretøj ske efter strfl. § 77 a, 1. pkt. Antallet og grovheden af færdselslovsovertrædelser, ejerens viden om førerens forhold, samt om køretøjet stadig er tilgængeligt for føreren, tillægges stor vægt ved vurdering af om der skal ske konfiskation herefter.

Efter vedtagelse af lov om vanvidskørsel kan tredjemands køretøj konfiskation tillige ske efter fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende. Dette vurderes på baggrund af ejerens viden om føreren og muligheden for et erstatningskrav mod føreren. Ejeren kan opnå viden om risikoen for vanvidskørsel ved en straffeattest eller en tro- og loveerklæring. Hvis ejeren ikke har benyttet alle tilgængelige muligheder for at opnå viden om risikoen for, at køretøjet bliver anvendt til vanvidskørsel, taler det imod at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende. Ejeren skal tillige have undersøgt, om føreren vil kunne betale et erstatningskrav på køretøjets værdi som følge af konfiskation. Grundigheden af undersøgelsen af førerens økonomiske forhold afhænger af om ejeren er privatperson eller erhvervsdrivende. En privatperson forventes ikke at foretage en lige så grundig undersøgelse som en erhvervsdrivende, men forventes modsat at have et generelt kendskab til den person køretøjet overdrages til. Trods ejeren har undersøgt om føreren vil

¹⁸⁶ LFF nr. 127, s. 4

¹⁸⁷ Ibid., s. 4

¹⁸⁸ Bemærkning til 1. behandling III, s. 25

kunne betale et erstatningskrav er konfiskationen ikke uforholdsmæssigt indgribende medmindre erstatningskravet er illusorisk. Konfiskation vil være uforholdsmæssigt indgribende hvis køretøjet er stjålet.

Det er ejeren der skal løfte bevisbyrden for, at han har foretaget ovenstående undersøgelser samt at erstatningskravet er illusorisk. Det synes retssikkerhedsmæssigt betænkeligt at pålægge ejeren bevisbyrden især når det ikke sker ved lov, men alene som følge af fortolkning af forarbejderne.

Den analyserede praksis giver ikke en entydig retstilstand, hvilket imidlertid anses at skyldes der ikke findes højesterets- eller landsretsafgørelser på området endnu.

Der ses at være en række retssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved konfiskation af tredjemands køretøj efter fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Lovgiver kunne med fordel have imødekommet nogle af disse, men det ville stride med intentionen om en snæver undtagelse i fl. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., der har den konsekvens, at bestemmelsen kan være i strid med EMRK TP 1, art. 1.

Liste over anvendte forkortelser

EMD	Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol
EMRK	Den Europæiske Menneskerettighedskonvention
EMRK TP 1	Den Europæiske Menneskerettighedskonventions Til-lægsprotokol nr. 1
fl.	Færdselsloven
kriminalregisteret	Bekendtgørelse om behandling af personoplysninger i Det Centrale Kriminalregister
lov om vanvidskørsel	lov om skærpet indsats mod vanvidskørsel
rpl.	Retsplejeloven
strfl.	Straffeloven
TfK	Tidsskrift for Kriminalret
UfR	Ugeskrift for Retsvæsen

Litteraturliste

Love og lovbekendtgørelser

EMRK TP 1, artikel 1	Tillægsprotokol af 20. marts 1952 til Konventionen til beskyttelse af menneskerettigheder og grundlæggende frihedsrettigheder, som ændret ved protokol nr. 11 af 11. maj 1994
LBKG nr. 1710	Lovbekendtgørelse nr. 1710 af 13.8.2021, <i>færdselsloven</i> , som ændret ved Lov nr. 1169 af 8.6.2021
LBKG nr. 1835	Lovbekendtgørelse nr. 1835 af 15.09.2021, <i>retsplejeloven</i> , som ændret ved Lov nr. 1174 af 8.6.2021
LBKG nr. 1851	Lovbekendtgørelse nr. 1851 af 20.9.2021, <i>straffeloven</i> , som ændret ved Lov nr. 1174 af 8.6.2021

Lovforarbejder og betænkninger

Bemærkning til 1. behandling I	1. behandling af lovforslag nr. 127, bemærkning fra Kristian Pihl Lorentzen, Venstre
Bemærkning til 1. behandling II	1. behandling af lovforslag nr. 127, bemærkning fra Thomas Jensen, Socialdemokratiet
Bemærkning til 1. behandling III	1. behandling af lovforslag nr. 127, bemærkning fra Benny Engelbrecht, Socialdemokratiet
Betænkning nr. 355/1964	Betænkning nr. 355/1964 fra Straffelovsrådet om Konfiskation
Bilag nr. 3.2, advokatrådet Bilag nr. 3.2, finans og leasing	Bilag nr. 3.2 til lovforslag nr. 127 2020, af advokatrådet Bilag nr. 3.2 til lovforslag nr. 127 2020, af finans og leasing
Bilag nr. 3.2, institut for menneskerettigheder	Bilag nr. 3.2 til lovforslag nr. 127 2020, af institut for menneskerettigheder
Bilag nr. 3.2, rigspolitiet	Bilag nr. 3.2 til lovforslag nr. 127 2020, af rigspolitiet
Bilag nr. 19.1, transportministeriet	Bilag nr. 19.1 til lovforslag nr. 127 2020, af transportministeriet
Fremsættelsestale	Fremsættelsestale til lovforslag nr. 127 2020, af transportministeren Benny Engelbrecht

LFB nr. 127	Betænkning nr. 127 2020: forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel) af transportministeren Benny Engelbrecht
LFF nr. 7	Lovforslag nr. 7. fremsat den 23. februar 2005: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (sanktionsfastsættelse i sager om spirituskørsel m.v.) af justitsministeren Lene Espersen
LFF nr. 98	Lovforslag nr. 98; fremsat den 28. november 1996: forslag til lov om ændring af straffeloven, retsplejeloven og våbenloven (styrkelse af politiets muligheder for at efterforske alvorlig kriminalitet, konfiskation, øget vidnebeskyttelse og skærpelse af straffen for våbenbesiddelse m.v.) af justitsminister Bjørn Westh
LFF nr. 127	Lovforslag nr. 127; fremsat den 16. december 2020: forslag til lov om ændring af færdselsloven (skærpet indsats mod vanvidskørsel) af transportministeren Benny Engelbrecht
Ministersvar nr. 1	Spørgsmål nr. 1 til lovforslag nr. 127 2020: transportministeren Benny Engelbrechts svar
Ministersvar nr. 6	Spørgsmål nr. 6 til lovforslag nr. 127 2020: transportministeren Benny Engelbrechts svar
Ministersvar nr. 17	Spørgsmål nr. 17 til lovforslag nr. 127 2020: transportministeren Benny Engelbrechts svar
Ministersvar nr. 56	Spørgsmål nr. 56 til lovforslag nr. 127 2020: transportministeren Benny Engelbrechts svar
Ministersvar nr. 57	Spørgsmål nr. 57 til lovforslag nr. 127 2020: transportministeren Benny Engelbrechts svar
Ministersvar nr. 61	Spørgsmål nr. 61 til lovforslag nr. 127 2020: transportministeren Benny Engelbrechts svar

Litteratur

Baumbach & Elholm (2020)	Baumbach, Trine & Thomas Elholm (2020): <i>Strafferettens almindelige del Det strafferetlige ansvar</i> , 1. udgave, Jurist og Økonomforbundets Forlag
Blume (2020)	Blume, Peter (2020): <i>Retssystemet og juridisk metode</i> , 4. udgave, Jurist og Økonomforbundets Forlag
Elholm (2011)	Elholm, Thomas (2011): <i>Symbol- og signallovgivning i kriminalpolitisk perspektiv</i> , i, Hans Viggo Godsk Pedersen (red.) (2011): <i>Juridiske emner ved Syddansk Universitet 2011</i> , 1. udg., Jurist og Økonomforbundets Forlag, s. 30-43
Elholm m.fl. (2019)	Elholm, Thomas, Morten Nielsen Jakobsen & Lasse Lund Madsen (2019) <i>Kommenteret straffelov almindelig del</i> , 11. udgave, Jurist og Økonomforbundets Forlag
Eyben (2016)	Eyben, Bo von (2016): <i>Juridisk Ordbog</i> , 14. udgave, Karnov Group
Greibe (2005)	Greibe, Poul (2005): <i>Hastighedens betydning for trafik-sikkerheden – danske og udenlandske studier</i> , Dansk vej-tidsskrift, september 2005, s. 46-49
Greve (2001)	Greve, Vagn (2001): <i>Færdselsstrafferet</i> , 3. udgave, Jurist og Økonomforbundets Forlag
Hammerum (2015)	Hammerum, Camilla (2015): <i>Konfiskation af køretøjer fra uskyldige tredjemænd</i> , Ugeskrift for Retsvæsen 2015, s. 219
Kistrup m.fl. (2018)	Kistrup, Michael, Jakob Lund Poulsen, Thomas Rørdam, Jens Røn (2018): <i>Straffeprocessen</i> , 3. udgave, Karnov Group
Kjølbros (2020)	Kjølbros, Jon Fridrik (2020): <i>Den Europæiske Menneskerettighedskonvention for praktikere</i> , 5. udgave, Jurist og Økonomforbundets Forlag
Lindegaard (1965)	Lindegaard, Per (1965): <i>Konfiskation Straffelovrådets betænkning om konfiskation (betænkning nr. 355, aug. 1964)</i> , Ugeskrift for Retsvæsen 1965, s. 21
Lorenzen m.fl. I (2011)	Lorenzen, Peer, Jonas Christoffersen, Nina Holst-Christensen, Peter Veldel Kessing, Sten Schaumburg-Müller & Jens Vedsted-Hansen (2011): <i>Den Europæiske Menneskerettighedskonvention Art. 1 - 9</i> , 3. udgave, Jurist og Økonomforbundets Forlag

Lorenzen m.fl. II (2011)	Lorenzen, Peer, Jonas Christoffersen, Nina Holst-Christensen, Peter Veldel Kessing, Sten Schaumburg-Müller & Jens Vedsted-Hansen (2011): <i>Den Europæiske Menneskerettighedskonvention Art. 10 – 59 samt tillægsprotokollerne</i> , 3. udgave, Jurist og Økonomforbundets Forlag
Nielsen (2014)	Nielsen, Gorm Toftegaard (2014): <i>Strafferet 2 Sanktionerne</i> , 4. udgave, Jurist og Økonomforbundets Forlag
Reiff (2021)	Reiff, Lars Klit (2021): <i>Forekomst af spirituskørsel i Danmark</i> , Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet, 2021
Rytter (2006)	Rytter, Jens Elo (2006): <i>Den Europæiske Menneskerettighedskonvention – og dansk ret</i> , 2. udgave, Forlaget Thomson
Rytter (2021)	Rytter, Jens Elo (2021): <i>Individets grundlæggende rettigheder</i> , 4. udgave, Karnov Group
Träskman (1988)	Träskman, Per Ole (1988): <i>Omvänt eller bakvänt? Om konststycket att lägga bevisbördan i brottmål på den tiltalade, utan att det kommer bak på människorättigheterna</i> , Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab 1998, s. 352
Waaben (2001)	Waaben, Knud (2001): <i>Strafferettens almindelige del II Sanktionslæren</i> , 5. udgave, Forlaget Thomson
Waaben m.fl. (2017)	Waaben, Henrik, Kirsten Søndergaard Munck, Birgitte Arent Eiriksson & Hanne Aagaard (2017): <i>Færdselsloven med kommentarer Bind II §§ 82 - 143</i> , 1. udgave, Jurist og Økonomforbundets Forlag

Vejledninger og administrative forskrifter

BKG nr. 1860	Bekendtgørelse nr. 1860 af 23.9.2021: om behandling af personoplysninger i Det Centrale Kriminalregister (Kriminalregisteret)
RM af 31.8.2016	Meddelelse af 31.8.2016 fra Rigsadvokaten om straffpåstande ved overtrædelse af de almindelige regler om hastighed (§ 41-43 a), revideret 31. august 2016
RM af 11.5.2020	Meddelelse af 11.5.2020 fra Rigsadvokaten om spirituskørsel (færdselslovens § 53), version 11. maj 2020

RM af 01.07.2021

Meddelelse af 01.07.2021 fra Rigsadvokaten om vanvidskørsel, version 1. juli 2021

Praksis fra danske domstole

U.1989.928H	Dom afsagt den 29. august 1989 af Højesteret, sag 165/1988, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 1989, s. 928
U.1990.13H	Kendelse afsagt den 1. november 1989 af Højesteret, sag 223/1989, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 1989, s. 13
U.1990.181H	Dom afsagt den 21. december 1989 af Højesteret, sag 206/1989, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 1989, s. 181
U.2003.2551V	Dom afsagt den 8. september 2003 af Vestre Landsret, sag 1059-03, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2003, s. 2551
TfK2007.751	Dom afsagt den 13. august 2007 af Vestre Landsret, sag 0181-07, trykt i Tidsskrift for Kriminalret 2007, s. 751
U.2009.2845Ø	Dom afsagt den 7. august 2009 af Østre Landsret, sag 1641-09, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2009, s. 2845
U.2011.2458Ø	Dom afsagt den 6. maj 2011 af Østre Landsret, sag 32-11, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2011, s. 2458
TfK2012.1053	Dom af den 5. september 2012 afsagt af Vestre Landsret, sag 0949-12, trykt af Tidsskrift for Kriminalret 2012, s. 1053
TfK2013.65	Dom af den 24. oktober 2012 afsagt af Vestre Landsret, sag 1092-12, trykt af Tidsskrift for Kriminalret 2013, s. 65
TfK2013.322	Dom af den 9. januar 2013 afsagt af Østre Landsret, sag 1634-12, trykt i Tidsskrift for Kriminalret 2013, s. 322
U.2013.664Ø	Dom af den 1. november 2012 afsagt af Østre Landsret, sag 513-12, trykt af Ugeskrift for Retsvæsen 2013, s. 664
U.2013.978Ø	Dom af den 20. december 2012 afsagt af Østre Landsret, sag 2506-12, trykt af Ugeskrift for Retsvæsen 2013, s. 978

U.2013.2423V	Dom af den 13. maj 2013 afsagt af Vestre Landsret, sag 2853-12, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2013, s. 2423
U.2013.3203Ø	Dom af den 23. august 2013 afsagt af Østre Landsret, sag 1122-13, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2013, s. 3203
TfK2015.902	Dom af den 11. juni 2015 afsagt af Vestre Landsret, sag 0549-15, trykt i Tidsskrift for Kriminalret 2015, s. 902
U.2015.1467Ø	Dom af den 6. januar 2015 afsagt af Østre Landsret, sag 269-14, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2015, s. 1467
U.2016.2204Ø	Dom af den 11. marts 2016 afsagt af Østre Landsret, sag 2456-15, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2016, s. 2204
TfK2017.36	Dom af den 12. oktober 2016 afsagt af Østre Landsret, sag 1232-16, trykt i Tidsskrift for Kriminalret 2017, s. 36
TfK2018.318	Dom af den 11. december 2017 afsagt af Vestre Landsret, sag 1426-17, trykt i Tidsskrift for Kriminalret 2018, s. 318
Retten i Glostrups dom med sagsnr. 5111/2021	Dom af den 10. juni 2021 afsagt af Retten i Glostrup, sag 5111/2021, utrykt afgørelse
Retten i Aarhus dom med sagsnr. 8487/2021 TfK2021.967	Dom af den 21. oktober 2021 afsagt af Retten i Aarhus, sag 8487/2021, utrykt afgørelse Kendelse af den 21. juni 2021 afsagt af Vestre Landsret, sag 0893-21, trykt i Tidsskrift for Kriminalret 2021, s. 967
TfK2021.1077	Kendelse af den 20. juli 2021 afsagt af Vestre Landsret, sag 1136-21, trykt i Tidsskrift for Kriminalret 2021, s. 1077
U.2021.3898ØK	Kendelse af den 18. juni 2021 afsagt af Østre Landsret, sag 1577-21, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2021, s. 3898
U.2021.4456ØK	Kendelse af den 2. juli 2021 afsagt af Østre Landsret, sag 1416-21, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2021, s. 4456
U.2021.4986VK	Kendelse af den 15. september 2021 afsagt af Vestre Landsret, sag 1069-21, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2021, s. 4986

Praksis fra Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol

BOWLER INTERNATIONAL UNIT v. FRANCE (2009)	Dom af den 23. juli 2009, BOWLER INTERNATIONAL UNIT v. FRANCE (sag 1946/06)
BRONIOWSKI v. POLAND (2004)	Dom af den 22. juni 2004, BRONIOWSKI v. POLAND (sag 31443/96)
C.M. v. FRANCE (2001)	Kendelse af den 26. juni 2001, C.M. v France, (sag 28078/95)
G.I.E.M S.R.L. AND OTHERS v. ITALY (2018)	Dom af den 28. juni 2018, G.I.E.M S.R.L. AND OTHERS v. ITALY (sag 1828/06)
JOHN MURRAY v. THE UNITED KINGDOM (1996)	Dom af den 8. februar 1996, JOHN MURRAY v. THE UNITED KINGDOM (sag 18731/91)
S.C. FIERCOLECT IMPEX S.R.L. v. ROMANIA (2016)	Dom af den 13. december 2016, S.C. FIERCOLECT IMPEX S.R.L. v. ROMANIA (sag 26429/07)
S.C. SERVICE BENZ COM S.R.L. v. ROMANIA (2017)	Dom af 4. den juli 2017, S.C. SERVICE BENZ COM S.R.L. v. ROMANIA (sag 58045/11)
SUD FONDI SRL AND OTHERS v. ITALY (2009)	Dom af den 20. januar 2009, SUD FONDI SRL AND OTHERS v. ITALY (sag 75909/01)
ÜNSPED PAKET SERVİSİ SAN. VE TİC. A.Ş. v. BULGARIA (2016)	Dom af den 24. november 2016, ÜNSPED PAKET SERVİSİ SAN. VE TİC. A.Ş. v. BULGARIA (sag 3503/08)
VASILEVSKI v. THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA (2016)	Dom af den 28. april 2016, VASILEVSKI v. THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA (sag 22653/08)
YILDRIRIM v. ITALY (2003)	Kendelse af den 10. april 2003, YILDRIRIM v. Italy (14 HRC/03/061)
ZLÍNSAT SPOL. S R.O. v. BULGARIA (2006)	Dom af den 15. juni 2006, ZLÍNSAT, SPOL. S R.O. v. BULGARIA (sag 57785/00)

Hjemmesider

2021-2030 Handlingsplan

2021-2030 Handlingsplan: brochure fra Færdselssikkerhedskommissionen:

<https://faerdselssikkerhedskommissionen.dk/media/1089/maal-og-strategi.pdf> (set d. 1. januar 2022)

Beslaglagt på grund af vanvidskørsel

Så mange køretøjer har politiet beslaglagt på grund af vanvidskørsel: Nyhedsartikel fra Politikken:
<https://politiken.dk/indland/art8317804/S%C3%A5-mange-k%C3%B8ret%C3%B8jer-har-politiet-beslaglagt-p%C3%A5-grund-af-vanvidsk%C3%B8rsel> (set d. 1. januar 2022)

Er du sikret mod dine medarbejderes vanvidskørsel

Er du sikret mod dine medarbejderes vanvidskørsel: Artikel fra HjulmandKaptain:
<https://www.hjulmandkaptain.dk/nyheder/er-du-sikret-mod-dine-medarbejderes-vanvidskoersel/> (set d. 1. januar 2022)

Kan en firmabil blive konfiskeret?

Kan en firmabil blive konfiskeret?: Artikel fra Kirk Larsen & Ascanius:
<https://www.kirklarsen.dk/nyheder/kan-en-firmabil-blive-konfiskeret/> (set d. 1. januar 2022)

Tilskadekomne og dræbte i færdselsuheld

Tilskadekomne og dræbte i færdselsuheld: Tabel fra Danmarks Statistik:
<https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/transport/trafik-ulykker/faerdselsuheld> (set d. 1. januar 2022)

To domme efter nye regler for vanvidskørsel

To domme efter nye regler for vanvidskørsel: pressemeddelelse fra Retten i Glostrup:
<https://www.domstol.dk/glostrup/aktuelt/2021/6/to-domme-efter-nye-regler-for-vanvidskoersel/> (set d. 1. januar 2022)