

Konfiskation af leasede køretøjer set i forhold til grundlovens § 73 - En analyse af om konfiskation af et leaset køretøj kan udgøre ekspropriation over for leasingselskabet.

Confiscation of leased vehicles in relation to
sec. 73 in the Danish Constitution
- An analysis on whether confiscation of a
leased vehicle constitutes expropriation.

af CELINA STAMPE SUNESEN

Nærværende specialeafhandling omhandler de nye regler for konfiskation, som blev indført ved lov nr. 534 af 27. marts 2021, herunder særligt færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Det oprindelige forslag til ændring af færdselslovens konfiskationsregler blev fremsat den 16. december 2020, og indeholdt ingen stillingtagen til, hvordan konfiskation af tredjemands køretøj, som har karakter af et indgreb i tredjemands ejendomsret, forholder sig til grundlovens § 73. Afhandlingen søger at afdække hvorvidt konfiskation af et leaset køretøj, som er anvendt til vanvidskørsel, har karakter af et ekspropriativt indgreb efter grundlovens § 73.

Specialet redegør indledningsvist for ejendomsrettens beskyttelse efter grundlovens § 73 og for straffe- og færdselslovens konfiskationsregler med fokus på de hidtidigt gældende regler for konfiskation af et køretøj tilhørende tredjemand. Herefter følger en beskrivelse af de med lov nr. 534 af 27. marts 2021 indførte regler, og til sidst en analyse af om konfiskation af et leaset køretøj efter de nye regler kan udgøre et ekspropriativt indgreb efter grundlovens § 73.

Afhandlingen konkluderer indledningsvist at konfiskation af tredjemands køretøj på baggrund af vanvidskørsel foretaget af en anden end ejeren, ikke er en konfiskation med pønalt præg, der traditionelt falder uden for området for grundlovens § 73. Spørgsmålet om hvorvidt indgrebet har karakter af ekspropriation skal derfor foretages ud fra en vurdering af, om konfiskationen har karakter af et indgreb i ejendom, om indgrebet sker over for en beskyttet ejer, og om indgrebet har karakter af afståelse. Det konkluderes her, at der både er tale om et indgreb i ejendom og et indgreb rettet mod en beskyttet ejer, men at konfiskation i de fleste tilfælde ikke vil have karakter af afståelse. Dette er begrundet med at indgrebets intensitet er svækket, på grund af de muligheder leasingselskaberne har for at sikre sig mod tab gennem erstatningskrav, tabsspredning mv., og at indgrebets begrundelse tilsvarende peger væk fra at der foreligger afståelse. Det konkluderes samtidig at der kan være konkrete tilfælde, hvor et indgreb ikke vil være proportionalt eller hvor indgrebet vil have en sådan intensitet, at det kan have karakter af et ekspropriativt indgreb. I sådanne tilfælde forventes det, at undtagelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt. aktiveres, således at der ikke skal ske konfiskation af køretøjet.

Indholdsfortegnelse

Abstract	3
1 Introduktion	4
1.1 <i>Indledning og problemformulering</i>	4
1.2 <i>Afgrænsning</i>	5
1.3 <i>Metode</i>	5
2 Grundlovens § 73	6
2.1 <i>Indledende om bestemmelsen</i>	6
2.2 <i>Beskyttelseshensynet bag bestemmelsen</i>	7
2.3 <i>Det ekspropriative indgreb</i>	8
2.3.1 <i>De beskyttede rettigheder – ”Ejendom”</i>	8
2.3.2 <i>De beskyttede retssubjekter</i>	9
2.3.3 <i>Det der beskyttes mod - Afståelse</i>	10
2.3.3.1 <i>Overførselskriteriet</i>	11
2.3.3.2 <i>Kriteriet generelt-konkret</i>	11
2.3.3.3 <i>Intensitetskriteriet</i>	11
2.3.3.4 <i>Causa-kriteriet</i>	12
2.3.3.4.1 <i>Proportionalitetsbetragtninger i relation til fareafværgelsessynspunktet</i>	13
2.3.3.5 <i>En samlet vurdering af de fire kriterier</i>	14
2.4 <i>Ekspropriationsbetingelserne</i>	15
2.5 <i>Mindretalsbeskyttelse og domstolsprøvelse</i>	16
3 Nærmere om den hidtidige adgang til konfiskation af tredjemands køretøj	16
3.1 <i>Definition af begrebet ”konfiskation”</i>	17
3.1.1 <i>Straffelovens konfiskationsformer</i>	18
3.2 <i>Konfiskation efter 2018-færdselslovens § 133 a</i>	19
3.2.1 <i>Færdselslovens § 133 a, stk. 1 – fakultativ konfiskation</i>	20
3.2.2 <i>Færdselslovens § 133 a, stk. 2-6 – obligatorisk konfiskation</i>	20
3.2.3 <i>Konfiskation af tredjemands køretøj frem til den 30. marts 2021</i>	20
3.2.3.1 <i>Praksis om konfiskation af tredjemands køretøj</i>	21
3.2.3.1.1 <i>U 2011.2458 Ø (Konfiskation af kærestes køretøj)</i>	21
3.2.3.1.2 <i>TfK 2013.322 Ø (Ikke konfiskation af ægtefælles køretøj)</i>	21
3.2.3.1.3 <i>U 2015.1467 Ø (Konfiskation af faders køretøj)</i>	22
3.2.3.1.4 <i>U 2019.240 V (Ikke konfiskation af køretøj ejet i sameje)</i>	22
3.2.3.1.5 <i>Konklusion på praksis</i>	22
4 Den nye adgang til konfiskation af tredjemands køretøj	23
4.1 <i>Introduktion til det samlede lovkompleks</i>	23
4.1.1 <i>”Vanvidskørsel”</i>	23
4.2 <i>Nærmere introduktion til ændringerne til færdselsloven</i>	24
4.2.1 <i>Formålet med de nye regler</i>	24
4.3 <i>Nærmere om den nye færdselslovs § 133 a, stk. 2</i>	25
4.3.1 <i>Bestemmelsens undtagelse til konfiskation</i>	26
4.3.2 <i>Den praktiske fremgangsmåde ved anvendelse af reglerne</i>	28
5 Konfiskation af tredjemands køretøj set i forhold til grundlovens § 73	29
5.1 <i>Indledende bemærkninger</i>	29

5.2	"Ejendom"	30
5.3	Beskyttet ejer.....	31
5.4	Afståelse.....	31
5.4.1	Overførselskriteriet	31
5.4.2	Kriteriet generelt-konkret.....	32
5.4.3	Intensitetskriteriet	32
5.4.3.1	Momenter fremført af Transportministeriet.....	33
5.4.3.2	Øvrige bemærkninger om indgrebets intensitet.....	34
5.4.3.3	Konklusion på indgrebets intensitet	35
5.4.4	Causa-kriteriet.....	36
5.4.5	Samlet vurdering af kriterierne	38
5.5	Øvrige betragtninger om reglerne.....	39
6	Konklusion.....	40
	Referencer	41
	<i>Litteratur.....</i>	<i>41</i>
	<i>Lovgivning</i>	<i>42</i>
	<i>Artikler, notater, meddelelser, vejledninger.....</i>	<i>43</i>
	<i>Forarbejder, betænkninger mv.</i>	<i>43</i>
	<i>Praksis</i>	<i>44</i>
	<i>EU-retsakter, EU-praksis, Folkeretlige retsakter mv.</i>	<i>46</i>
	<i>Andet.....</i>	<i>46</i>

Abstract

As the result of a political initiative with the purpose of eliminating reckless driving, a new amendment to the Danish Traffic Act came into effect on the 31st of March 2021. The amendment resulted in a significant change in the Danish regulation on confiscation of vehicles. The most significant change was the introduction of mandatory confiscation of vehicles used for reckless driving in accordance with the Danish Traffic Act section 133 a (2). According to the new provision, confiscation must take place in cases where the objective conditions of the provision are met, regardless of the ownership of the vehicle. As a consequence, blameless third parties may risk having their vehicles confiscated if they lend, lease or rent such vehicles to persons who (mis)use it for reckless driving.

The purpose of this thesis is to examine whether confiscation of vehicles owned by third parties used for reckless driving constitutes expropriation pursuant to section 73 of the Danish Constitution. This thesis focuses primarily on confiscation of leased vehicles. The thesis includes a description of measures constituting expropriation pursuant to section 73 of the Danish Constitution as well as an account of previously existing regulation on confiscation of vehicles belonging to third parties. In continuance thereof, the thesis includes a description of the new regulation on confiscation, and an assessment of whether confiscation under the new regulation constitutes expropriation.

Firstly, the thesis concludes that confiscation of a leased vehicle on the basis of reckless driving does not constitute a measure of punitive character. Thus, such confiscation is not specifically excluded from the scope of section 73 of the Danish Constitution. Secondly, the thesis concludes that confiscation of a vehicle owned by a third party is an encroachment on property protected under section 73 of the Danish Constitution, and that such encroachment is exercised on a proprietor protected by section 73. Finally, the thesis concludes that, in most cases, confiscation of a leased vehicle does not constitute involuntary alienation of property in accordance with section 73 of the Danish Constitution. Only one out of four criteria clearly point in the direction of involuntary alienation of property, whereas the other three criteria in most cases point in the opposite direction. If confiscation in a particular case constitutes expropriation due to specific circumstances, the case will presumably be exempt from confiscation.

1 Introduktion

1.1 Indledning og problemformulering

I nærværende afhandling foretages en undersøgelse af, hvorvidt konfiskation efter lov nr. 534 af 27. marts 2021 af et leaset køretøj som er anvendt til vanvidskørsel, kan have karakter af et ekspropriativt indgreb i leasingselskabets ejendomsret. Motivationen for valget af afhandlingens emne udspringer af det lovforslag – L 127 Forslag til lov om ændring af færdselsloven – som blev fremsat af transportministeren¹ den 16. december 2020 som et led i regeringens udspil til bekæmpelse af vanvidskørsel, og som nu er vedtaget ved lov nr. 534 af 27. marts 2021. Heri er det særligt ændringen til færdselslovens § 133 a, stk. 2, der er interessant, da man med denne har indført hjemmel til, at køretøjer anvendt til vanvidskørsel kan konfiskeres, uanset hvem der ejer køretøjet. I bemærkningerne til lovforslaget er der ikke taget stilling til, hvordan et sådant indgreb i tredjemands ejendom forholder sig til grundlovens § 73, som yder beskyttelse mod visse indgreb i ejendomsretten. Transportministeriet har i et høringsnotat fra den 28. januar 2021 ganske kort redegjort for grundlovens § 73. Her er det afslutningsvist anført, at man fra lovgivers side valgte ikke at medtage bemærkninger om grundlovsbestemmelsen i lovforslaget, fordi man vurderede, ”at forslaget ikke vil indebære ekspropriation”. På trods heraf har man dog i bemærkningerne til lovforslaget behandlet, hvordan lovforslaget forholder sig til beskyttelsen af den private ejendomsret efter Den Europæiske Menneskerettighedskonvention (herefter EMRK). Man er ved behandlingen heraf nået frem til, at reglerne formentlig kan gennemføres inden for EMRK’s rammer, men at der dog kan være en procesrisiko forbundet hermed. Det er interessant, at man fra lovgivers side ikke har foretaget en vurdering i forhold til den grundlovmæssige beskyttelse af ejendomsretten, særligt når man har vurderet, at der kan være en vis risiko for, at reglerne er i strid med EMRK. Der ses ej heller andetsteds at være foretaget en fyldestgørende vurdering af reglerne set i forhold til grundlovens § 73.

¹ Lovforslaget er fremsat af Benny Engelbrecht, minister for det daværende Transport- og Boligministerie. Ministeriet ændrede den 21. januar 2021 navn til ”Transportministeriet”, da boligområdet blev overflyttet til det nye Indenrigs- og Boligministerium. Af hensyn til at undgå forvirring er ministeriet i denne afhandling alene omtalt som ”Transportministeriet” og ministeren kun omtalt som ”Transportministeren”.

Afhandlingen indledes med en gennemgang af grundlovens § 73 om ejendomsrettens beskyttelse. Heri er der særligt fokus på, hvornår et indgreb har karakter af ekspropriation. Herefter følger en kort redegørelse for straffelovens konfiskationsregler, hvor der med inddragelse af relevant retspraksis også redegøres for den adgang, der hidtil har været til at konfiskere et køretøj tilhørende tredjemand. I afhandlingens afsnit 4 beskrives de nye regler for konfiskation, som trådte i kraft den 31. marts 2021, efterfulgt af en analyse af, om konfiskation af et leaset køretøj som er anvendt til vanvidskørsel, udgør et ekspropriativt indgreb efter grundlovens § 73. Herefter konkluderes det endeligt, om konfiskation af et leaset køretøj kan udgøre ekspropriation.

1.2 Afgrænsning

Ejendomsretten nyder beskyttelse efter både grundlovens § 73, artikel 1 i EMRK TP. 1 og efter EU's Charter om grundlæggende rettigheder art. 17. Af hensyn til afhandlingens omfang er alene grundlovens beskyttelse af ejendomsretten behandlet. For en gennemgang af beskyttelsen efter EMRK skal henvises til bemærkningerne til L 127 Forslag til lov om ændring af færdselsloven som fremsat den 16. december 2020.

Der er ikke foretaget en fyldestgørende redegørelse for straffelovens regler om konfiskation. Reglerne er i stedet alene behandlet i det omfang, det har været nødvendigt for at fastslå, hvor stor en ændring af retstilstanden de nye regler medfører.

Slutteligt skal det bemærkes, at afhandlingen primært fokuserer på de tilfælde, hvor der på baggrund af vanvidskørsel sker konfiskation af et leaset køretøj, og om et sådant indgreb kan udgøre ekspropriation over for leasingselskaberne. De i afhandlingen anførte betragtninger og konklusioner er dog i vidt omfang også anvendelige på andre tilfælde, som f.eks. hvor der er tale om en dele- eller bybil, en autoforhandlers demobil eller lign.

1.3 Metode

Som anført i indledningen er sigtet med denne afhandling at undersøge, om konfiskation af et leaset køretøj som er anvendt til vanvidskørsel, udgør et indgreb i ejendomsretten omfattet af grundlovens § 73. Ved undersøgelsen heraf er der taget udgangspunkt i den traditionelle retsdogmatiske metode – at beskrive, fortolke og systematisere gældende ret² – med det formål at fastlægge indholdet og udstrækningen af gældende dansk ret af relevans for problemformuleringen. Der er hertil gjort brug af autoritative retskilder, herunder relevant lovgivning og tilhørende lovforarbejder, samt relevant retspraksis. Der er herudover anvendt juridisk litteratur til brug for at afhandlingens redegørelse.

Besvarelsen af specialets problemstilling baserer sig grundlæggende på en fortolkning af afståelsesbegrebet i grundlovens § 73. Det har i den statsforfatningsretlige litteratur været anført, at grundlovsfortolkning har karakter af at være friere og mere politisk, end hvad der gør sig gældende for normal lovforklaring, og at grundloven må fortolkes i lyset af de politiske synspunkter, man som samfund

² Evald 2016, s. 13

anser for bærende.³ Synspunktet har ikke vundet frem i de øvrige dele af litteraturen, som fastholder at grundlovsfortolkning ikke adskiller sig særligt fra almindelig lovforklning,⁴ hvorfor man også ved grundlovsfortolkning tager udgangspunkt i bestemmelsens ordlyd, forarbejder, formål og praksis. Ordlyden af grundlovens § 73 bidrager ikke væsentligt til fortolkningen af afståelsesbegrebet, hvorfor der i videre omfang er gjort brug af grundlovens forarbejder og betragtninger om bestemmelsens formål. Bestemmelsens indhold er i vidt omfang fastlagt gennem praksis, som er inddraget, hvor det har været relevant, men dog under den begrænsning, at afhandlingen alene må have et vist omfang. Straffelovens bestemmelser er ligeledes fortolket i overensstemmelse med de traditionelle fortolkningsmetoder.

I afhandlingen vil der ved brug af fodnoterne undervejs være henvisninger til relevante retsakter, praksis og juridisk litteratur. For en fuldstændig oversigt over referencerne henvises til referencelisten.

2 Grundlovens § 73

2.1 Indledende om bestemmelsen

Grundlovens § 73 beskytter ejendomsretten og angiver, hvilke betingelser der skal være opfyldt, forinden et ekspropriativt indgreb er i overensstemmelse med grundloven. Bestemmelsen beskytter således borgerne mod visse af statsmagtens indgreb i ejendomsretten, men det er ligeledes forudsat med bestemmelsen, at der kan foretages visse indgreb i ejendomsretten, uden at dette har karakter ekspropriation. Begrebet ”ekspropriation” dækker over tvungen afståelse af en ejendomsret mod at få fuld erstatning.⁵ Bestemmelsen hører til de personlige frihedsrettigheder, og har været en del af grundloven siden 1849 for så vidt angår stk. 1. De øvrige dele af bestemmelsen er kommet til sidenhen. Ejendomsretten beskyttes i dag også af EMRK og af EU’s Charter om grundlæggende rettigheder, som der ikke her skal foretages en nærmere uddybning af.

Grundlovens § 73 findes i lovens kapitel VIII og har i dag følgende ordlyd:

Ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Stk. 2. Når et lovforslag vedrørende ekspropriation af ejendom er vedtaget, kan en trediedel af folketingets medlemmer inden for en frist at tre søgnedage fra forslaget endelige vedtagelse kræve, at det først indstilles til kongelig stadfæstelse, når nyvalg til folketinget har fundet sted, og forslaget på ny er vedtaget af det derefter sammentrædende folketing.

Stk. 3. Ethvert spørgsmål om ekspropriationsaktens lovlighed og erstatningen størrelse kan indbringes for domstolene. Prøvelsen af erstatningens størrelse kan ved lov henlægges til domstole oprettet i dette øjemed.

³ Ross 1980, s. 52 ff.

⁴ Christensen m.fl. 2020, s. 43 og Zahle (red.) 2006, s. 79

⁵ Ross og Andersen 1948, s. 212

Umiddelbart nedenfor behandles først de hensyn, der ligger bag bestemmelsen. Herefter følger en redegørelse for, hvornår et indgreb er ekspropriativt, med særlig fokus på afståelsesvurderingen. Det er relevant at få afgjort, om et indgreb har karakter af ekspropriation eller ej, da dette er afgørende for om indgrebet er beskyttet efter grundlovens § 73, og om indgrebet dermed skal foretages under iagttagelse af betingelserne heri eller ej.⁶ I forlængelse heraf er ekspropriationsbetingelserne kort behandlet. Bestemmelsens stk. 2 om mindretalsbeskyttelsen og stk. 3 om domstolsprøvelse er kun i meget begrænset omfang behandlet i det følgende.

2.2 Beskyttelseshensynet bag bestemmelsen

Bestemmelsen stammer som nævnt helt tilbage fra grundloven af 1849, hvor stk. 1 blev indsat i grundloven. Bestemmelsen blev næppe indført i grundloven på grund af et presserende behov for at beskytte borgerne mod statsmagts indgreb, men snarere fordi der i andre landes forfatninger begyndte at dukke bestemmelser op om ejendomsrettens beskyttelse.⁷ Den bærende tankegang bag beskyttelsen er at beskytte borgerne mod statsmagts indgreb i ejendomsretten ud fra et synspunkt om, at en enkelt borger ikke skal bære en særlig økonomisk byrde på helhedens vegne.

For nærmere at fastlægge hvilket beskyttelseshensyn der ligger bag grundlovens § 73, er det naturligt at tage udgangspunkt i forarbejderne til bestemmelsen. Allerede ved at iagttage bestemmelsens placering i grundloven kan man dog få en fornemmelse af, hvad der beskyttes med bestemmelsen. Når bestemmelsen er placeret i umiddelbar forlængelse af bestemmelsen om den personlige frihed og bestemmelsen om boligens ukrænkelighed, som begge beskytter den enkelte borger mod statsmagts indgreb i privatsfæren, indikerer dette, at grundlovens § 73 beskytter mod tilsvarende.

Tilbage under den grundlovgivende rigsforsamling koncentrerede grundlovgiverne sig hovedsageligt om de tilfælde, hvor der sker afståelse af fast ejendom til fordel for staten, fordi der skal anlægges en ny vej eller jernbane⁸ – altså de klassiske ekspropriationssituationer. Der havde også forinden 1849 eksisteret regler om overførsel af jord fra borgerne til staten til brug for anlæg af veje, jernbaner, mv.⁹ Således var det allerede forinden 1849 en kendt tankegang, at en enkelt borger ikke på grund af tilfældige omstændigheder skulle bære en økonomisk byrde, som følge af foranstaltninger der tjener helhedens interesser.¹⁰ I dag udgør beskyttelsen af fast ejendom da også stadig kernen i ekspropriationsbeskyttelsen. Der må dog ikke herske nogen tvivl om at beskyttelsen i dag, i overensstemmelse med den grundlæggende tankegang bag grundlovens § 73, udstrækkes til at omfatte andet og mere end blot fast ejendom.

⁶ Ross 1980, s. 640

⁷ Sørensen 1973, s. 397

⁸ Beretning om Forhandlingerne på Rigsdagen, 1848-49, sp. 2593f.

⁹ Ibid., sp. 2594 f., 3195 og 3198 ff.

¹⁰ Christensen m.fl. 2020, s. 345

Forarbejderne nævner ikke, hvordan konfiskationer forholder sig til grundlovens § 73, og bidrager derfor ikke i væsentligt omfang til en afklaring af spørgsmålet om, hvordan konfiskation af tredje-mands ejendom forholder sig til grundlovens § 73.

2.3 Det ekspropriative indgreb

Grundlovens § 73 indledes i stk. 1, 1. pkt., med en erklæring om at ”*Ejendomsretten er ukrænkelig*”. Der ligger ikke heri nogen egentlig beskyttelse, hvorfor det alene har karakter af en programerklæring uden et selvstændigt retligt indhold.¹¹

Af stk. 1, 2. og 3. pkt., kan bestemmelsens anvendelsesområde udledes såvel som de betingelser, der gælder for ekspropriation. Bestemmelsen finder anvendelse, når et indgreb er af ekspropriativ karakter. Et indgreb har karakter af ekspropriation, når det er rettet mod *ejendom*, sker over for en *beskyttet ejer*, og har karakter af *afståelse*.¹² De tre krav behandles nærmere umiddelbart nedenfor.

Er indgrebet af ekspropriativ karakter, skal ekspropriationsbetingelserne iagttages for at sikre, at ekspropriationen er i overensstemmelse med grundloven. Betingelserne gennemgås kort nedenfor i afsnit 2.4.

2.3.1 De beskyttede rettigheder – ”Ejendom”

Selve genstanden for beskyttelse efter grundlovens § 73 er ”ejendom” eller ”ejendomsretten”,¹³ dvs. retten til at råde over og udnytte et gode. Efter en almindelig sproglig forståelse af begrebet ”ejendom” vil i hvert fald fast ejendom, hvortil en borger har den fulde ejendomsret, være omfattet og dermed nyde beskyttelse efter bestemmelsen. Også andre goder, f.eks. løsøre og immaterialrettigheder, hvortil den berettigede har ejendomsretten, vil nyde beskyttelse efter bestemmelsen. Dette er en naturlig konsekvens af beskyttelseshensynet bag bestemmelsen - at sikre den enkelte borger mod at bære en økonomisk byrde på helhedens vegne.

Beskyttelseshensynet er desuden relevant i flere tilfælde. Derfor er tillige begrænsede rettigheder over f.eks. fast ejendom eller løsøre, som bl.a. leje-, servitut- og panterrettigheder, beskyttet.¹⁴

En stor del af de beskyttede rettigheder hviler på privatretligt grundlag. Rettigheder der hviler på offentligretligt grundlag, nyder dog også beskyttelse, omend der kan argumenteres for, at sådanne ikke nyder samme beskyttelse som rettigheder hvilende på privatretligt grundlag.¹⁵ Begrundelsen herfor er, at en rettighed som en borger er tillagt ved lov eller forvaltningsakt ikke er uigenkaldelig eller uforanderlig, da rettigheden ofte ensidigt kan ændres eller tilbagekaldes af det offentlige. Næringsrettigheder der hviler på offentligretlig tilladelse, er derfor tillige omfattet.¹⁶ Næringsrettigheder som ikke hviler på særlig tilladelse, er også beskyttet, men det kan ”*give en mere betrygget position*”, såfremt retten hviler på en særlig adkomst.¹⁷

¹¹ Sørensen 1973, s. 398, Christensen m.fl. 2020, s. 344 og Zahle (red.) 2006, s. 465. Anderledes Ross 1980, s. 679 ff.

¹² Christensen m.fl. 2020, s. 346

¹³ Germer 2012, s. 286

¹⁴ Rytter 2021, s. 390

¹⁵ Andersen 1954, s. 722

¹⁶ Christensen m.fl. 2020, s. 348

¹⁷ Zahle (red.) 2006, s. 466

Sociale ydelser nyder i et vist omfang også beskyttelse efter grundlovens § 73. Dette gør sig gældende, såfremt den sociale ydelse er forfalden og for den del af ydelsen, som er finansieret af borgeren selv.¹⁸ Det fastholdes som udgangspunkt stadig, at fuldt ud skattefinansierede sociale ydelser ikke er beskyttede efter grundlovens § 73, medmindre ydelsen er forfalden, eller vedkommende gennem lovgivning er sikret ret til ydelsen.¹⁹

Også genstande uden nogen egentlig økonomisk værdi kan nyde beskyttelse efter grundlovens § 73. Som en konsekvens af at genstanden er uden økonomisk værdi, skal der dog ikke ydes erstatning i tilfælde af ekspropriation.²⁰

Samlet må det konkluderes, at ejendomsbegrebet i grundlovens § 73 omfatter enhver anerkendt ret for den berettigede til at udnytte et gode og altså skal forstås ganske bredt.²¹

2.3.2 De beskyttede retssubjekter

Af grundlovens § 73, stk. 1, 2. pkt., fremgår, at ”Ingen kan tilpligtes af afstå sin ejendom”. Den traditionelle opfattelse er, at bestemmelsen beskytter alle med evne til at være indehaver af rettigheder.²² Dette medfører, at ikke blot fysiske personer nyder beskyttelse, men også juridiske personer etableret af private, dvs. selskaber, selvejende institutioner mv.

Traditionelt antages beskyttelsen også at strække sig til offentlige retssubjekter, dvs. staten, kommunerne og juridiske personer etableret af det offentlige.²³ Hermed er staten beskyttet mod kommunal ekspropriation, og kommunerne er beskyttet mod statslig ekspropriation.

Af nyere praksis kan det udledes, at visse offentlige juridiske personer ikke i alle tilfælde nyder beskyttelse i samme omfang som private. For så vidt angår de særlige forvaltningssubjekter, dvs. offentlige juridiske personer oprettet ved lov, har lovgivningsmagten en særlig frihed med hensyn til omorganiseringen af sådanne, jf. U 2004.2661 H om Københavns Havn der havde karakter af en offentlig selvejende institution, som ved lov blev omdannet til et aktieselskab. Højesteret udtalte i forbindelse hermed, at Københavns Havn udgjorde et selvstændigt retssubjekt, men at den ikke nød beskyttelse i samme omfang som en privat selvejende institution, da den indgik i den statslige forvaltning.

Det særlige ved de private selvejende institutioner, f.eks. fonde, stiftelser mv. er, at der ikke er en egentlig ejerkreds bag, men at fondens eller stiftelsens formue forvaltes af en selvstændig bestyrelse under hensyn til det formål, som stifteren har fastlagt. Det man her søger at beskytte, er således *stifterens vilje* og ikke egentlige ejerinteresser.

¹⁸ Christensen m.fl. 2015, s. 454

¹⁹ Sørensen 1973, s. 401f. og Christensen m.fl. 2015, s. 454

²⁰ Sørensen 1973, s. 402f.

²¹ Christensen m.fl. 2015, s. 454

²² Christensen m.fl. 2020, s. 359

²³ Germer 2012, s. 290f.

En atypisk ejerposition kan tillige have indvirkning på beskyttelsen efter grundlovens § 73. Dette fremgår af U 2008.378 H (Almen bolig-sagen), hvor man hos flertallet i Højesteret bl.a. lagde vægt på, at der var tale om en særlig juridisk konstruktion mellem boligorganisationen og de enkelte afdelinger, at organisationen var undergivet intensiv offentlig regulering og modtog betydelig offentlig støtte. Overførslen af salgskompetence fra boligorganisationen til de enkelte afdelinger indebærer ikke afståelse, da overførslen ikke greb tilstrækkeligt væsentligt ind i organisationens adgang til at virke for sit lovbestemte formål.

Beskyttelsen efter bestemmelsen forudsætter ikke, at man som fysisk eller juridisk person er af dansk oprindelse. Således beskyttes både danskere og udlændinge.²⁴ Beskyttelsen gælder også udlændinge bosat i udlandet, som har ejendom i Danmark.²⁵

2.3.3 *Det der beskyttes mod - Afståelse*

Et indgreb i ejendomsretten skal tilsvarende udgøre afståelse, forinden indgrebet har karakter af ekspropriation, jf. bestemmelsens stk. 1, 2. pkt. Har et indgreb ikke karakter af afståelse, er der alene tale om en regulering af ejendomsretten, hvor staten ikke er forpligtet til at betale erstatning til den berørte. Ordlyden af grundlovens § 73 giver ikke i sig selv en klar anvisning på, hvornår et indgreb skal betragtes som afståelse.

I visse tilfælde giver det ikke anledning til større tvivl, om et indgreb har karakter af afståelse og dermed omfattes af grundlovens § 73. Dette kan karakteriseres som de klassiske ekspropriationssituationer. Det vil f.eks. være de tilfælde, hvor en fast ejendom overføres til staten, med henblik på at staten kan anlægge en ny motorvej, eller opføre et supermarked eller et sportsanlæg.

Modsat har visse indgreb i sagens natur klart *ikke* karakter af afståelse.²⁶ Dette gælder bl.a. beskatning og bøder. Derudover er der generel enighed i den statsretlige litteratur om, at konfiskationer med pønalt præg ligeledes falder uden for bestemmelsen.²⁷ Herved forstås at konfiskationen er af straffende karakter, eller i øvrigt udgør en retsfølge i relation til en lovovertrædelse. I de tilfælde hvor konfiskation anvendes som en retsfølge i forbindelse med en lovovertrædelse, er det netop tilsigtet, at lovovertræderen skal lide et tab, hvorfor det ville savne mening efterfølgende at yde vedkommende erstatning for værdien af den konfiskerede genstand. Indgrebets karakter af retshåndhævelsesskridt bringer det således uden for grundlovens § 73. Samme begrundelse gør sig ikke nødvendigvis gældende, når konfiskationen foretages over for en tredjemand, som ikke kan bebrejdes noget i forbindelse med lovovertrædelsen, jf. nærmere nedenfor afsnit 5.1.

I området mellem de klassiske ekspropriationssituationer og de tilfælde der klart *ikke* har karakter af afståelse, findes de tilfælde, hvor det ikke er åbenbart, om et indgreb indebærer afståelse eller ej. Her foretages i stedet en konkret vurdering på baggrund af sagens samlede omstændigheder. Der er i dag

²⁴ Andersen 1954, s. 728

²⁵ Christensen m.fl. 2020, s. 308

²⁶ Ibid., s. 350

²⁷ Se f.eks. Andersen 1954, s. 730, Christensen m.fl. 2020, s. 350, Ross 1980, s. 636 f., s. 673 f., Rytter 2021, s. 393 og Sørensen 1973, s. 407.

bred enighed i litteraturen om, at man ved vurderingen i disse ”mellem-tilfælde” gør brug af fire kriterier, der hver især kan tale enten for eller imod afståelse. De fire kriterier – overførselskriteriet, kriteriet generelt-konkret, intensitetskriteriet og causa-kriteriet – behandles i det følgende.

2.3.3.1 Overførselskriteriet

Efter overførselskriteriet vil det tale for afståelse, når den ejendomsret som fratages indehaveren, overføres til en anden – her oftest staten eller et andet offentligt organ. Sker der i stedet alene en begrænsning af rådigheden over ejendomsgodet, vil dette tale imod afståelse.²⁸ Anvendes overførselskriteriet alene, kan det føre til nogle uheldige resultater i de tilfælde, hvor ejendomsgodet ikke overføres til en anden, men i stedet destrueres.²⁹ I et sådant tilfælde vil tabet for indehaveren være lige så stort som ved overførsel, men kriteriet vil i sig selv pege væk fra afståelse. Vurderingen af om der er tale om afståelse, må i disse tilfælde hvile på de øvrige kriterier.³⁰

2.3.3.2 Kriteriet generelt-konkret

Ved kriteriet generelt-konkret lægger man vægt på, om indgrebet rammer en bred skare af ejere eller alene få ejere. Det vil tale for afståelse, såfremt kun enkelte eller enkelte inden for en vis kategori, berøres af indgrebet.³¹ Omvendt taler det imod afståelse, hvis et indgreb rammer alle ejere eller alle ejere inden for en vis kategori, jf. U 1998.1669 H (Bræmme-sagen), hvor et indgreb ramte alle bred-ejere, hvilket pegede væk fra afståelse. Det kan også ske, at generelt formuleret lovgivning i realiteten alene rammer en enkelt eller ganske få ejere. Dette kan tale for, at der foreligger ekspropriation, jf. U 1980.955 Ø (Greendane-sagen), hvor kun ét rederi blev ramt af det ved lov indførte statsmonopol på skibstransporten mellem Danmark og Grønland. Hvis enkelte ejere rammes uforholdsmæssigt og atypisk hårdt, kan dette ligeledes tale for ekspropriation, selvom den lov der hjemler indgrebet er både generel og saglig.

Kriteriet modtager i dele af litteraturen kritik for at mangle klarhed og skarphed, og i sidste ende ”være et spørgsmål om formuleringskunst at udtrykke en bestemmelse om et konkret indgreb i generelle vendinger”.³² Om et indgreb er generelt eller konkret kan således være forskelligt, afhængigt af om man ser på bestemmelsens formelle eller reelle anvendelsesområde.³³

2.3.3.3 Intensitetskriteriet

Ifølge intensitetskriteriet taler det for afståelse, hvis indgrebet er meget intensivt og omvendt peger det væk fra afståelse, hvis indgrebet er mindre intensivt. Der kan ved intensitetsvurderingen bl.a. lægges vægt på størrelsen af det økonomiske tab, de berørte ejere lider, jf. U 1998.1669 H (Bræmme-sagen), hvor tabene for de to sagsøgere udgjorde henholdsvis 2.600 kr. og 300 kr. Indgrebet var ifølge en enig Højesteret derfor ikke af ekspropriativ karakter, ”[...] allerede fordi det må anses for utvivlsomt, at bestemmelsen [...] indebærer indgreb af en så ringe intensitet”.

²⁸ Christensen m.fl. 2020, s. 350

²⁹ Andersen 1954, s. 735

³⁰ Zahle (red.) 2006, s. 471

³¹ Germer 2012, s. 292

³² Sørensen 1973, s. 411

³³ Ross 1980, s. 658 f.

I de generelle bemærkninger til epidemiloven er det angivet, at der i ”*det omfang der ydes kompensation eller erstatning på andet grundlag, vil der endvidere kunne lægges vægt herpå i forbindelse med vurderingen af, om der er tale om ekspropriation*”.³⁴ Dette skal formentlig forstås således, at kompensation eller erstatning på andet grundlag, svækker indgrebets intensitet og herved bidrager til at bringe et indgreb uden for grundlovens § 73.

Ved vurderingen af indgrebets intensitet, kan det yderligere tillægges vægt, om der gøres indgreb i en eventuel fremtidig udnyttelse af en ret eller en aktuel råden, hvor sidstnævnte vil pege mere i retning af afståelse end førstnævnte.³⁵ Et indgreb med tilbagevirkende kraft vil efter omstændighederne være mere byrdefuldt. Intensiteten kan da reduceres ved brug af overgangsbestemmelser, som giver ejeren mulighed for at indrette sig efter de nye regler, imens de gradvist træder i kraft.

2.3.3.4 *Causa-kriteriet*

Det sidste af de fire kriterier der traditionelt anvendes er causa-kriteriet, hvor der lægges vægt på indgrebets begrundelse.

I de tilfælde hvor begrundelsen for et indgreb er at forfølge formål, som normalt forfølges ved ekspropriation, vil kriteriet som udgangspunkt pege i retning af afståelse. Hvor et indgreb foretages ud fra et ønske om at tilgodese eller forbedre det offentlige økonomi, vil dette tilsvarende tale for, at indgrebet indebærer afståelse, jf. U 1980.955 Ø (Greendane).

Omvendt vil det ofte pege væk fra afståelse, såfremt et indgreb foretages ud fra et hensyn til at afværge en fare. Synspunkter om fareafværgelse kan f.eks. anvendes i relation til en samfundsskadelig ejendomsudnyttelse, hvor der udstedes forbud mod anvendelse eller krav om tilintetgørelse af f.eks. en brandfarlig eller faldefærdig bygning.³⁶ I praksis ses flere eksempler på sager, som omhandler fare for forurening af grundvandet. Se til eksempel U 1997.157 H (Robbedale-sagen), hvor det ikke var sandsynliggjort, at en forurening af grundvandet i væsentligt omfang var forårsaget af den foretagne råstofindvinding, eller at fortsat råstofindvinding fremover ville udgøre en fare for forurening af grundvandet. Der blev derfor tilkendt erstatning efter grundlovens § 73 som følge af et afslag på fortsat indvinding. Se yderligere U 2006.1095 H (Jeksen-sagen), hvor der blev givet afslag på dispensation fra et generelt lovfæstet forbud mod at tilføre jord til råstofgrave. Da ansøgeren ikke havde godtgjort, at der fortsat kunne tilføres jord til hans grusgravsområde uden fare for grundvandsforurening, havde afslaget ikke karakter af afståelse, hvorfor der ikke blev tilkendt erstatning.

Fareafværgessynspunktet kommer også til udtryk ved nedslagning af en husdyrbesætning, hvori der er konstateret en smitsom sygdom, jf. U 2000.1/2 H (Hjorteavler-sagen). I tillæg hertil er det i de generelle bemærkninger til epidemiloven angivet, at hensynet til den menneskelige sundhed og opretholdelse af behandlingskapaciteten i sundhedsvæsenet indgår med tungere vægt end hensynet til at standse smittefare blandt dyr, når indgrebets begrundelse skal vurderes.³⁷

³⁴ L 134, 2020-21 (Lovforslag som fremsat), afsnit 7.1.4 ”Grundlovens § 73”

³⁵ Christensen m.fl. 2020, s. 353

³⁶ Zahle (red.) 2006, s. 473

³⁷ L 134, 2020-21 (Lovforslag som fremsat), afsnit 7.1.4 ”Grundlovens § 73”

Det kan sammenfattende anføres, at når et indgreb er begrundet i at afværge en fare, peger det væk fra afståelse. Dette gør sig særligt gældende i de tilfælde, hvor der er en væsentlig samfundsmæssig interesse i beskyttelsen af et gode, f.eks. beskyttelse af grundvandet til sikring af rent drikkevand, beskyttelse mod smittefare blandt mennesker mv.

Der kan anføres argumenter for, at *causa*-kriteriet ikke i alle tilfælde er lige anvendeligt,³⁸ når begrundelsen for et indgreb er at afværge en fare. I de ovenfor nævnte tilfælde hvor et ejendomsgode frembyder fare mod en samfundsinteresse eller et andet retsgode, ligger indgrebene forholdsvis langt fra de klassiske tilfælde af ekspropriation. Tager man i stedet udgangspunkt i en situation, hvor et stykke af en bebygget grund kræves overdraget til staten, fordi et farligt vejkryds skal udvides, nærmer man sig straks de situationer, der traditionelt beskyttes af grundlovens § 73. Indgrebenes begrundelse er dog grundlæggende den samme; at afværge en fare. Konsekvensen heraf er, at jo tættere en situation er på den klassiske ekspropriationssituation, des mere sandsynligt er det, at et indgreb – selvom det er begrundet i fareafværgelse – vil være at anse som ekspropriation. Hertil skal også bemærkes, at indgrebets begrundelse er et flydende og ofte uskarpt kriterie, da forskellige begrundelser kan indgå med forskellig vægt, lige så vel som den fare der søges afværget, kan være af større eller mindre alvorlighed eller af mere eller mindre overhængende karakter.³⁹ Det kan også have betydning, om det ejendomsgode der gøres indgreb i, *i sig selv* udgør en umiddelbar fare for væsentlige samfundsinteresser, eller om det alene udgør en fare, når det anvendes på en bestemt måde.

Betragtninger om proportionalitet kan vise sig at være relevante i forbindelse med fareafværgelseskriteriet, som anført af en enkelt forfatter og nu også en i afgørelse fra Vestre Landsret, jf. nærmere nedenfor.

2.3.3.4.1 Proportionalitetsbetragtninger i relation til fareafværgelsessynspunktet

Når et indgreb er begrundet i hensynet til at afværge en fare, kan der argumenteres for, at også proportionalitetsbetragtninger bør inddrages. Hvilken betydning betragtninger om proportionalitet har i denne forbindelse, er kun i begrænset omfang behandlet i teorien. Spørgsmålet er behandlet hos Michael Hansen Jensen i artikel U 2000B.435, som der henvises til i et par nyere værker af bl.a. samme forfatter.⁴⁰ Her anføres, at det vil være påkrævet også at se på, om det fareafværgende indgreb er *nødvendigt*, eller om hensynene bag indgrebet på anden måde kan tilgodeses.⁴¹ Et indgreb begrundet i fareafværgelse, vil således kun pege væk fra afståelse, hvis også kravet om nødvendighed er opfyldt. Med afgørelsen MAD 2018.202 (Lille Vildmose-sagen) har Vestre Landsret nu fastslået, at proportionalitetsbetragtninger har betydning i de tilfælde, hvor indgrebets begrundelse peger væk fra at der foreligger ekspropriation.

Sagen omhandler spagnumproducenten Pindstrup Mosebrug A/S (herefter PM), som siden 1950'erne har indvundet tørv i Lille Vildmose, som i 2004 blev udpeget som Natura 2000-område. Da PM ansøgte om tilladelse til fortsat at indvinde tørv, fik PM afslag af Nordjyllands Amt med den begrundelse, at man ville beskytte de omkringliggende moser. Afslaget stadfæstedes efterfølgende

³⁸ Sørensen 1973, s. 410

³⁹ Andersen 1954, s. 738

⁴⁰ Christensen m.fl. 2015, s. 459 og Christensen m.fl. 2020, s. 354

⁴¹ Hansen Jensen 2000

af Naturklagenævnet. Under retssagen gjorde PM gældende, at råstofindvindingen kunne ske uden at skade højmoserne og at PM havde foretaget store investeringer på baggrund af tilkendegivelser fra Miljøministeriet og amtets regionsplan. Vestre Landsret kom frem til, at det ikke var *nødvendigt* at ophøre med tørveindvinding, da afværgeforanstaltninger kunne forhindre en negativ påvirkning af højmoserne. Der kunne derfor ikke *”lægges afgørende vægt på de saglige hensyn til natur- og miljømæssige interesser, som lå til grund for Naturklagenævnets afgørelse om at afslå ansøgningen om tørveindvinding.”*⁴²

Det skal bemærkes, at landsretten herudover kom frem til, at PM havde en berettiget forventning om, fortsat at kunne indvinde tørv, at PM havde investeret i produktionsanlæg og på grund af afslaget måtte importere tørv fra udlandet, og herved havde øgede produktionsomkostninger. På baggrund heraf fandt landsretten, at afslaget på fortsat indvinding af tørv, som alene ramte PM, var et *”betydeligt indgreb”*, som ramte PM meget hårdt, og derfor berettigede til erstatning efter grundlovens § 73.

2.3.3.5 En samlet vurdering af de fire kriterier

Det må haves for øje, at ingen af de fire kriterier kan stå alene ved vurderingen af, om et indgreb har karakter af afståelse. Spørgsmålet må i stedet afgøres ud fra en helhedsvurdering. I denne vurdering kan også andre momenter inddrages, herunder bl.a. om der hos den berørte ejer er en egeninteresse i indgrebet, jf. U 2000.1/2 H (Hjorteavlser-sagen), hvor Højesteret i sine bemærkninger henviste til den enkelte husdyravlers egen økonomiske interesse i, at man på effektiv måde fik bekæmpet smittespredningen.

Det kan endvidere tillægges betydning, hvilket gode der gøres indgreb i, samt hvilket retssubjekt der gøres indgreb over for. I de tilfælde hvor det ikke står klart, hvorvidt der er tale om afståelse eller ej, fordi nogle momenter peger i én retning, imens andre momenter peger i en anden retning, vil afgørelsen af spørgsmålet i sidste ende bero på en konkret vurdering. Ingen af kriterierne er skarpt afgrænsede og der kan ikke opstilles nogle regler for, hvordan de skal vægtes indbyrdes over for hinanden. Vurderingen af om der foreligger afståelse vil derfor naturligt indeholde et element af skøn. Denne skønsmæssige vurdering bør tage udgangspunkt i beskyttelseshensynet bag bestemmelsen – at beskytte borgerne mod statsmagtens indgreb i ejendomsretten – lige som der bør lægges vægt på betragtninger om rimelighed⁴³ og saglighed.

Særligt Ross har gjort sig til fortaler for at der, selvom indgrebet er begrundet i hensynet til fareafværgelse, bør foreligge et element af egen skyld, forinden et indgreb kan foretages uden at berettigede til erstatning. Ifølge Ross gør det samme sig gældende i tilfælde af inddragelse af farlige ting, dvs. at hvor der ikke foreligger noget skyldgrundlag i forbindelse med konfiskation, vil der foreligge ekspropriation.⁴⁴ Selvom det indgår i domstolenes vurdering, om der hos ejeren ligger et element af egen skyld, ses der ikke i praksis at være lagt afgørende vægt herpå,⁴⁵ hvorfor Ross’ synspunkter i relation hertil ikke kan tiltrædes. Se til illustration af betragtninger om egen skyld i øvrigt U 1982.109/4 H

⁴² Landrettens begrundelse i MAD 2018.202 V

⁴³ Rytter 2021, s. 401

⁴⁴ Ross 1980, s. 664 og 674

⁴⁵ For en gennemgang af relevant praksis, se Langager 2019, s. 175 ff.

(Fiskeformalings-sagen), hvor det berørte rederi på forhånd var blevet advaret om, at den aktivitet man ønskede at udøve, kunne blive ulovlig for fremtiden.

Har et indgreb ikke karakter af afståelse og dermed alene en erstatningsfri regulering af ejendomsretten, kan man overveje, om proportionalitetsbetragtninger også her kan have en vis relevans på grund af ideologien og de retsbeskyttelseshensyn, der ligger bag grundlovens § 73.⁴⁶ Relevansen knytter sig særligt til de tilfælde, hvor der er tvivl om, hvorvidt der foreligger ekspropriation eller ej. En erstatningsfri regulering af ejendomsretten kan efter omstændighederne være mere indgribende for en borger end et ekspropriativt indgreb, da der ikke ydes erstatning i forbindelse med førstnævnte. Borgeren er ydermere underlagt en på sin vis ringere beskyttelse, da lovgivningsmagten ifølge Hansen Jensen ikke tvinges ”*ind i modererende »cost-benefit overvejelser«*”, når indgrebet ikke omfattes af beskyttelsen i grundlovens § 73.⁴⁷

Betragtninger om proportionalitet kan således bidrage til, at et indgreb i ejendomsretten bliver underlagt en helhedsbedømmelse og til at der skabes balance mellem hensynet til borgeren, hvis ejendom der gøres indgreb i, og lovgivningsmagtens behov for at forfølge almene samfundshensyn.⁴⁸

2.4 Ekspropriationsbetingelserne

Når det er konstateret, at et indgreb udgør ekspropriation, fordi det retter sig mod ejendom, sker over for en beskyttet ejer og har karakter af afståelse, skal indgrebet ske i overensstemmelse med grundlovens § 73. I bestemmelsens stk. 1, 2. og 3. pkt., opstilles nogle betingelser for, hvornår et indgreb i ejendomsretten er i overensstemmelse med grundloven. Betingelserne er herefter, at ekspropriationen skal være *krævet af almenvellet*, den skal ske *ifølge lov*, og der skal ydes *fuldstændig erstatning* til den ejer, der lider et tab ved at skulle afstå sin ejendom. Betingelserne behandles kun kort i det følgende.

Det er den almindelige opfattelse, at ”almenvellet” dækker over det, der kan betegnes som ”almene samfundshensyn”.⁴⁹ Det er ikke afgørende, om et indgreb sker til fordel for et privat eller offentligt retssubjekt. I begge tilfælde kræves, at indgrebet sker i almenvellets interesse. Rent private særinteresser står i modsætning til almenvellet, og kan derfor ikke begrunde et indgreb efter grundlovens § 73.⁵⁰ Heller ikke rent økonomiske interesser vil kunne siges at være krævet af almenvellet. At et indgreb skal være *krævet af almenvellet* har for det første den betydning, at ekspropriationen skal være nødvendig både med hensyn til indgrebets karakter og udstrækning, og for det andet at ekspropriationen skal stå i rimeligt forhold til de interesser, som indgrebet forfølger.⁵¹

Domstolene vil være tilbageholdende med at tilsidesætte lovgivningsmagtens skøn over, hvad der må anses for at være til fordel for almenvellet, da dette i vidt omfang beror på en politisk vurdering. Tilsidesættelse forventes kun at ske i de tilfælde, hvor det står klart, at ekspropriationen ”*slet ikke er*

⁴⁶ Hansen Jensen 2000, s. 441

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Ibid., s. 442

⁴⁹ Zahle (red.) 2006, s. 480

⁵⁰ Andersen 1954, s. 751

⁵¹ Zahle (red.) 2006, s. 480f. og Hansen Jensen 2000, s. 435

begrundet i almene samfundshensyn”,⁵² jf. U 1967.22 H (Første håndskriftssag) smh. Jørgen Trolles kommentar til dommen i U 1967B s, 83, hvor Trolle bl.a. angiver, at domstolene ikke vil ”prøve lovgivningsmagtens skøn over hensynet til almenvellet, men alene om lovgivningsmagten har skønnet ud fra hensyn til almenvellet.”

Det er fastslået i grundlovens § 73, stk. 1, 3. pkt., at ekspropriation alene kan ske ifølge lov. Kravet om lovhjemmel følger allerede af legalitetsprincippet. Når kravet om lovhjemmel er udtrykkeligt fastlagt i bestemmelsen, udelukkes det at hjemlen følger af f.eks. sædvane, som ellers er muligt efter legalitetsprincippet.⁵³ Derudover medfører kravet, at formålet med ekspropriationen skal angives i den lov, som hjemler til ekspropriationen, dog uden at der stilles strenge krav til angivelsen.⁵⁴

Kravet om at ekspropriation alene kan ske mod fuld erstatning sikrer, at den enkelte borger ikke skal bære en økonomisk byrde som følge af et indgreb til gavn for fællesskabet. Beregningen af erstatningen tager udgangspunkt i det afståedes værdi i handel ogandel.⁵⁵ Der kan herudover lægges vægt på bl.a. forventningsværdien⁵⁶ eller herlighedsværdien.⁵⁷ I de tilfælde hvor markedsværdien ikke giver den berettigede dækning for det fulde tab, kan genanskaffelsesværdien tillægges vægt. I erstatningen fratrækkes eventuelle fordele, der opnås som følge af ekspropriationen.⁵⁸

2.5 Mindretalsbeskyttelse og domstolsprøvelse

Bestemmelsens stk. 2 fastlægger mindretalsbeskyttelsen i forbindelse med vedtagelsen af en ekspropriationslov.

Bestemmelsens stk. 3 fastlægger en udvidet domstolsprøvelse af administrative ekspropriationsbeslutninger i forhold til den prøvelse, der følger af grundlovens § 63. Dette medfører en mere intensiv og tilbundsgående prøvelse af såvel ekspropriationsaktens lovlighed som erstatningens størrelse.

Hverken mindretalsbeskyttelsen eller domstolsprøvelsen behandles yderligere i nærværende afhandling.

3 Nærmere om den hidtidige adgang til konfiskation af tredjemands køretøj

I nærværende afsnit skal der gøres nogle generelle bemærkninger om konfiskationsinstituttet. Der er alene tale om forholdsvis overfladiske bemærkninger for så vidt angår straffelovens almindelige regler om konfiskation. Afsnittet fokuserer primært på, i hvilket omfang der hidtil har været adgang til at konfiskere tredjemands køretøj.

⁵² Christensen m.fl. 2020, s. 363

⁵³ Sørensen 1973, s. 414f.

⁵⁴ Christensen m.fl. 2020, s. 365

⁵⁵ Ibid., s. 366

⁵⁶ U 2005.590 H (Forventningsværdi)

⁵⁷ U 1976.39 H (Hindemae Hovedgård)

⁵⁸ Christensen m.fl. 2020, s. 368

Ved læsningen af nærværende hovedafsnit skal det holdes for øje, at når der henvises til færdselsloven, er der tale om loven i den udformning den havde frem til den 30. marts 2021, hvor de nye ændringer til færdselsloven trådte i kraft. Dette er forsøgt illustreret ved at færdselsloven i afsnittet er omtalt i datid. Fra hovedafsnit 4 og frem er der tale om færdselsloven i sin nuværende udformning, medmindre andet er angivet.

3.1 Definition af begrebet ”konfiskation”

Begrebet ”konfiskation” stammer fra det latinske *confiscatio*, som nærmest betyder ”til statskassen”,⁵⁹ og dækker over det, at værdier eller genstande inddrages til fordel for statskassen, som følge af at der er begået en strafbar handling.

Konfiskation er ikke i formel henseende betraget som *straf*, men i stedet en *anden retsfølge* af en strafbar handling.⁶⁰ Konfiskation adskiller sig fra de almindelige strafferetlige sanktioner ved også at kunne finde anvendelse i de tilfælde, hvor gerningsmanden er under 15 år, hvor gerningsmanden var utilregnelig på gerningstidspunktet, eller hvor gerningsmanden er afgået ved døden.

Hvor det ved konfiskation er et krav, at der er begået en strafbar handling, er uden betydning, om der er tale om en forsætlig eller uagtsom handling.⁶¹ Konfiskation kan desuden ske i de tilfælde, hvor der foreligger et strafbart forsøg efter straffelovens § 21 eller medvirken til en strafbar handling efter straffelovens § 23.

Afgrænsningen af konfiskation over for andre indgreb har i nogle tilfælde vist sig vanskelig. Særligt afgrænsningen mellem konfiskation og bøder har voldt problemer. Der skal dog ikke foretages en yderligere behandling af dette i nærværende speciale.

Konfiskation har som udgangspunkt heller ikke karakter af hverken ekspropriation eller beskatning. Forskellen mellem de tre indgreb er, at konfiskationen som hovedregel er knyttet til en lovovertrædelse, hvilket ikke gør sig gældende for de øvrige. Særligt konfiskation og ekspropriation ligner hinanden, da man i begge tilfælde fratages ejendomsretten til et gode. Den væsentlige forskel mellem konfiskation og ekspropriation er, at staten i tilfælde af ekspropriation er pligtig til at yde ejeren erstatning. Samme gør sig ikke gældende ved konfiskation. Dernæst har konfiskation, i modsætning til ekspropriation, karakter af en strafferetlig retsfølge, som foretages med det formål at forebygge mod kriminalitet eller virke straffende. Som nævnt ovenfor i afsnit 2.3.3 antages det at konfiskation med et pønalt præg, dvs. konfiskationer af straffende karakter, falder uden for grundlovens § 73. I modsætning hertil står de ikke-pønale konfiskationer, der ikke finder sted som led i straf. Dette kan være konfiskation af genstande, der i sig selv er farlige, som finder sted som et led i politiets almindelige arbejde med at afværge fare for retsordenen.⁶²

Reglerne i straffeloven om konfiskation er fakultative. I modsætning hertil står mange af speciallovgivningens bestemmelser, som hjemler obligatorisk konfiskation, jf. nærmere nedenfor om færdselslovens § 133 a.

⁵⁹ Toftegaard Nielsen 2014, s. 122

⁶⁰ Konfiskationsbetænkningen, s. 10

⁶¹ Elholm m.fl. 2019, s. 458

⁶² Hurwitz 1971, s. 408

3.1.1 *Straffelovens konfiskationsformer*

Der opereres i dansk strafferet med tre former for konfiskation: Udbyttekonfiskation efter straffelovens § 75, stk. 1, genstandskonfiskation efter straffelovens § 75, stk. 2 og forebyggende konfiskation efter straffelovens § 77 a. De forudsættes ved de to førstnævnte, at der er begået en strafbar handling, hvilket ikke er tilfældet for den sidste. I alle tilfælde gælder, at reglerne har et præventivt sigte, da man med reglerne forhindrer, at det betaler sig at begå kriminalitet, når forbrydelsens genstand eller udbyttet fra den kriminelle handling konfiskeres. De tre konfiskationsformer behandles kort i det følgende.

Ved *udbyttekonfiskation* efter straffelovens § 75, stk. 1, kan der ske konfiskation af det ved en forbrydelse indvundne udbytte eller et hertil svarende beløb. Det er den *økonomiske fordel*, som gerningsmanden har opnået ved at begå lovovertrædelsen, der konfiskeres efter straffelovens § 75, stk. 1.⁶³ Der kan ske konfiskation hos den, som udbyttet er tilfaldet umiddelbart ved overtrædelsen, jf. straffelovens § 76, stk. 1.

Genstandskonfiskation efter straffelovens § 75, stk. 2, omfatter enhver genstand med tilknytning til den strafbare handling,⁶⁴ herunder forbrydelsens redskaber, produkter af forbrydelsen og *corpus delicti*.⁶⁵

Der gælder ifølge bestemmelsen den begrænsning, at konfiskation kun kan ske, hvis det er ”*påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser, eller særlige omstændigheder i øvrigt taler derfor*”, f.eks. kriminalpræventive hensyn.⁶⁶

Genstandskonfiskation kan kun ske hos den, som er ansvarlig for overtrædelsen eller hos den, på hvis vegne vedkommende har handlet, jf. straffelovens § 76, stk. 2. Det er herved forudsat at vedkommende, eller den på hvis vegne han handler, ejer den genstand, som konfiskationen knytter sig til.⁶⁷ Lejede og lånte genstande kan alene konfiskeres, hvis der er forhold hos udlejer/-låner, som kan karakteriseres som strafbar medvirken.⁶⁸

Andre sikrede rettigheder over genstanden som panterrettigheder eller ejendomsforbehold består på trods af konfiskationen, medmindre det bestemmes af en domstol, at rettighederne skal bortfalde, jf. straffelovens § 76, stk. 3. Bortfald kan ske, såfremt der hos pantnaver eller ejendomsforbeholdshaver er forhold der kan betegnes som strafbar medvirken.

Ved *præventiv konfiskation* efter straffelovens § 77 a, er det hverken et krav, at der er begået en strafbar handling, et forsøg herpå, eller at der i forhold til genstandene er truffet beslutning om, at de skal anvendes til en strafbar handling.⁶⁹ Konfiskation efter bestemmelsen er rettet mod genstande,

⁶³ Elholm m.fl. 2019, s. 449

⁶⁴ Ibid., s. 457

⁶⁵ *Corpus delicti*: Betegner de genstande, som en forbrydelse refererer sig til, jf. Smith, Eva: *corpus delicti* i *Den Store Danske* på lex.dk. Internetadresse: https://denstoredanske.lex.dk/corpus_delicti. Besøgt den 23. marts 2021.

⁶⁶ Elholm m.fl. 2019, s. 456

⁶⁷ Ibid., s. 466

⁶⁸ Konfiskationsbetænkningen, s. 30

⁶⁹ Ibid., s. 36

der på grund af deres beskaffenhed og øvrige foreliggende omstændigheder ”må befrygtes at ville blive brugt ved en strafbar handling” og kan kun ske, hvor det må anses for ”påkrævet” for at forebygge lovovertrædelsen. Ved vurderingen af om konfiskation kan ske efter bestemmelsen, må der ses på genstandens objektive egenskaber i forhold til de øvrige foreliggende omstændigheder, f.eks. de forhold genstanden findes under eller hos hvem den findes.

Det er særligt for konfiskation efter straffelovens § 77 a, at konfiskation kan ske uden hensynstagen til, hvem der ejer genstanden.⁷⁰ Bestemmelsen er bl.a. set anvendt i sager, hvor køretøjet ikke ejes af føreren, og konfiskation derfor ikke kan ske efter færdselslovens § 133 a, jf. nærmere afsnit 3.2.3.1.

3.2 Konfiskation efter 2018-færdselslovens § 133 a

Straffelovens regler er som nævnt alene af fakultativ karakter. Heroverfor står de regler i speciallovgivningen, som hjemler obligatorisk konfiskation. Konfiskation *skal* herefter som udgangspunkt finde sted, når de i bestemmelsen angivne betingelser er opfyldt. Derudover er konfiskationsbestemmelser i kraft af deres placering i speciallovgivningen mere specificerede i forhold til de konkrete retsområder, og indeholder ofte en angivelse af, hvilke objekter der kan gøres til genstand for konfiskation efter reglerne.⁷¹

2018-færdselslovens § 133 a omfatter konfiskation af motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, jf. stk. 1. Folketinget vedtog den 23. marts 2021 L 127 Forslag til lov om ændring af færdselsloven som stadfæstet ved lov nr. 534 af 27. marts 2021. Loven udvider anvendelsesområdet for færdselslovens § 133 a. Denne udvidelse af bestemmelsen er behandlet nærmere nedenfor under afsnit 4. I nærværende afsnit behandles konfiskation efter den nu forældede udgave af færdselslovens § 133 a, som var gældende frem til og med den 30. marts 2021. Formålet hermed er at få skabt et overblik over den hidtidige retsstilling og tilhørende praksis i forhold til konfiskation af tredjemands køretøj.

Bestemmelsen blev indsat i færdselsloven i 1991, hvor den kun hjemlede adgang til fakultativ konfiskation. Siden da er bestemmelsen af flere omgange udvidet i relation til, hvilke køretøjer der omfattes af bestemmelsen, lige som også bestemmelsen blev udvidet med regler om obligatorisk konfiskation i 2005.

Bestemmelsens stk. 1 omhandlede adgangen til fakultativ konfiskation. I stk. 2-6 var der regler om obligatorisk konfiskation. De særlige regler der gjaldt for knallerter, var i stk. 7-10 mht. lille knallert og stk. 13 mht. konstruktivt ændrede knallerter. Bestemmelsens stk. 11 udvidede området for, hvilke køretøjer reglerne fandt anvendelse på og stk. 12 angav, at bestemmelsens stk. 2-10 kunne fraviges, hvis der var særlige grunde herfor. Slutteligt angav stk. 14, at straffelovens konfiskationsregler var gældende ved siden af færdselslovens § 133 a. For denne afhandling er det særligt reglerne om obligatorisk konfiskation, der er interessante, såvel som reglernes samspil med straffelovens § 77 a. Adgangen til fakultativ konfiskation skal dog også kort berøres.

Reglerne der særligt angår knallerter vil ikke undergå en yderligere behandling i det følgende.

⁷⁰ Elholm m.fl. 2019, s. 479

⁷¹ Konfiskationsbetænkningen, s. 10

3.2.1 Færdselslovens § 133 a, stk. 1 – fakultativ konfiskation

Reglen i stk. 1 gav mulighed for, at der kunne ske konfiskation af et motorkøretøj ved grove overtrædelser af færdselsloven eller i tilfælde, hvor føreren havde gjort sig skyldig i gentagne overtrædelser af færdselsloven. Bestemmelsens oprindeligt påtænkte anvendelsesområde var ifølge forarbejderne bl.a. grove eller gentagne tilfælde af spirituskørsel, gentagne kørsler i frakendelsestiden og gentagne kørsler uden overhovedet at have erhvervet et kørekort.⁷²

Dernæst krævedes det efter bestemmelsen, at konfiskation måtte ”anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven”. Der skulle dermed være et konkret grundlag for at antage, at vedkommende igen ville overtræde færdselsloven, hvis ikke køretøjet blev konfiskeret.⁷³

Bestemmelsens anvendelsesområde blev mere begrænset, i takt med tilføjelsen af reglerne om obligatorisk konfiskation, da mange af disse tilfælde tidligere var omfattet af stk. 1.

3.2.2 Færdselslovens § 133 a, stk. 2-6 – obligatorisk konfiskation

Efter reglerne i bestemmelsens stk. 2-6, skulle der ske obligatorisk konfiskation ved bl.a. førstegangstilfælde af spirituskørsel med en promille på over 2,00 og i tilfælde, hvor pågældende gentagne gange havde begået alvorlige overtrædelser af færdselsloven. At konfiskationen er obligatorisk, har den virkning, at når de i loven angivne betingelser er opfyldt, skal der som udgangspunkt ske konfiskation. En undtagelse hertil fandtes i færdselslovens § 133 a, stk. 12, hvorefter bestemmelserne om obligatorisk konfiskation kunne ”fraviges, når særlige grunde undtagelsesvist” talte for det. Dette ville ifølge bestemmelsens forarbejder navnlig kunne ske, hvor konfiskation i det konkrete tilfælde ville være af ”uforholdsmæssigt indgribende betydning for den pågældende” på grund af f.eks. særlige familiemæssige eller sociale forhold.⁷⁴

3.2.3 Konfiskation af tredjemands køretøj frem til den 30. marts 2021

Ved både fakultativ og obligatorisk konfiskation efter færdselslovens § 133 a har udgangspunktet hidtil været, at det er det køretøj, der anvendes ved færdselsovertrædelsen, som konfiskeres. I 2005⁷⁵ indførtes der hjemmel til, at også køretøjer som var ejet af føreren, men som ikke anvendtes ved overtrædelsen, kunne konfiskeres.

Det har hidtil yderligere som hovedregel været en betingelse, at køretøjet ejes af føreren, jf. straffelovens § 76, stk. 2, som gælder ved siden af færdselsloven, jf. færdselslovens § 133 a, stk. 14. Færdselsloven har frem til den 30. marts 2021 ikke indeholdt selvstændig hjemmel for konfiskation af tredjemands køretøj. Konfiskation af tredjemands køretøj er i stedet sket ved brugen af straffelovens § 77 a, hvorefter der kun kan ske konfiskation af ”genstande, som på grund af deres beskaffenhed i forbindelse med andre foreliggende omstændigheder må befrygtes at ville blive brugt ved en strafbar handling ... for så vidt det må anses for påkrævet for at forebygge den strafbare handling”. Om der kan ske konfiskation efter bestemmelsen, hviler på en konkret vurdering af sagens omstændigheder.

⁷² L 51, 1990-91 (Lovforslag som fremsat), spalte 1196

⁷³ Waaben m.fl. 2017, s. 764

⁷⁴ L 7, 2004-05 (Lovforslag som fremsat), bemærkninger til § 1, nr. 22

⁷⁵ Dette skete ved lov nr. 363 af 24. maj 2005, Lov om ændring af færdselsloven, som særligt omhandlede sanktionsfastsættelse i sager om spirituskørsel m.v.

Det kan ved denne vurdering tillægges vægt, i hvilket omfang køretøjet er anvendt af tiltalte ved færdselsovertrædelser, om køretøjets ejer har haft kendskab til og accepteret tiltaltes anvendelse af køretøjet, og om det fortsat vil være muligt for tiltalte at benytte køretøjet.⁷⁶ Det er i vidt omfang også dette, der er lagt vægt på i praksis, med særlig vægt på ejerens kendskab til anvendelsen. Af samme årsag har det været anført, at de enkelte elementer kan anses som selvstændige krav, der i et vist omfang må være opfyldt, forinden der kan ske konfiskation af tredjemands køretøj.⁷⁷ Det er herved i videre omfang de subjektive forhold hos tredjemand frem for den egentlig lovovertrædelse, der tillægges vægt.

I praksis ses straffelovens § 77 særligt at have haft relevans i tilfælde, hvor køretøjet er ejet af en ægtefælle, samlever eller andet familiemedlem, eller hvor køretøjet er ejet i sameje. Bestemmelsen er omvendt praktisk uanvendelig i de tilfælde, hvor køretøjet er leaset. Dette har sammenhæng med, at det er vanskeligt at løfte bevisbyrden i en sag mod et leasingselskab, når der i praksis er lagt en vis vægt på ejerens subjektive viden og accept af forholdet. Der ses heller ikke i praksis at foreligge nogle afgørelser, som omhandler tilfælde, hvor køretøjet er leaset.

3.2.3.1 *Praksis om konfiskation af tredjemands køretøj*

Der findes en del praksis på området for konfiskation af tredjemands køretøj. I det følgende er alene få udvalgte afgørelser behandlet. Det skal bemærkes, at praksis på området er meget konkret, hvorfor det er vanskeligt at udlede generelle retningslinjer for, hvornår der efter de hidtil gældende regler har kunne ske konfiskation af tredjemands køretøj.

3.2.3.1.1 U 2011.2458 Ø (Konfiskation af kærestes køretøj)

I sagen var den tiltalte skyldig i to tilfælde af spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden, hvoraf begge havde karakter af gentagelsestilfælde af hhv. 12. og 15. gang. I det ene tilfælde fandt kørslen sted i kærestens bil, imens kæresten var passager i bilen. I det andet tilfælde fandt kørslen sted på kæresten motorcykel. I begge tilfælde havde kæresten overladt køretøjerne til T, velvidende at han var meget påvirket af spiritus og var frakendt førerretten. Landsretten udtalte, af der ”*under hensyn til tiltaltes mange tidligere domme for spirituskørsel, og idet det må frygtes, at tiltalte fortsat vil anvende sin kærestes motorkøretøjer til kørsel, også i spirituspåvirket tilstand*” måtte ske konfiskation af kærestens bil efter straffelovens § 77 a, da dette var påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser. Hensynet til kæresten talte ikke afgørende imod konfiskation.

3.2.3.1.2 TfK 2013.322 Ø (Ikke konfiskation af ægtefælles køretøj)

Tiltalte i sagen havde aldrig erhvervet kørekort, og havde for tredje gang gjort sig skyldig i kørsel uden førerret. Kørslen var foretaget i en bil tilhørende tiltaltes ægtefælle. Ægtefællen forklarede for retten, at hun ikke tidligere var blevet gjort bekendt med, at tiltalte havde kørt bil uden førerret. By-

⁷⁶ Rigsadvokatmeddelelsen 2018: afsnit om *Færdsel – Konfiskation (færdselslovens § 133 a)*, revideret den. 1. juni 2018, afsnit 4.1 (OBS: Der er tale om en ældre udgave af Rigsadvokatmeddelelsen. Den seneste udgave er revideret den 31. marts 2021 efter indførelsen af de nye regler om konfiskation)

⁷⁷ Hammerum 2015, s. 221 f.

retten udtalte, at der efter ”*karakteren af det nu begåede forhold og tiltaltes forstraffe*” ikke var tilstrækkeligt grundlag for at konfiskere bilen i medfør af straffelovens § 77 a. Dette blev stadfæstet af landsretten.

3.2.3.1.3 U 2015.1467 Ø (Konfiskation af faders køretøj)

I sagen havde en søn gentagne gange overtrådt færdselsloven ved kørsel i sin faders bil. Sønnen var ikke længere hjemmeboende, men faderen havde givet sønnens kæreste en nøgle til bilen. Sagen var anlagt mod faderen med påstand om konfiskation af dennes bil, jf. straffelovens § 77 a. Faderen var af tre omgange dømt for overtrædelse af færdselslovens § 65, stk. 2, ved at have overladt forskellige køretøjer til sønnen, uagtet at denne var frakendt førerretten. Faderen var desuden af politiet blevet vejledt om, at han ikke måtte lade sin søn køre bilen. Det blev af byretten anført, at faderen ikke havde iværksat tiltrækkeligt effektive foranstaltninger til at forhindre, at sønnen førte bilen, selvom han havde haft særlig anledning til dette. Under hensyn til det antal kørsler sønnen havde foretaget og sagens øvrige omstændigheder, blev byrettens afgørelse tiltrådt af landsretten, som anførte, at der forelå ”*sådanne ganske særlige omstændigheder, at konfiskation af bilen [var] påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser, jf. straffelovens § 77 a.*”

3.2.3.1.4 U 2019.240 V (Ikke konfiskation af køretøj ejet i sameje)

I sagen havde en kvinde ført et køretøj med en promille på 2,13. Køretøjet var ejet i sameje mellem føreren og dennes ægtefælle. Om betingelserne for konfiskation var opfyldt i forhold til ægtefællen måtte vurderes efter straffelovens § 77 a. Føreren var ikke straffet for spirituskørsel tidligere. Landsretten anførte, at ægtefællen på den baggrund ikke havde ”*haft anledning til at forhindre hende i at benytte bilen eller træffe foranstaltninger mod, at hun kørte spirituskørsel.*” Betingelserne i straffelovens § 77 a var således ikke opfyldt, hvorfor der ikke kunne ske konfiskation af bilen.

3.2.3.1.5 Konklusion på praksis

Ud fra den korte gennemgang af praksis ovenfor kan det ses, at der i vidt omfang er lagt vægt på de tre momenter, der er nævnt ovenfor under afsnit 3.2.3, dvs. i hvilket omfang køretøjet er anvendt af tiltalte ved færdselsovertrædelser, om køretøjets ejer har haft kendskab til og accepteret tiltaltes anvendelse af køretøjet, og om det fortsat vil være muligt for tiltalte at benytte køretøjet. Særligt ejerens kendskab til den ulovlige kørsel er tillagt vægt.

I sager om konfiskation af tredjemands køretøj har domstolene kun i beskedent omfang forholdt sig til, om betingelserne i færdselslovens § 133 a var opfyldt. Der er i øvrigt ikke lagt megen vægt på selve den lovovertrædelse, som har været årsag til konfiskationssagen, da denne alene har været af beskeden eller ingen relevans for, om konfiskation har kunne ske over for tredjemand efter straffelovens § 77 a. Det er ej heller en betingelse for anvendelsen af straffelovens § 77 a, at der foreligger en konkret færdselsovertrædelse.

Det skal igen kort erindres, at praksis bærer præg af at være meget konkret, hvorfor der ikke kan udledes meget andet, end at tredjemands subjektive forhold i mange tilfælde har været afgørende. Det

har af den årsag været anført, at det ville gavne retssikkerheden, såfremt der blev indført en selvstændig hjemmel for konfiskation af tredjemands køretøj i færdselsloven, hvor der tages stilling til betingelserne herfor.⁷⁸ Dette er nu sket ved de nye ændringer til færdselsloven, som behandles umiddelbart nedenfor.

4 Den nye adgang til konfiskation af tredjemands køretøj

4.1 Introduktion til det samlede lovkompleks

I februar 2020 præsenterede Justitsministeriet, Transportministeriet og Skatteministeriet udspillet ”Vanvidskørsel skal stoppes” indeholdende i alt ni initiativer, der skal skabe tryghed på de danske veje. Ét af de ni initiativer er en udvidelse af muligheden for at konfiskere køretøjer anvendt til vanvidskørsel, uanset om føreren ejer, låner eller leaser køretøjet.⁷⁹

Der er indtil nu⁸⁰ fremsat i alt 3 lovforslag, som relaterer sig til det nævnte udspil mod vanvidskørsel. De tre lovforslag er alle vedtaget og trådt i kraft.

Det første af de tre lovforslag, L 32 A,⁸¹ angår indførslen af leasingselskabers mulighed for efter samtykke fra leasingtager af få adgang til eSkatData, som indeholder information om bl.a. løn, skatteforhold og gæld. Ved samme lovforslag indførtes et nyt kapitel 11 a i kreditaftaleloven, hvorefter leasingselskaberne pålægges at vurdere betalingsevnen hos leasingtagere inden aftalens indgåelse. Herefter fulgte et forslag, L 127,⁸² om ændring af færdselsloven, som udvider adgangen til konfiskation af køretøjer i førstegangstilfælde, og indfører hjemmel til konfiskation uden hensyn til ejerforholdet i tilfælde af spirituskørsel med en promille på over 2,00 og i tilfælde af hensynsløs kørsel og kørsel med høj fart. Derudover indeholder lovforslaget regler om strafskærpelse for visse typer kørsel, samt skærpelse af reglerne for førerretsfrakendelse. L 127 er det centrale lovforslag for dette speciale. Det sidst fremsatte lovforslag, L 141,⁸³ indeholder ændringer til straffeloven, hvorefter straffen skærpes for bl.a. uagtsomt manddrab under særligt skærpene omstændigheder, flugtbilisme, mv., samt ændringer til erstatningsansvarsloven hvor kredsen af godtgørelsesberettigede efterladte udvides.

4.1.1 ”Vanvidskørsel”

De tre lovforslag indgår i et samlet lovkompleks, som medfører en skærpet indsats mod det, der betegnes som ”vanvidskørsel”. Justitsministeriet og Transportministeriet har i samarbejde med politiet

⁷⁸ Ibid., s. 228

⁷⁹ Udspil mod vanvidskørsel, s. 4

⁸⁰ Den 1. maj 2021.

⁸¹ L 32 A, 2021-21: Forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love. Fremsat den 7. oktober 2020. Vedtaget den 21. december 2020. Forslaget var oprindeligt mere omfattende, men blev den 18. december 2020 delt i to, hhv. L 32 A og L 32 B.

⁸² L 127, 2020-21: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. Fremsat den 16. december 2020. Vedtaget den 23. marts 2021.

⁸³ L 141, 2020-21: Forslag til lov om ændring af straffeloven og lov om erstatningsansvar. Fremsat den 20. januar 2021. Vedtaget den 23. februar 2021.

og anklagemyndigheden forsøgt nærmere at afgrænse og definere, hvad der forstås ved begrebet vanvidskørsel. Vanvidskørsel skal herefter forstås som omfattende ”følgende forseelser, der må anses for særligt alvorlige og med en særlig høj farlighed:

- *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*
- *kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km/t*
- *kørsel med en hastighed på 200 km/t eller derover*
- *spirituskørsel med en promille over 2,00.”⁸⁴*

Når begrebet vanvidskørsel anvendes i det følgende, dækker dette som samlebetegnelse for de forseelser, der er nævnt i det citerede.

4.2 Nærmere introduktion til ændringerne til færdselsloven

Som nævnt ovenfor medfører lovforslaget L 127 en ændring af færdselsloven. Lovforslaget blev fremsat den 16. december 2020 af transportminister Benny Engelbrecht, blev vedtaget den 23. marts 2021, og trådte i kraft den 31. marts 2021. Den endelige lov – lov nr. 534 af 27. marts 2021 om ændring af færdselsloven – er vedtaget med et par ændringer i forhold til det oprindelige forslag.

Med lovændringen er straffen i flere henseender blevet skærpet, bl.a. ved høje hastighedsforseelser, ved kap- og væddekørsel, ved kørsel i frakendelsestid og ved øvrige frakendelsesmæssige sanktioner. Den største ændring der er indført med den nye lov, er en udvidelse af adgangen til at konfiskere motorkøretøjer. Loven udvider bl.a. adgangen til konfiskation i førstegangstilfælde, og indfører hjemmel til, at der ved visse forseelser som udgangspunkt skal ske konfiskation, uanset hvem der ejer det anvendte køretøj.

Hvor hovedreglen hidtil har været, at der kun under visse betingelser kan ske konfiskation af tredjemand's køretøj, ændres retsstillingen nu til at hovedreglen er obligatorisk konfiskation uanset ejerforhold, når de i loven angivne betingelser er opfyldt. Betingelserne for konfiskation baserer sig på de faktiske omstændigheder, og udgør derfor objektivt konstaterbare forhold.

4.2.1 Formålet med de nye regler

Den overordnede baggrund for de nye regler mod vanvidsbilisme er at skabe mere tryghed på de danske veje ved at stoppe de trafikanter, som bevidst skaber fare i trafikken og tilsidesætter hensynet til øvrige trafikanters sikkerhed.⁸⁵ De indførte strafskærpelser indikerer, at vi som samfund ikke tolererer hensynsløshed i trafikken, og skal give politiet bedre mulighed for at sætte ind over for grove færdselsforseelser, herunder bl.a. høj fart, kap- og væddekørsel, chikanøs kørsel mv.⁸⁶

⁸⁴ Udspil mod vanvidskørsel, s. 3

⁸⁵ L 127, 2020-21 (Lovforslag som fremsat), s. 3

⁸⁶ Ibid., s. 3 f.

Herudover angives det i lovforslaget, at der er et behov for at skabe hjemmel til at politiet kan gribe ind i de tilfælde, hvor en vanvidsbilist kører i et leaset køretøj. Dette begrundes med, at leasing i stigende grad vinder frem, hvorfor de hidtidigt gældende konfiskationsregler i flere tilfælde er uanvendelige. Det nævnes desuden i de indledende bemærkninger til L 127, at Rigspolitiet ser ”eksempler på, at indehaverne af bestemte leasingselskaber har kontakt til bandemiljøet, og at nogle bandegrupperinger benytter bestemte leasingselskaber, herunder at bandemedlemmer kan få adgang til dyre luksusbiler på trods af, at de pågældende modtager f.eks. kontanthjælp.”⁸⁷ Der anføres ikke i lovforslaget nogen dokumentation herfor eller en statistisk oversigt over hverken problemet med vanvidskørsel i leasede køretøjer, eller problemet med vanvidskørsel i forhold til bandemiljøet. Det er derfor vanskeligt at danne sig et overblik over problemets omfang. Af samme årsag står det ikke umiddelbart klart, hvad man med lovforslaget præcis ønsker at ramme – vanvidskørsel generelt, herunder i leasede køretøjer, eller særligt vanvidsbilister og leasingselskaber med tilknytning til bandemiljøet.

Overordnet må de nye regler anses at have til formål at bidrage til færdselssikkerheden. Herudover sikrer udvidelsen af konfiskationsadgangen, at sanktionen er den samme, uanset om føreren ejer, leaser, lejer eller låner det køretøj, som anvendes til vanvidskørsel.

4.3 Nærmere om den nye færdselslovs § 133 a, stk. 2

Det er særligt muligheden for konfiskation af tredjemands køretøj – og dermed mulighed for at konfiskere leasede køretøjer – som er indført i færdselslovens § 133 a, stk. 2, der er af interesse for denne afhandling. I dette afsnit vil bestemmelsen og dens indhold blive behandlet nærmere.

Bestemmelsen er ved lov nr. 534 af 27. marts 2021 vedtaget med følgende ordlyd:

Konfiskation skal ske, hvis ejeren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. l luft eller i et forhold, der medfører ubetinget fratagelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11. I tilfælde, hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer og føreren har gjort sig skyldig i en eller flere af de i 1. pkt. nævnte overtrædelser, skal konfiskation ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende, navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.

Den fremhævede del af bestemmelsens ordlyd var ikke en del af den oprindeligt foreslåede bestemmelse, men blev tilføjet inden lovens endelige vedtagelse. Tilføjelsen og dens betydning behandles nærmere nedenfor under 4.3.1.

⁸⁷ Ibid., s. 3

Konfiskation efter færdselslovens § 133 a, stk. 2 retter sig mod motordrevne ”køretøjer, hvortil der kræves kørekort.” Lille knallert er undtaget, og omfattes i stedet af bestemmelsens stk. 7. Omfattet er således bil, bus, lastbil, motorcykel, traktor, andet motorredskab, samt stor knallert.

Bestemmelsen fastslår i 1. pkt., hvornår der skal ske konfiskation i førstegangstilfælde ved kørsel i eget køretøj. Det skal for det første ske i tilfælde af spirituskørsel, hvor der i blodet er en alkoholkoncentration på over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration på over 1,00 mg pr. liter luft i udåndingsluften. Derudover skal der ske konfiskation i tilfælde, som medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.⁸⁸

I 2. pkt. er det fastslået, at der som udgangspunkt skal ske konfiskation i de tilfælde, som er omfattet af bestemmelsens 1. pkt., når køretøjet føres af en anden, end den der reelt ejer det. Herved udvides adgangen til konfiskation af tredjemands køretøj betydeligt, i forhold til hvad der hidtil har været muligt. Det er i forarbejderne til ændringen af færdselsloven angivet, at konfiskation skal ske uanset ejerforholdet til køretøjet, dvs. uanset om køretøjet er lejet, leaset eller lånt.⁸⁹ Når det i bestemmelsen er angivet, at konfiskation ”skal ... ske”, medfører dette, at hovedreglen er obligatorisk konfiskation, når lovens betingelser er opfyldt. Da betingelserne baserer sig på faktiske omstændigheder – kørsel med en vis promille eller med en vis fart – og ikke afhænger af førerens subjektive forhold, bør det ikke volde mange problemer at fastslå, om der er hjemmel til konfiskation efter bestemmelsen.

Hovedreglen er herefter konfiskation i *alle* tilfælde af vanvidskørsel *uanset* ejerforholdet, hvorefter køretøjets ejer må søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav mod den, som førte køretøjet, enten på baggrund af et kontraktmæssigt krav på erstatning eller efter de almindelige regler om erstatning.⁹⁰ Denne udvidelse af konfiskationsadgangen er interessant i forhold til bl.a. leasingselskaber, som oftest har meget lidt eller ingen viden om førerens tidligere overtrædelser af færdselsreglerne, og derfor vanskeligt kan gardere sig mod, at en leasingtager kører vanvidskørsel.

4.3.1 Bestemmelsens undtagelse til konfiskation

Hovedreglen efter færdselslovens § 133 a, stk. 2 er som nævnt, at der *skal* ske konfiskation i de tilfælde, hvor betingelserne herfor er opfyldt. Undtagelsen hertil er, at konfiskation kan undlades, hvis det må anses for ”*uforholdsmæssigt indgribende*”. Under 2. behandlingen af lovforslaget blev bestemmelsen udvidet med det, der er fremhævet i bestemmelsens ordlyd ovenfor. Det tilføjede har karakter af en tydeliggørelse af undtagelsen, og er et udslag af EU-domstolens afgørelse i sag C-

⁸⁸ Omfattet af nr. 4 er forsætlig skadeforvoldelse eller farefremkaldelse og øvrig særlig hensynsløs kørsel. Omfattet af nr. 10 og 11 er de særligt grove hastighedsovertrædelser, dvs. kørsel med 200 km/t eller derover (nr. 10) og kørsel med mere end 100 km/t hvor hastighedsgrænsen overskrides med mere end 100 % (nr. 11).

⁸⁹ L 127, 2020-21 (Lovforslag som fremsat), s. 21

⁹⁰ Efter dansk ret er der herefter krav om, at der skal foreligge et ansvarsgrundlag, der skal være årsagssammenhæng mellem handlingen og skaden, skaden skal være en påregnelig følge af den skadevoldende adfærd, og der skal være lidt et tab. Der må derudover ikke foreligge nogen ansvarsfrihedsgrund.

393/19 OM,⁹¹ som omhandlede konfiskation af en lastbil tilhørende godtroende tredjemand, da lastbilen af føreren var blevet anvendt til smugling. EU-domstolen kom frem til, at EU-retlige regler⁹² er til hinder for, at der efter national ret kan ske konfiskation af et redskab tilhørende tredjemand, der er anvendt til at begå alvorligt smugleri, da dette er et ”uforholdsmæssigt og uantageligt indgreb” i tredjemands ejendomsret, når dennes formuegode konfiskeres på baggrund af en lovovertrædelse, som vedkommende ikke havde kendskab til.⁹³

I lovforslaget er det angivet, at undtagelsen skal anses for snæver, da udgangspunktet er, at der *skal* ske konfiskation. Undtagelsen vil kunne bruges f.eks. i tilfælde, hvor ejeren af køretøjet kan godtgøre, at et erstatningskrav mod føreren reelt er illusorisk, hvorved konfiskationen bliver uforholdsmæssigt indgribende.⁹⁴ Det anføres i forlængelse heraf, at det alene er ”omstændigheder, som ejeren af køretøjet ikke med rimelighed ville kunne have forudset på tidspunktet for overdragelsen af køretøjet til føreren”, der kan begrunde, at der ikke skal ske konfiskation.⁹⁵ Ifølge de specielle bemærkninger til bestemmelsen er det en forudsætning for undtagelsesbestemmelsens anvendelse, at ejeren i ”tilstrækkelig og relevant grad har undersøgt kontraktpartens økonomi og ikke på den baggrund med rimelighed kunne forudse, at et erstatningskrav ville være dækningsløst.”⁹⁶ Hvornår kontraktpartens økonomi er undersøgt i ”tilstrækkelig og relevant grad”, er ikke nærmere præciseret i lovforslaget. I Transportudvalgets betænkning er det anført, leasingelskaber gennem eSkatData bør sikre sig, at de oplysninger, som leasingtager har afgivet i forbindelse med aftaleindgåelsen, er korrekte, eller på anden måde anmode leasingtager om at skabe klarhed over sine økonomiske forhold.⁹⁷

Der skal efter udvidelsen af bestemmelsen lægges vægt på ”ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere” overtrædelser omfattet af bestemmelsen. Ifølge Transportudvalgets betænkning til lovforslaget indebærer dette, ”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.”⁹⁸ Heri vil det indgå, om køretøjets ejer i forvejen havde kendskab til, eller gennem ”alle tilgængelige muligheder” har søgt at opnå viden om forhold, som kan bidrage til belysning af risikoen for, at køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel.⁹⁹ Videre anføres at ejerens forhold og adfærd såvel som ejernes udviste agtpågivenhed skal tillægges vægt.

Hvis køretøjet overlades til en, der tidligere har begået grove eller gentagne overtrædelser af færdselsreglerne, kan det tale for, at det var været påregneligt for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel. Ejeren af køretøjet kan få oplysninger herom ved f.eks. at anmode føreren om at

⁹¹ L 127, 2020-21 (Bilag 10: *Orientering om betydning af EU-Domstolens afgørelse i sag C- 393/19 for L 127*), s. 1

⁹² Artikel 2, stk. 1, i rammeafgørelse 2005/212, sammenholdt med artikel 17 i EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder.

⁹³ Sag C-393/19 OM, præmis 55 og 58

⁹⁴ L 127, 2020-21 (Lovforslag som fremsat), s. 22

⁹⁵ Ibid.

⁹⁶ Ibid., s. 38

⁹⁷ L 127, 2020-21 (Betænkning afgivet af Transportudvalget), s. 4

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ Ibid.

fremvise sin private straffeattest,¹⁰⁰ eller ved at få en tro og love-erklæring på at denne ikke har begået visse lovovertrædelser.

Det kan endvidere tillægges vægt, om ”*ejeren har undersøgt forhold, der kan indikere, at køretøjet er tiltænkt en anden person end den, køretøjet overdrages til,*”¹⁰¹ eller om det er undersøgt, hvilke personer der får adgang til køretøjet.

Hvis ejeren kan dokumentere at køretøjet var stjålet på tidspunktet for lovovertrædelser, vil konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende.

Herudover finder undtagelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 12 tilsvarende anvendelse, hvorefter konfiskation vil kunne undlades, når særlige grunde undtagelsesvist taler for det. Denne undtagelse kan finde anvendelse i de tilfælde, hvor konfiskation på grund af særlige sociale eller familiemæssige forhold, vil være uforholdsmæssigt indgribende, f.eks. hvis et køretøj er en specialindrettet handicapbil.¹⁰²

Om bestemmelsens undtagelse må det samlet siges, at det er usikkert, hvilke tilfælde der omfattes og dermed er undtaget fra konfiskation. Det er ikke i hverken lovforslaget eller Transportudvalgets betænkning klart præciseret, hvornår man som ejer har sikret sig selv i tilstrækkelig grad, i forbindelse med at man overlader sit køretøj til en anden. Det kan dog konkluderes, at leasinggiver i hvert fald bør foretage en vis undersøgelse af leasingtagerens økonomi. Herudover bør det undersøges, om leasingtager tidligere er straffet og om leasingtager selv skal bruge køretøjet, eller alene agerer stråmand. Men hvor langt man som leasinggiver skal gå i bestræbelserne på at finde ud af dette, er usikkert. Usikkerheden omkring undtagelsesbestemmelsens rækkevidde skaber en uklar retsstilling, hvor det efterfølgende er op til domstolene at fastlægge bestemmelsens omfang.

4.3.2 Den praktiske fremgangsmåde ved anvendelse af reglerne

Ved siden af reglerne om konfiskation gælder reglerne om beslaglæggelse i retsplejelovens kapitel 74. Beslaglæggelse udgør et foreløbigt indgreb, hvorimod konfiskation udgør en endelig retsfølge, som pålægges ved dom. I praksis beslaglægges et køretøj af politiet med henblik på efterfølgende konfiskation i forbindelse med den følgende straffesag. Herved sikres det, at køretøjet ikke kan anvendes ved nye færdselsovertrædelser, eller at køretøjet sælges for at forhindre konfiskation.

Der skal ikke her foretages en fyldestgørende redegørelse for retsplejelovens omfattende regler om beslaglæggelse, men alene gøres nogle få bemærkninger. Der kan ifølge retsplejelovens § 801, stk. 1, nr. 2, foretages beslaglæggelse ”*til sikring af det offentlige krav på sagsomkostninger, konfiskation og bøde.*” Retsplejelovens § 802 giver adgang til at beslaglægge ”*genstande, som en mistænkt har råddighed over*”, jf. stk. 1, og ”*gods, som en mistænkt ejer*”, jf. stk. 2. Retsplejelovens § 803, stk. 1, angiver betingelserne for beslaglæggelse af genstande hos ikke-mistænkte personer.

Afgørelsen af om der skal ske beslaglæggelse, træffes som hovedregel af retten, efter politiet har fremsat begæring herom, jf. retsplejelovens § 806, stk. 1 og stk. 2. Politiet har efter retsplejelovens §

¹⁰⁰ Den private straffeattest forventes fra efteråret 2021 at indeholde oplysninger om færdselsovertrædelser, der har medført frihedsstraf, jf. L 127, 2020-21 (Betænkning afgivet af Transportudvalget), s. 4

¹⁰¹ L 127, 2020-21 (Betænkning afgivet af Transportudvalget), s. 4

¹⁰² L 127, 2020-21 (Lovforslag som fremsat), s. 22

806, stk. 4 mulighed for at træffe beslutning om beslaglæggelse, hvis indgrebets øjemed ellers vil forspildes, dog med visse undtagelser.

Når adgangen til konfiskation udvides, udvides også adgangen til beslaglæggelse, da det er de bagvedliggende konfiskationsregler, der virker styrende for adgangen til beslaglæggelse. Herefter finder reglerne om beslaglæggelse anvendelse, i det omfang der foreligger hjemmel til konfiskation eller sådan hjemmel med føje antages at foreligge.¹⁰³ Politiet vil inden beslaglæggelse skulle foretage en vurdering af, om der er grundlag for at tro, at beslaglæggelsen kan tjene til sikring af et fremtidigt krav på konfiskation.

Det er angivet i den nye færdselslovs § 119, stk. 1, at sager om konfiskation af tredjemands køretøj behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 76-78 og 80 på samme måde som for øvrige færdselsager.

5 Konfiskation af tredjemands køretøj set i forhold til grundlovens § 73

5.1 Indledende bemærkninger

Som redegjort for ovenfor, har de nye ændringer til færdselsloven åbnet mulighed for, at der kan ske konfiskation af tredjemands køretøj, som er anvendt til vanvidskørsel. Det er denne type konfiskation der behandles i dette afsnit, særligt set i forhold til leasingselskaber.

Der er som nævnt i afsnit 2.3.3 generel enighed i den statsretlige litteratur om at konfiskationer, der har et pønalt præg, falder uden for grundlovens § 73. Når der foretages et indgreb efter den nye færdselslovs § 133 a, stk. 2, 2. pkt., sker dette over for en tredjemand – herunder leasingselskaber - som ikke kan bebrejdes noget i relation til den færdselsovertrædelse, der begrundet indgrebet. Indgrebet synes i sådanne tilfælde nærmere at være rettet mod selve køretøjet som et udslag af regeringens ønske om, at få køretøjer der er anvendt til vanvidskørsel væk fra vejene, og ikke rettet mod køretøjets ejer som sådan. Når tredjemand ikke kan bebrejdes noget, kan konfiskationen over for ham næppe siges at være af pønalt karakter. Da der ikke umiddelbart er noget pønalt præg over konfiskationen, er der ikke tale om et typetilfælde, som klart falder uden for grundlovens § 73. I stedet ligner indgrebet på flere punkter den klassiske ekspropriationssituation; der gøres på helhedens vegne indgreb i et ejendomsgode til fordel for statskassen, hvorved godets ejer kommer til at bære en økonomisk byrde. Det er dog heller ikke uden videre klart, om konfiskation af et leaset køretøj udgør et ekspropriativt indgreb i leasingselskabets ejendomsret, der berettiger leasingselskabet til erstatning. Der må derfor foretages en vurdering af indgrebet, mhp. at fastlægge om indgrebet er ekspropriativt.

Om indgrebet har karakter af ekspropriation, vil afhænge af, 1) om indgrebet er rettet mod et gode, der er omfattet af begrebet "ejendom", 2) om indgrebet foretages over for en beskyttet ejer og 3) om indgrebet har karakter af afståelse.

¹⁰³ Hurwitz 1959, s. 503

I det oprindelige lovforslag – L 127 Forslag til lov om ændring af færdselsloven – er forholdet til grundlovens § 73 om ejendomsrettens beskyttelse ikke behandlet. Som også nævnt i afhandlingens indledning, er dette interessant, når man i lovforslaget har taget stilling til lovforslagets overensstemmelse med EMRK's beskyttelse af den private ejendomsret. Der er tilsvarende af flere af de hørte organisationer stillet spørgsmålstejn ved, at lovforslaget ikke indeholder en stillingtagen til grundlovens § 73, herunder bl.a. af Institut for Menneskerettigheder og Advokatrådet.¹⁰⁴ Efterfølgende er forholdet mellem lovforslaget og grundlovens § 73 kort behandlet i et høringsnotat fra den 28. januar 2021, som er udsendt af Transportministeriet.¹⁰⁵ Ved behandlingen i høringsnotatet oplystes indledningsvist ekspropriationsbetingelserne efterfulgt af en kort passage om de kriterier, der kan tillægges vægt, når det skal vurderes, om et indgreb har karakter af afståelse.

Herefter anføres følgende om vurderingen af indgreb efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt.:

”Der lægges med lovforslaget alene op til at gøre indgreb med hensyn til aftaler, herunder leasingaftaler, der indgås efter lovforslagets fremsættelse (den 16. december 2020), hvorfor der i almindelighed ikke vil være tale om indgreb i ejendom omfattet af grundlovens § 73.

For så vidt angår den begrænsning i en erhvervsdrivendes (f.eks. et leasingselskabs) erhvervsudøvelse, som forslaget vil kunne indebære, f.eks. i form af omsætningsnedgang eller forøgede omkostninger til forsikring, kontrol af leasingtageres økonomi eller lignende er det vurderingen, at i det omfang der måtte foreligge et indgreb i ejendom omfattet af grundlovens § 73, vil indgrebet ikke have karakter af afståelse. Der er ved denne vurdering navnlig lagt vægt på, at der med forslaget er tale om generel regulering, der forfølger tungtvejende hensyn til færdselsikkerheden og bekæmpelse af kriminalitet, og som må forventes at være af forholdsvis begrænset intensitet, herunder i lyset af muligheden for at overvælde omkostningerne på kunderne.

Samlet set er det derfor Transportministeriets vurdering, at forslaget ikke vil indebære ekspropriation. På den baggrund indeholder lovforslagets bemærkninger ikke en nærmere redegørelse for lovforslagets forhold til grundlovens § 73.”

Som det ud fra det citerede kan ses, er Transportministeriets vurdering af, om konfiskation efter de nye regler kan udgøre ekspropriation af meget begrænset karakter. Kravene til om konfiskation har karakter af ekspropriation, vurderes i det følgende hver for sig, med inddragelse af relevante udtalelser fra Transportministeriet og øvrige aktører.

5.2 ”Ejendom”

Der kan med den nye ændring til færdselslovens § 133 a, stk. 2, gøres indgreb over for ejere af motordrevne køretøjer, til hvilke der kræves kørekort, jf. afsnit 4.3. Omfattet af bestemmelsen er altså bil, bus, lastbil, motorcykel mv., som alle har karakter af løsøre.

Det er interessant at Transportministeriet tilsyneladende er af den opfattelse, at der i almindelighed ikke er tale om et indgreb i ejendom, da der alene gøres ”indgreb med hensyn til aftaler, herunder

¹⁰⁴ L 127, 2020-21 (Bilag 3: *Høringssvar*), særligt høringssvaret fra Finans & Leasing (bilagets s. 4 og 14), høringssvaret fra Dansk Mobilitet (bilagets s. 48), høringssvaret fra Forsikring & Pension (bilagets s. 59), høringssvaret fra Institut for Menneskerettigheder (bilagets s. 68), høringssvaret fra Advokatrådet (bilagets s. 69) og høringssvaret fra Landsforeningen af Forsvarsadvokater (bilagets s. 72)

¹⁰⁵ L 127, 2020-21 (Bilag 3: *Høringsnotat vedrørende L 127*), s. 6 f.

leasingaftaler, der indgås efter lovforslagets fremsættelse”, som også citeret umiddelbart ovenfor. Som det afsluttende bemærkes i afsnit 2.3.1, er ejendomsbegrebet i grundlovens § 73 ganske bredt, og omfatter enhver anerkendt ret til at udnytte et gode. Konfiskation efter de nye regler gør indgreb i leasingselskabernes ejendomsret over løsøre, dvs. et gode som leasingselskaberne som ejere har ret til at udnytte og råde over. Forfatteren af nærværende afhandling er således af den opfattelse, at indgreb efter de nye konfiskationsregler *har* karakter af indgreb i et ejendoms gode omfattet af grundlovens § 73, og må derfor erklære sig uenig i Transportministeriets vurdering. Den omstændighed at der alene gøres indgreb i leasingaftaler, som er indgået efter lovforslagets fremsættelse, kan efter forfatterens mening ikke ændre herpå; leasingselskaberne har fortsat efter den 16. december 2020 ejendomsretten til de køretøjer, som de udbyder til leasing, og som fra dette tidspunkt kan konfiskeres på grund af leasingtagers vanvidskørsel.

5.3 Beskyttet ejer

Der kan efter den nye færdselslovs § 133 a, stk. 2, 2. pkt., gøres indgreb i de tilfælde, ”*hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer*”. Det er ifølge forarbejderne til bestemmelsen klart, at hensigten har været at bestemmelsens anvendelse ikke begrænses af, om ejeren er en fysisk eller juridisk person, da konfiskation skal ske uanset om køretøjet er ejet af føreren selv eller ejet af et leasingselskab, et udlejningsfirma eller anden tredjemand.¹⁰⁶ Både fysiske og juridiske personer indgår i den kreds af subjekter, som nyder beskyttelse efter grundlovens § 73. Da leasingselskaber har karakter af juridiske personer, vil indgreb over for leasingselskaber efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt., således være et indgreb rettet mod en beskyttet ejer efter grundlovens § 73.

5.4 Afståelse

Da et indgreb efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt., både retter sig mod et beskyttet ejendoms gode og mod en beskyttet ejer, er det sidste spørgsmål, om indgrebet tillige udgør afståelse. Dette afgøres på baggrund af de fire kriterier, der er redegjort for i afsnit 2.3.3.1-2.3.3.4; Overførselskriteriet, kriteriet generelt-konkret, intensitetskriteriet og causa-kriteriet.

Her skal det indledningsvist erindres, at ingen af de fire kriterier kan stå alene, men at afståelsesvurderingen foretages på baggrund af en samlet vurdering af indgrebet, hvor også andre momenter kan indgå.¹⁰⁷

5.4.1 Overførselskriteriet

Når et køretøj konfiskeres efter den nye færdselslovs § 133 a, stk. 2, 2. pkt., overføres ejendomsretten til køretøjet til staten, som herefter bortauktionerer det,¹⁰⁸ og lader salgssummen tilgå statskassen. Da der sker overførsel *fra* ejeren *til* staten, peger overførselskriteriet i retning af afståelse.

¹⁰⁶ L 127, 2020-21 (Lovforslag som fremsat), s. 21

¹⁰⁷ Ejerens egeninteresse, ejerens egen skyld, godets karakter, ejerens karakter, jf. nærmere afsnit 2.3.3.5.

¹⁰⁸ L 127, 2020-21 (Lovforslag som fremsat), s. 28

5.4.2 Kriteriet generelt-konkret

Indgreb efter den nye færdselslovs § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal ifølge lovforslaget finde sted uanset køretøjets ejerforhold, dvs. uden hensyntagen til om køretøjet er ejet, lejet, leaset eller lånt.¹⁰⁹ Ved anvendelsen af bestemmelsen er fokus primært rettet mod køretøjets ulovlige anvendelse – dvs. lovovertrædelsen – og ikke mod ejerens karakter af fysisk eller juridisk person eller ejerens subjektive forhold i øvrigt. Dette har den virkning, at konsekvensen som udgangspunkt er den samme for alle, der ejer et køretøj, som er anvendt til vanvidskørsel; køretøjet konfiskeres, når betingelserne herfor er opfyldt. Indgrebet er derfor af generel karakter, hvilket peger væk fra afståelse, jf. U 1998.1669 (Brømme-sagen) og nærmere afsnit 2.3.3.2.

Betragtes leasing i stedet som en finansieringsform på linje med lån mod ejendomsforbehold, pantrettigheder eller andre særligt sikrede rettigheder, er det interessant, at et ejendomsforbehold eller panterettigheder i et køretøj skal respekteres ved konfiskation, hvorimod leasinggiver må henholde sig til at søge sit krav dækket hos vanvidsbilisten. Indgreb efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt. kan da siges at ramme mere konkret, hvilket kan tale for afståelse. Det må dog erindres, at et indgreb ligeledes kan være af generel karakter, hvis det rammer alle ejere inden for en vis kategori. Afgrænses kategorien til værende ”leasingselskaber”, vil indgrebet fortsat ramme alle inden for kategorien på samme måde. Da der indgår et ikke ubetydeligt antal aktører i kategorien ”leasingselskaber”, vil indgrebet stadig være af generel karakter.

5.4.3 Intensitetskriteriet

Ved vurderingen af hvor intensivt et indgreb efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt. er, kan der lægges vægt på en flerhed af momenter, herunder bl.a. størrelsen af det økonomiske tab, brugen af overgangsbestemmelser mv., jf. nærmere afsnit 2.3.3.3.

Når et leaset køretøj konfiskeres på grund af vanvidskørsel, vil det for leasingselskaberne føles som en strafferetlig sanktion for et forhold, hvor leasingselskabet ikke kan bebrejdes noget i forhold til den ulovlige adfærd, som straffes. Allerede derfor er indgrebet af intensiv karakter. Hertil kommer, at et køretøj oftest repræsenterer en ikke uvæsentlig økonomisk værdi. Dette peger i retning af, at der foreligger afståelse, jf. modsætningsvist U 1998.1669 (Brømme-sagen), hvor det økonomiske tab var så begrænset, at indgrebet var af ringe intensitet. Ydermere anerkendes det af Transportministeriet i bemærkningerne til den nye færdselslov, at konfiskation rettet mod tredjemands køretøj, når tredje- mand er uden skyld, ”er en alvorlig reaktion, der kan forekomme meget indgribende”,¹¹⁰ og videre at ”tredjemandskonfiskation udgør en indgribende foranstaltning”.¹¹¹ Det klare udgangspunkt er derfor at det er et intensivt indgreb, når et leaset køretøj konfiskeres på grund af et strafbart forhold, som leasingselskabet ikke kan bebrejdes for. Spørgsmålet bliver herefter om der foreligger omstændigheder, som afsvækker indgrebets intensitet. I det følgende fremhæves først nogle af de momenter, som er fremført at Transportministeriet. Herefter følger nogle øvrige betragtninger og til sidst en samlet vurdering af indgrebets intensitet.

¹⁰⁹ Ibid., s. 21, og afsnit 4.3 ovenfor.

¹¹⁰ Ibid., s. 23

¹¹¹ Ibid.

5.4.3.1 Momenter fremført af Transportministeriet

I de almindelige bemærkninger til den nye lov om ændring af færdselsloven fremsætter Transportministeriet flere argumenter for, at den indførte ordning ikke er af så intensiv karakter, som det umiddelbart kan synes. Momenterne angives her i punktform:

- Hovedargumentet synes at være, at ejeren af køretøjet i alle tilfælde får et krav på erstatning mod føreren svarende værdien af køretøjet, som skal sikre, at ejerens tab ved konfiskationen kompenseres.¹¹² Dette gælder uanset om ejeren er en fysisk eller juridisk person.
- Der er mellem FDM (Forenede Danske Motorejere) og Finans & Leasing udarbejdet en standardaftale¹¹³ for privatleasing.¹¹⁴ I denne er det angivet, at det udgør væsentlig misligholdelse, hvis det leasede køretøj anvendes i ”*strid med de love, forskrifter og instruktioner, der gælder for sådan brug herunder hvis det resulterer i konfiskation eller beslaglæggelse*”, jf. standardaftalens § 13, pkt. 7. I tilfælde af misligholdelse fra leasingtagers side skal der betales fuld erstatning for det tab, som leasinggiver lider, jf. standardaftalens § 14. Det er således allerede reguleret af leasingselskaberne, hvordan retsstillingen er mellem parterne i tilfælde af konfiskation.
- Leasingselskaber opererer i forvejen med den erhvervsrisiko, at leasede køretøjer totalskades eller stjæles. Tilsvarende udgør det en i forvejen eksisterende erhvervsrisiko, at leasingtager ikke har den fornødne betalingsevne i forhold til de økonomiske krav, som leasingselskabet eventuelt måtte få mod vedkommende.¹¹⁵
- Leasingselskaber kan ved at fastsætte krav til leasingtager sikre sig mod at indgå aftaler med personer med dårlig betalingsevne. Dette kan ske gennem særlige vilkår i aftalen eller ved krav om dokumentation for indtægts- og skatteforhold.¹¹⁶
- Reglerne om konfiskation af tredjemands køretøj gælder alene for aftaler indgået efter den 16. december 2020. Leasingselskaber har således fra denne dato haft mulighed for at imødekomme risikoen for, at deres køretøjer kan konfiskeres.¹¹⁷

¹¹² L 127, 2020-21 (Lovforslag som fremsat), s. 23

¹¹³ Standardaftalen må anvendes af Finans & Leasings medlemmer, jf. den indledende tekst til standardaftalen, <https://fdm.dk/sites/default/files/inline-files/FDM%20privatleasingkontrakt%20juni%202018.pdf>, s. 1. For de leasingselskaber der ikke er medlem af Finans & Leasing, gælder de enkelte selskabers kontrakter, som der ikke her foretages en nærmere behandling af.

¹¹⁴ L 127, 2020-21 (Lovforslag som fremsat), s. 23

¹¹⁵ Ibid.

¹¹⁶ Ibid., s. 27

¹¹⁷ Ibid.

- Både fysiske og juridiske personer har i tilfælde af, at deres køretøj konfiskeres som følge af en andens ulovlige kørsel i køretøjet adgang til en effektiv prøvelse af både beslaglæggelsen og den følgende konfiskation af køretøjet.¹¹⁸

5.4.3.2 *Øvrige bemærkninger om indgrebets intensitet*

Som anført ovenfor er Transportministeriets hovedargument for, at konfiskation alligevel ikke udgør et intensivt indgreb, at ejeren af køretøjet får et erstatningskrav mod føreren, som er skyld i konfiskationen. Leasingselskaberne har dog i denne forbindelse den udfordring, at det formentlig er de færreste, der kan tilbagebetale det fulde krav på én gang. Der må i stedet etableres en afdragsordning, som afhængig af køretøjets værdi vil kunne forløbe over mange år. Erstatningskravet kan ifølge forarbejderne ikke anses som illusorisk, alene fordi føreren over en årrække kun kan afdrage et mindre beløb hver måned. For leasingselskaberne betyder det, at de ud over det økonomiske tab som de skal oppebære, indtil erstatningskravet er betalt til fulde, også skal bære de administrative omkostninger, der er forbundet med at inddrive erstatningskravet. Hertil kommer udgifter til genanskaffelse af et tilsvarende køretøj til opretholdelse af den hidtidige kapacitet i leasingselskabets materiel.

Finans & Leasing har i deres høringssvar af 20. januar argumenteret for, at et erstatningskrav mod en vanvidsbilist i praksis typisk vil være illusorisk på grund af manglende vilje eller evne til at tilbagebetale det fulde krav til leasingselskabet. Dette begrundes bl.a. med, at føreren typisk vil have en fængselsstraf i udsigt, som medfører at vedkommende for en periode ingen indtægt har, som kan bruges til betaling af kravet. Derudover vil vanvidskørslen ofte også medføre andre udgifter for føreren, som f.eks. krav på erstatning for person- eller tingsskade.¹¹⁹

Der er med lov nr. 2221 af 29. december 2020¹²⁰ givet leasingselskaber mulighed for mod samtykke fra leasingtageren at tilgå databasen eSkatData. Dette giver leasingselskaberne et effektivt værktøj til at opnå kendskab til en leasingtagers økonomiske forhold og vurdere leasingtagerens betalingsevne. I tilslutning hertil skal det dog bemærkes, at leasingselskabernes kreditvurdering af leasingtageren er rettet mod, om vedkommende er i stand til at betale leasingydelsen, og ikke mod om vedkommende er i stand til at erstatte et køretøj til flere hundredtusinder kroner. Hertil kommer, at det ikke vil være muligt for leasingselskaberne at forudse, om leasingtageren anvender køretøjet til vanvidskørsel, selvom der er foretaget en grundig kreditvurdering. Leasingselskaberne har altså ingen mulighed for at værne sig mod vanvidskørsel, uanset hvor grundigt indledende arbejde der er foretaget i forbindelse med indgåelse af leasingaftalen.

Da muligheden for at konfiskere leasede køretøjer kun gælder for leasingaftaler indgået efter den 16. december 2020, har leasingselskaberne fra dette tidspunkt mulighed for gennem deres prissætning at tage højde for risikoen for konfiskation. Når leasingselskaberne har udregnet det tab, som de forventes at lide på årsbasis ved at køretøjerne konfiskeres og pengene ikke kan inddrives, kan tabet væltes over på kunderne gennem enten højere førstegangsydelser eller en højere månedlig ydelse.

¹¹⁸ Ibid., s. 27 f.

¹¹⁹ L 127, 2020-21 (Bilag 2: *Henvendelse fra Finans & Leasing*), s. 7 f.

¹²⁰ Lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love. Loven er det vedtagne lovforslag L 32 A.

Det er heller ikke utænkeligt, at leasingselskaberne for fremtiden vil kunne sikre sig mod tab som følge af konfiskation ved at tegne forsikring herfor, såfremt en sådan forsikring udbydes af et eller flere forsikringselskaber.

Leasingselskaberne kan formentlig ikke sikre sig bedre gennem kontraktuelle bestemmelser, da leasingkontrakter i vidt omfang allerede indeholder bestemmelser om erstatning i tilfælde af konfiskation.¹²¹

Slutteligt skal det kort bemærkes, at de indførte regler har materiel tilbagevirkende kraft, idet de knytter retsvirkninger til forhold helt tilbage til den 16. december 2020, som ligger forinden reglernes endelige vedtagelse og kundgørelse.¹²² Grundloven er ikke til hinder for at der indføres regler med materiel tilbagevirkende kraft, men det kan bevirke, at et indgreb er mere intensivt end det ville være, hvis reglerne ikke havde tilbagevirkende kraft. Lovændringen var dog varslet længe forinden, da det politiske udspil ”*Vanvidskørsel skal stoppes*” blev offentliggjort allerede i februar 2020. At reglerne har tilbagevirkende kraft taler derfor ikke afgørende for, at indgrebet er intensivt.

5.4.3.3 Konklusion på indgrebets intensitet

Det klare udgangspunkt er fortsat, at konfiskation af tredjemands køretøj på baggrund af en lovovertrædelse, som tredjemand ikke kan bebrejdes for, er et intensivt indgreb, hvilket derfor som udgangspunkt peger i retning af afståelse.

Det afsvækker til dels indgrebets intensitet, at leasingselskaberne har fået adgang til økonomiske oplysninger, som skal bidrage til at forhindre leasing til personer med dårlig betalingsevne. Ud fra oplysningerne kan det dog ikke vurderes, om føreren har i sinde at køre vanvidskørsel, hvorfor adgangen hertil ikke i væsentligt omfang afsvækker indgrebets intensitet.

Indgrebets intensitet afsvækkes dog væsentligt af, at leasingselskaberne har mulighed for at få deres tab dækket gennem et erstatningskrav mod føreren af køretøjet. Derudover kan leasingselskaberne gennem tabsspredning begrænse deres tab. Dette kan gøres gennem en prissætning, hvori der er taget højde for, at et vist antal køretøjer bliver konfiskeret per år. Alternativt kan leasingselskaberne gennem forsikring søge at begrænse tabet. Som professionel aktør bør leasingselskaberne derfor være i stand til at håndtere risikoen for, at køretøjet potentielt kan blive konfiskeret.

Selvom udgangspunktet er, at konfiskation af tredjemands ejendom er et intensivt indgreb, må det dog konkluderes, at indgrebets intensitet på baggrund af ovenstående momenter er væsentligt afsvækket. Indgrebets intensitet peger derfor ikke i retning af afståelse, men snarere væk fra afståelse.

Hvis der kan findes tilfælde, hvor de konkrete omstændigheder bevirker, at indgrebets intensitet ikke afsvækkes, må et sådant tilfælde gribes af undtagelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt.

¹²¹ L 127, 2020-21 (Bilag 2: *Henvendelse fra Finans & Leasing*), s. 7

¹²² Christensen m.fl. 2020, s. 190

5.4.4 Causa-kriteriet

I afhandlingens afsnit 4.2.1 er der nærmere redegjort for de indførte reglers bagvedliggende formål; at skabe tryghed på de danske veje ved at straffe vanvidsbilisme hårdere og fjerne vanvidsbilister fra vejene gennem muligheden for konfiskation af det anvendte køretøj uanset ejerforholdet. Som også anført i nævnte afsnit er det uklart, om man med ændringen af konfiskationsreglerne har ønsket at ramme vanvidsbilister og ejere af køretøjer – herunder leasingselskaber – generelt, eller om lovens primære sigte er leasingselskaber og vanvidsbilister med tilknytning til bandemiljøet. I begge tilfælde varetages grundlæggende hensynet til trafiksikkerheden og kriminalitetsbekæmpelse.¹²³ Indgrebets causa er således at afværge den fare, som vanvidsbilisme frembyder mod trafiksikkerheden – en fare der er en væsentlig samfundsinteresse i at bekæmpe. Da indgrebet er begrundet i at afværge en fare for en væsentlig samfundsinteresse, peger causa-kriteriet som udgangspunkt væk fra afståelse, jf. nærmere redegørelsen i afsnit 2.3.3.4.

Da indgrebet er begrundet i hensynet til at afværge en fare, skal også proportionalitetsbetragtninger inddrages, jf. Hansen Jensen i U 2000B.435 og MAD 2018.202 (Lille Vildmose-sagen). Det må derfor vurderes, om konfiskation af et leaset køretøj anvendt til vanvidskørsel er et *nødvendigt* indgreb, eller om hensynene bag indgrebet på anden måde kan tilgodeses.

Hvis det antages, at reglerne er ment til at ramme vanvidsbilister generelt, kan man stille spørgsmålstegn ved, om det er nødvendigt for at tilgodese hensynene bag reglerne, at der ved konfiskation gøres indgreb i leasingselskabernes ejendomsret, som herefter henvises til at rette et erstatningskrav mod leasingtageren. I lovforslaget er det fremført, at det efter Transportministeriets ”*opfattelse ikke [er] rimeligt at en fører ved de mest alvorlige færdselsovertrædelser kan undgå konfiskation af køretøjet, blot fordi køretøjet f.eks. er leaset, og dermed fortsætte med at begå overtrædelser af færdselsloven i det samme køretøj*”¹²⁴ (udhævning foretaget her). Citatet kan tyde på at Transportministeriet har sit fokus rettet mod føreren, og den straf som denne pålægges, snarere end mod at ”straffe” køretøjets ejer. Hvis det er tilfældet, kan det muligvis overvejes, om det da i alle tilfælde er *nødvendigt* at konfiskere køretøjet og herved gribe ind i et leasingselskabs ejendomsret. Det vil formentlig i de fleste tilfælde være muligt at afholde føreren fra at ”*fortsætte med at begå overtrædelser af færdselsloven i samme køretøj*” ved at beslaglægge det leasede køretøj og aflevere det tilbage til leasingselskabet. Der kan da indføres regler som skal sikre, at køretøjet ikke udleveres til føreren igen. I langt de fleste tilfælde vil leasingselskabet formentlig heller ikke være interesseret i på ny at udlevere et køretøj til en leasingtager, som allerede har kørt vanvidskørsel med beslaglæggelse til følge, uanset om der er regler herom eller ej. Der er dog omvendt ingen garanti for, at reglerne vil have samme virkning, hvis køretøjerne afleveres tilbage til leasingselskaberne. Afleveres køretøjerne tilbage, begrænses i hvert fald leasingselskabernes incitament til at deltage i den forebyggende indsats mod vanvidskørsel. Flere af de aktører som risikerer at blive ramt af de nye konfiskationsregler, har ligeledes stillet spørgsmålstegn ved, om hensynene bag loven ikke på anden måde kan tilgodeses, f.eks. ved brugen

¹²³ L 127, 2020-21 (Lovforslag som fremsat), s. 27 f.

¹²⁴ Ibid., s. 21

af bøder udskrevet af staten svarende til det konfiskerede køretøjs værdi.¹²⁵ Herved undgår man, at ”straffe” leasinggiver”, samtidig med at vanvidsbilisten rammes i økonomisk samme omfang som ved konfiskation. Udstedes bøderne af staten, åbner det samtidig op for, at der kan gøres brug af de særlige inddrivelsesmuligheder som tilkommer staten, herunder mulighed for lønindeholdelse, udlæg i aktiver og modregning i midler som vedkommende har til gode hos det offentlige.¹²⁶ Brugen af bøder vil desuden bevirke, at konsekvensen ved vanvidskørsel er den samme, uanset om køretøjet er leaset eller finansieret ved pant eller ejendomsforbehold. I tilfælde hvor køretøjet ejes af føreren selv, kan køretøjet beslaglægges og efterfølgende konfiskeres med henblik på at sikre det offentliges krav på bøden, således at konsekvensen også her er den samme. Der er omvendt ingen garanti for, at brugen af bøder i praksis er mere effektiv end den løsning, som er indført med de nye regler, hvorfor dette ikke taler afgørende for, at de indførte regler *ikke* er nødvendige.

Der skal ikke her foretages en yderligere analyse af muligheden for at indføre bøder, eller de juridiske udfordringer der måtte være i forbindelse hermed.

Det kan ikke på baggrund af ovenstående umiddelbart konkluderes, at konfiskation af et leaset køretøj *ikke* er et nødvendigt indgreb for at tilgodese de hensyn, som reglerne forfølger. Såfremt formålet med reglerne er at ramme vanvidsbilister og ejere af køretøjer generelt, må udgangspunktet derfor fastholdes; fordi indgrebet er begrundet i at afværge en fare, peger *causa*-kriteriet væk fra afståelse.

For det tilfælde at reglerne hovedsageligt sigter på at ramme leasingselskaber og vanvidsbilister med tilknytning til bandemiljøet, vil der udover hensynet til kriminalitetsbekæmpelse og sikring af trafik-sikkerheden, også varetages mere specifikke hensyn som f.eks. bekæmpelse af bandekriminalitet, såvel som bekæmpelse af stråmandsvirksomhed og hvidvask af penge. Hvis indgrebene er ment til at være rettet mod problemer der relaterer sig til bandemiljøet, kan det synes vidtgående, at reglerne i tilfælde af vanvidskørsel *også* vil have konsekvenser for alle øvrige ejere af køretøjer, som enten udlejer, udlåner eller leaser køretøjet til en anden. I dette tilfælde vil proportionalitetsbetragtninger føre til, at indgrebets begrundelse alligevel ikke peger væk fra afståelse, selvom indgrebet har karakter af fareafværgelse, da det ikke er *nødvendigt* at gøre indgreb over for alle ejere af køretøjer for at tilgodese de bagvedliggende hensyn.

Finans og Leasing har foreslået en licensordning¹²⁷ som et mindre indgribende middel. Licensordningen skal som et forebyggende redskab bidrage til, at man undgår kriminelle leasingselskaber, hvorved de problematiske aktører med tilknytning til bandemiljøet elimineres. Der skal ikke her foretages en nærmere uddybning af licensordningen og dens nærmere indhold. I stedet skal blot bemærkes, at en sådan licensordning efter omstændighederne vil udgøre en mere proportional løsning, såfremt det primære sigte med de nye regler er leasingselskaber og vanvidsbilister med tilknytning til bandemiljøet.

¹²⁵ L 127, 2020-21 (Bilag 3: *Høringssvar*), særligt høringssvaret fra Finans og Leasing (bilagets s. 4), høringssvaret fra Autobranchen Danmark (bilagets s. 34) og høringssvaret fra Dansk Bilforhandler Union (bilagets s. 41)

¹²⁶ Den juridiske vejledning 2021-1, afsnit G.A.3.1.2 om lønindeholdelse, afsnit G.A.3.2.2.1 om udlæg og afsnit A.D.13 om modregning

¹²⁷ L 127, 2020-21 (Bilag 2: *Henvendelse fra Finans & Leasing*), s. 3

5.4.5 Samlet vurdering af kriterierne

Som anført i afsnit 2.3.3.5, kan ingen af de fire kriterier stå alene ved afståelsesvurderingen. Om et indgreb har karakter af afståelse, må i stedet afgøres ud fra en samlet vurdering, hvori også andre momenter kan indgå.

Da ejendomsretten til køretøjet overføres fra leasingelskabet til staten, peger overførselskriteriet i retning af afståelse, jf. afsnit 2.3.3.1 og 5.4.1.

Da indgreb efter den nye færdselslovs § 133 a, stk. 2, 2. pkt., rammer alle ejere på samme måde, når bestemmelsens betingelser for konfiskation er opfyldt, er indgrebet af generel karakter, hvilket peger væk fra afståelse, jf. afsnit 2.3.3.2 og 5.4.2. Dette gælder også, når der ses isoleret på leasingelskaber.

Konfiskation af tredjemands køretøj er som udgangspunkt et intensivt indgreb. Muligheden for at få tabet dækket gennem et erstatningskrav mod føreren, muligheden for tabsspredning og evt. forsikring fører dog efter en samlet vurdering til, at indgrebets intensitet afsvækkes i en sådan grad, at intensitetskriteriet ikke længere peger i retning af, at der foreligger afståelse, jf. afsnit 2.3.3.3 og 5.4.3-5.4.3.3.

Hvis en sags konkrete omstændigheder bevirker, at konfiskationens intensitet ikke er tilstrækkeligt afsvækket, må et sådant tilfælde gribes af undtagelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt.

Fordi indgreb efter den nye færdselslovs § 133 a, stk. 2, 2. pkt., er begrundet i hensyn til fareafværgelse, peger *causa*-kriteriet som udgangspunkt væk fra afståelse, medmindre proportionalitetsbetragtninger fører til et andet resultat, jf. afsnit 2.3.3.4 og 5.4.4.

Hvis reglerne har til formål at ramme vanvidsbilister generelt, er det fremført af aktører fra leasingbranchen, at formålet med reglerne vil kunne tilgodeses, hvis der sker tilbagelevering af køretøjet til leasingelskabet med pålæg om ikke at udlevere det til føreren igen eller ved brugen af bøder. Ved brugen af de mindre indgribende midler end konfiskation er der dog ikke nogen egentlig konsekvens for leasingelskaberne, men alene for føreren. Det kan derfor ikke med sikkerhed konkluderes, at hensynene bag reglerne effektivt kan tilgodeses ved brugen af de mindre indgribende midler, når det er vanvidsbilisme generelt, man sigter på at ramme. Da det ikke umiddelbart kan fastlås, at de indførte regler *ikke* er nødvendige, fastholdes udgangspunktet om, at *causa*-kriteriet peger væk fra afståelse. I de tilfælde hvor et indgreb konkret ikke kan anses for at opfylde kravet om nødvendighed, kan undtagelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt., formentlig bringes i anvendelse.

For det tilfælde at det alene er leasingelskaber og vanvidsbilister med tilknytning til bandemiljøet reglerne sigter på at ramme, vil man nemmere nå frem til den konklusion, at reglerne er mere vidtgående, end hvad der er nødvendigt for at tilgodese de bagvedliggende hensyn. Reglerne vil i dette tilfælde ramme en langt bredere kreds af subjekter, end hvad der tilsigtes. Betragtninger om proportionalitet vil derfor i dette tilfælde føre til, at indgrebets begrundelse ikke peger væk fra afståelse.

Slutteligt må det bemærkes, at betragtninger om egen skyld hos leasingelskabet også kan pege væk fra afståelse. Det vil formentlig være vanskeligt at påvise et element af egen skyld, hvis leasingelskabet på forhånd har undersøgt leasingtagers økonomi i tilstrækkeligt omfang og har fået fremvist

en ren straffeattest. Det kan i et sådant tilfælde vise sig at være praktisk umuligt for leasingsselskabet at forudse, at leasingtager vil køre vanvidskørsel. Et element af egen skyld vil nemmere kunne påvises i de tilfælde, hvor et leasingsselskab med tilknytning til bandemiljøet leaser et køretøj til en person, der også har tilknytning til bandemiljøet, uden at der foretages en tilstrækkelig kreditvurdering og uden at leasingtager fremviser sin straffeattest.

5.5 Øvrige betragtninger om reglerne

I dette afsnit anføres nogle øvrige og bredere betragtninger om de indførte regler, som kan være af relevans for den samlede vurdering.

Som anført i afsnit 4.3.1 er det usikkert, hvilke tilfælde der omfattes af undtagelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Om et tilfælde er omfattet af undtagelsen må bero på en konkret vurdering, hvor der kan lægges vægt på sagens samlede omstændigheder og på de indledende undersøgelser, som leasinggiver har foretaget. Reglerne er udformet således, at det er op til ejeren af køretøjet at godtgøre, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Hverken undtagelsen i sig selv eller forarbejderne præciserer, hvornår en ejer af et køretøj har gjort tilstrækkeligt for at sikre sig mod, at vedkommendes køretøj anvendes til vanvidskørsel. Det er derfor vanskeligt for leasingsselskaber og øvrige ejere af køretøjer at vide, hvornår de har foretaget sig tilstrækkeligt til, at undtagelsen til konfiskation aktiveres. Indtil domstolene får anledning til at forholde sig til spørgsmålet om, hvor langt undtagelsesbestemmelsen rækker, vil rækkevidden heraf være uklar.

Den 28. april 2021 offentliggjorde DR en artikel,¹²⁸ hvori det på baggrund af tal fra Nationalt Færdselscenter anføres, at der inden for de første fire uger, hvor reglerne har været gældende, er blevet beslaglagt i alt 53 køretøjer som følge af vanvidskørsel. Heraf er de 33 beslaglagt på grund af hastighed, 19 på grund af spiritus og en enkelt for et ”andet forhold”. I en artikel hos TV2¹²⁹ anføres det på baggrund af udtalelser fra Christian Berthelsen fra Nationalt Færdselscenter, at 25 ud af de 53 beslaglagte køretøjer blev ført af køretøjets ejer og de øvrige 28 køretøjer udgør firmabiler og lånte eller leasede køretøjer. Det er ikke anført i artiklerne, om bilisterne i nogle af tilfældene har tilknytning til bandemiljøet. Der er som nævnt ikke angivet nogen statistik om vanvidskørsel i bemærkningerne til de nye regler i færdselsloven. Af samme årsag er der ikke noget at sammenligne tallene fra artiklerne med. Tallene afspejler dog alene de tilfælde, som politiet har opdaget, hvorfor de egentlige tal for vanvidskørsel må formodes at være langt højere. Reglerne kan derfor siges at have en vis berettigelse i vores samfund som et middel til bekæmpelsen af et problem, som bevisligt eksisterer.

¹²⁸ Scheel, Agnete Finnemann og Nørgaard, Christine: *53 biler beslaglagt på en måned efter ny lov om vanvidskørsel*, internetadresse: <https://www.dr.dk/nyheder/indland/53-biler-beslaglagt-paa-en-maaned-efter-ny-lov-om-vanvidskørsel-overraskende-hoeje>, besøgt den 3. maj 2021

¹²⁹ Madsen, Freja Sofie og Larsen, Julie Almann: *Over 50 biler beslaglagt på grund af vanvidsbilisme – flere i millionklassen*, internetadresse: <https://nyheder.tv2.dk/2021-04-28-over-50-biler-beslaglagt-paa-grund-af-vanvidsbilisme-flere-i-millionklassen>, besøgt den 3. maj 2021

6 Konklusion

Der kan ikke herske nogen tvivl om, at ændringerne til færdselslovens § 133 a, stk. 2, som trådte i kraft den 31. marts 2021, udgør en betydelig udvidelse af konfiskationsreglerne i forhold til, hvad der hidtil har været gældende. Som det ses i redegørelsen for den hidtidige retsstilling frem til og med den 30. marts 2021, afhang konfiskation af tredjemands køretøj førhen af tredjemands subjektive viden om køretøjets anvendelse. Reglernes praktiske anvendelighed var derfor begrænset til tilfælde, hvor føreren og køretøjets ejer havde en personlig relation til hinanden. De nye regler har indført, at konfiskation skal ske i alle tilfælde af vanvidskørsel uden hensyntagen til ejerforholdet, dvs. også i tilfælde hvor et køretøj er leaset. Vurderingen af om der skal ske konfiskation, sker nu på baggrund af objektivt konstaterbare forhold, hvor der alene i særlige tilfælde er mulighed for at undtage et forhold fra konfiskation. Dette rejser det spørgsmål, som har inspireret til denne afhandling; hvordan forholder et sådant indgreb i tredjemands ejendom – her særligt i leasingselskabers ejendom – sig til grundlovens § 73 om ejendomsrettens beskyttelse?

Det konkluderes indledningsvist at en konfiskation af tredjemands køretøj på baggrund af vanvidskørsel foretaget af en anden end ejeren, ikke er en konfiskation med pønalt præg. En sådan konfiskation udgør derfor ikke et af de typetilfælde, som klart falder uden for grundlovens § 73.

Hernæst følger vurderingen af, om konfiskation af et leaset køretøj har karakter af et ekspropriativt indgreb. Her konkluderes, at der er tale om et indgreb i ejendom, da der gøres indgreb i løsøre, til hvilke leasingselskaberne har ejendomsretten. Leasingselskaberne indgår i den kreds af personer der nyder beskyttelse efter grundlovens § 73, hvorfor indgrebet ligeledes sker over en beskyttet ejer. Vurderingen afhænger derfor af, om konfiskationen har karakter af afståelse. Hverken overførselskriteriet eller kriteriet generelt-konkret volder i denne forbindelse særlige vanskeligheder. Overførselskriteriet peger i retning af afståelse, da det konfiskerede køretøj overføres til staten. Kriteriet generelt-konkret peger væk fra afståelse, da reglen om konfiskation af tredjemands køretøj rammer alle ejere ens, når blot betingelserne for konfiskation er opfyldt. I relation til intensitetskriteriet er løsningen ikke helt så klar. Konfiskation af tredjemands køretøj er som udgangspunkt et intensivt indgreb, men på grund af de muligheder leasingselskaberne har for at sikre sig økonomisk, herunder gennem et erstatningskrav, tabsspredning og evt. forsikring, vil konfiskation i de fleste tilfælde ikke være tilstrækkeligt intensivt til, at kriteriet peger i retning af afståelse. Causa-kriteriet peger tilsvarende væk fra afståelse, da der bag reglerne ligger et hensyn til at afværge en fare fra et væsentligt samfundsgode. Proportionalitetsbetragtninger kan ikke føre til et andet resultat, såfremt reglerne sigter på at ramme vanvidsbilisme generelt. Anderledes gør sig gældende såfremt reglerne er ment til at ramme vanvidsbilister og leasingselskaber med tilknytning til bandemiljøet. Reglerne vil i dette tilfælde ramme en langt bredere kreds af personer end tilsigtet, hvorfor kravet om indgrebets nødvendighed ikke er opfyldt, og causa-kriteriet derfor peger i retning af afståelse.

Den endelige konklusion er således, at konfiskation af et leaset køretøj efter den nye regel i færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt., i langt de fleste tilfælde ikke vil udgøre et ekspropriativt indgreb, som berettiger leasingselskaberne til erstatning efter grundlovens § 73. Det kan dog samtidig ikke udelukkes, at der kan være konkrete tilfælde, hvor et indgreb ikke vil være proportionalt, eller hvor indgrebet

er af en sådan intensitet, at det kan have karakter af et ekspropriativt indgreb. I et sådant tilfælde må det forventes, at undtagelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 2. 2. pkt. aktiveres, således at der ikke skal ske konfiskation, da konfiskationen ellers vil berettige leasingselskabet til erstatning efter grundlovens § 73.

Referencer

Litteratur

ANGIVELSE I FODNOTER	REFERENCE
Andersen 1954	Andersen, Poul: <i>Dansk Statsforfatningsret</i> , Gyldendal, 1954.
Christensen m.fl. 2015	Christensen, Jens Peter, Jensen, Jørgen Albæk og Jensen, Michael Hansen: <i>Grundloven med kommentarer</i> , Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2015.
Christensen m.fl. 2020	Christensen, Jens Peter, Jensen, Jørgen Albæk og Jensen, Michael Hansen: <i>Dansk Statsret</i> , 2. udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2020.
Elholm m.fl. 2019	Elholm, Thomas, Jakobsen, Morten Niels og Lund Madsen, Lasse: <i>Kommenteret straffelov, almindelig del</i> , 11. udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2019.
Evald 2016	Evald, Jens: <i>Juridisk teori, metode og videnskab</i> , Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2016
Germer 2012	Germer, Peter: <i>Statsforfatningsret</i> , 5. udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2012.
Hurwitz 1959	Hurwitz, Stephan: <i>Den danske strafferetspleje</i> , 3. udgave, G.E.C Gads Forlag, 1959.
Hurwitz 1971	Hurwitz, Stephan: <i>Den Danske Kriminalret</i> , 4. udgave ved Knud Waaben, G.E.C Gads Forlag, 1971.
Langager 2019	Langager, Niels: <i>Almenvellet – En analyse af grundlovens § 73 og Den Europæiske Menneskerettighedskonventions PI-1</i> , Jurist- og Økonomforbundet, 2019.
Ross 1980	Ross, Alf: <i>Dansk Statsforfatningsret II</i> , 2. udgave ved Ole Espersen, Nyt Nordisk Forlag, 1980.
Ross og Andersen 1948	Ross, Alf og Andersen, Ernst: <i>Dansk Statsforfatningsret II</i> , Ejnar Munksgaard, 1948.

Rytter 2021	Rytter, Jens Elo: <i>Individets grundlæggende rettigheder</i> , 4. udgave, Karnov Group, 2021.
Sørensen 1973	Sørensen, Max: <i>Statsforfatningsret</i> , 2. udgave ved Peter Germer, Juristforbundets Forlag, 1973.
Toftegaard Nielsen 2014	Toftegaard Nielsen, Gorm: <i>Strafferet 2 – Sanktionerne</i> , 4. udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2014.
Waaben m.fl. 2017	Waaben, Henrik m.fl.: <i>Færdselsloven med kommentarer</i> , Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2017.
Zahle (red.) 2006	Zahle, Henrik (red.): <i>Danmarks Riges Grundlov med kommentarer</i> , 2. udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2006.

Lovgivning

Epidemiloven	Lov nr. 285 af 27. februar 2021, <i>Lov om epidemier mv.</i>
Færdselsloven af 2018	Lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, <i>Bekendtgørelse af færdselsloven</i> som senest ændret ved lov nr. 2083 af 21. december 2020
Færdselsloven af 2021 – ændringsloven	Lov nr. 534 af 27. marts 2021, <i>Lov om ændring af færdselsloven</i>
Grundloven	Lov nr. 169 af 5. juni 1849, <i>Danmarks Riges Grundlov</i>
Kreditaftaleloven	Lovbekendtgørelse nr. 817 af 6. august 2019, <i>Bekendtgørelse af lov om kreditaftaler</i>
Lov nr. 2221 af 29. december 2020	Lov nr. 2221 af 29. december 2020, <i>Lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love</i>
Lov nr. 363 af 24. maj 2005	Lov nr. 363 af 24. maj 2005, <i>Lov om ændring af færdselsloven</i> (Historisk)
Retsplejeloven	Lovbekendtgørelse nr. 1445 af 29. september 2020, <i>Bekendtgørelse af lov om rettens pleje</i>

Straffeloven | Lovbekendtgørelse nr. 1650 af 17. november 2020, *Straffeloven*

Artikler, notater, meddelelser, vejledninger

Den juridiske vejledning 2021-1 | SKAT, *Den juridiske vejledning 2021-1*, afsnit G.A.3.1.2 om lønindeholdelse, afsnit G.A.3.2.2.1 om udlæg og afsnit A.D.13 om modregning.

Hammerum 2015 | Hammerum, Camilla: *Konfiskation af køretøjer fra uskyldige tredjemænd*, UfR 2015B.219.

Hansen Jensen 2000 | Hansen Jensen, Michael: *Ekspropriation og proportionalitet*, UfR 2000B.435.

Rigsadvokatmeddelelsen 2018 | Rigsadvokatmeddelelsen af 2018: afsnit om *Færdsel – Konfiskation (færdselslovens § 133 a)*, revideret den. 1. juni 2018, afsnit 4.1 (OBS: ældre udgave).

Trolle 1967 | Trolle, Jørgen: *Kommentarer til danske Højesteretsdomme afsagt i tiden august-december 1966*, UfR 1967B.77.

Udspil mod vanvidskørsel | Udspil fra Justitsministeriet, Transport- og Boligministeriet og Skatteministeriet, ”Vanvidskørsel skal stoppes”, link: <https://www.regeringen.dk/media/9086/vanvidskørsel-udspil.pdf>

Forarbejder, betænkninger mv.

Beretning om Forhandlingerne på Rigsdagen, 1848-49

Konfiskationsbetænkningen | Straffelovrådets betænkning nr. 355/1964 om konfiskation

L 127, 2020-21 (Betænkning afgivet af Transportudvalget) | FT 2020-21 Tillæg B, *til L 127 – Betænkning over forslag til lov om ændring af færdselsloven* (Betænkning afgivet af Transportudvalget)

L 127, 2020-21 (Bilag 10: <i>Orientering om betydning af EU-Domstolens afgørelse i sag C- 393/19 for L 127</i>)	L 127 – Bilag 10: <i>Orientering om betydning af EU-Domstolens afgørelse i sag C- 393/19 for L 127 – Forslag til ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)</i> , transportministeren, 12. marts 2021
L 127, 2020-21 (Bilag 2: <i>Henvendelse fra Finans & Leasing</i>)	L 127 - bilag 2: Henvendelse af 20/1-21 vedrørende konfiskation af leasede biler, der er anvendt til vanvidskørsel, fra Finans & Leasing
L 127, 2020-21 (Bilag 3: <i>Høringsnotat</i>)	L 127 – bilag 3: <i>Høringsnotat vedrørende L 127 – Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)</i>
L 127, 2020-21 (Bilag 3: <i>Hørings svar</i>)	L 127 - bilag 3: <i>Hørings svar – L 127</i>
L 127, 2020-21 (Lovforslag som fremsat)	FT 2020-21 Tillæg A, <i>L 127 - Forslag til lov om ændring af færdselsloven</i> (Lovforslag som fremsat)
L 134, 2020-21 (Lovforslag som fremsat)	FT 2020-21 Tillæg A, <i>L 134 - Forslag til lov om epidemier mv.</i> (Lovforslag som fremsat)
L 141, 2020-21 (Lovforslag som fremsat)	FT 2020-21 Tillæg A, <i>L 141: Forslag til lov om ændring af straffeloven og lov om erstatningsansvar</i> (Lovforslag som fremsat)
L 32 A, 2020-21 (Lovforslag som fremsat)	FT 2020-21 Tillæg A, <i>L 32 A: Forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love</i> (Lovforslag som fremsat)
L 51, 1990-91 (Lovforslag som fremsat)	FT 1990-91 (2. samling) Tillæg A, <i>L 51 - Forslag til lov om ændring af færdselsloven</i> (Lovforslag som fremsat)
L 7, 2004-05 (Lovforslag som fremsat)	FT 2004-05 Tillæg A, <i>L 7 - Forslag til lov om ændring af færdselsloven</i> (Lovforslag som fremsat)

Praksis

MAD 2018.202 V (Lille Vildmose)	Vestre Landsrets dom af 25. april 2018, sag B-2757-06, MAD 2018.202 V
TfK 2013.322 Ø (Ikke konfiskation af ægtefælles køretøj)	Østre Landsrets dom af 9. januar 2013, sag S-1634-12, TfK 2013.322 Ø

U 1967.22 H (Første håndskriftssag)	Højesterets dom af 17. november 1966, sag 107/1966, UfR 1967.22 H
U 1976.39 H (Hindemae Hovedgård)	Højesterets dom af 18. november 1975, sag 291/1974, UfR 1976.39 H
U 1980.955 Ø (Greendane-sagen)	Østre Landsrets dom af 19. juni 1980, sag 16-313/1978, UfR 1980.955 Ø
U 1982.109/4 H (Fiskeformalings-sagen)	Højesterets dom af 21. december 1981, sag 110/1980, UfR 1982.109/4 H
U 1997.157 H (Robbedale-sagen)	Højesterets dom af 27. november 1996, sag II 296/1995, UfR 1997.157 H
U 1998.1669 H (Bræmme-sagen)	Højesterets dom af 21. september 1998, sag 498/1996, UfR 1998.1669 H
U 2000.1/2 H (Hjorteavler-sagen)	Højesterets dom af 5. oktober 1999, sag 311/1997, UfR 2000.1/2
U 2004.2661 H (Københavns Havn)	Højesterets dom af 17. august 2004, sag 246/2002, UfR 2004.2661 H
U 2005.590 H (Forventningsværdi)	Højesterets dom af 9. november 2004, sag 177/2003, UfR 2005.590 H
U 2006.1095 H (Jeksen-sagen)	Højesterets dom af 11. januar 2006, sag 535/2004, UfR 2006.1095 H
U 2008.378 H (Almen bolig-sagen)	Højesterets dom af 7. november 2007, sag 509/2006, UfR 2008.378 H
U 2011.2458 Ø (Konfiskation af kærestes køretøj)	Østre Landsrets dom af 6. maj 2011, sag S-32-11, UfR 2011.2458 Ø
U 2015.1467 Ø (Konfiskation af faders køretøj)	Østre Landsrets dom af 6. januar 2015, sag S-269-14, UfR 2015.1467 Ø
U 2019.240 V (Ikke konfiskation af køretøj ejet i sameje)	Vestre Landsrets kendelse af 10. september 2018, sag S-1273-18, UfR 2019.240 V

EU-retsakter, EU-praksis, Folkeretlige retsakter mv.

EMRK	Den Europæiske Menneskerettighedskonvention af 4. november 1950.
EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder	Den Europæiske Unions Charter om Grundlæggende Rettigheder, EUT 2016, C 202/02, 7. juni 2016.
Rammeafgørelse 2005/212	Rådets rammeafgørelse 2005/212/RIA af 24. februar 2005 om konfiskation af udbytte, redskaber og formuegoder fra strafbart forhold.
Sag C-393/19 OM	Domstolens dom (Første Afdeling) af 14. januar 2021, sag C-393/19, straffesag mod OM, ECLI:EU:C:2021:8

Andet

Madsen, Freja Sofie og Larsen, Julie Almann: *Over 50 biler beslaglagt på grund af vanvidsbilisme – flere i millionklassen*. Besøgt den 3. maj 2021

Internetadresse: <https://nyheder.tv2.dk/2021-04-28-over-50-biler-beslaglagt-paa-grund-af-vanvidsbilisme-flere-i-millionklassen>

Scheel, Agnete Finnemann og Nørgaard, Christine: *53 biler beslaglagt på en måned efter ny lov om vanvidskørsel*. Besøgt den 3. maj 2021

Internetadresse: <https://www.dr.dk/nyheder/indland/53-biler-beslaglagt-paa-en-maaned-efter-ny-lov-om-vanvidskoersel-overraskende-hoeje>

Smith, Eva: *corpus delicti* i Den Store Danske på lex.dk. Besøgt den 23. marts 2021

Internetadresse: https://denstoredanske.lex.dk/corpus_delicti

Standardaftalen mellem FDM og Finans & Leasing. Besøgt den 19. april 2021

Internetadresse: <https://fdm.dk/sites/default/files/inline-files/FDM%20privatleasingkontrakt%20juni%202018.pdf>