

Ændringsforslag
til
Forslag til lov om ændring af færdselsloven
(Skærpet indsats mod vanvidskørsel)
(L 127)

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af transportministeren, tiltrådt af [...]:

Til § 1

x) I den under nr. 13 foreslåede affattelse af § 133 a, stk. 2, 2. pkt., indsættes efter »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«.

[Tydeliggørelse af undtagelse fra konfiskation for tredjemand]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. x

Efter den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 13, skal konfiskation ske, hvis ejeren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille, eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. liter luft, eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11, jf. den foreslåede affattelse af færdselslovens § 133 a, stk. 2, 1. pkt. 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, jf. den foreslåede affattelse af færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt.

EU-Domstolen afsagde den 14. januar 2021 dom i sag C-393/19, OM, i anledning af en præjudiciel forelæggelse fra en bulgarsk appeldomstol. EU-Domstolen udtalte bl.a. i dommen, at artikel 2, stk. 1, i Rådets rammeafgørelse 2005/212 af 24. februar 2005 om konfiskation af udbytte, redskaber og

formuegoder fra strafbart forhold, sammenholdt med Den Europæiske Unions Charter om Grundlæggende Rettigheders (Chartret) artikel 17, stk. 1 (om ejendomsretten), skal fortolkes således, at denne bestemmelse er til hinder for en national lovgivning, der gør det muligt at konfiskere et redskab, der er blevet anvendt til at begå alvorligt smugleri, når dette tilhører en tredjemand i god tro (pr. 58).

EU-Domstolen udtalte i den forbindelse bl.a., at henset til den væsentlige påvirkning af personers rettigheder, som konfiskation af et formuegode medfører, nemlig den endelige fratagelse af ejendomsretten til dette, bemærkes det, at hvad angår en tredjemand i god tro, som ikke vidste og ikke kunne vide, at hans formuegode blev anvendt til at begå en lovovertrædelse, indebærer en sådan konfiskation, når henses til det forfulgte formål (at forhindre ulovlig indførsel af varer til landet), et uforholdsmæssigt og uantageligt indgreb over for det centrale indhold af denne persons ejendomsret (pr. 55).

EU-Domstolen blev endvidere forelagt et spørgsmål om artikel 4 i rammeafgårelsen om retsmidler, hvorefter enhver medlemsstat skal træffe de foranstaltninger, der måtte være nødvendige for at sikre, at interesserede parter, der er berørt af bl.a. foranstaltninger vedrørende konfiskation, råder over effektive retsmidler med henblik på at forsvare deres rettigheder. I den forbindelse bemærkes, at det nationale retssystem ikke gav den tredjemand, hvis formuegode blev konfiskeret, mulighed for at anfægte lovligheden af foranstaltningen med henblik på at få formuegodet tilbage, når konfiskationen ikke er begrundet, eller med henblik på gøre sine rettigheder gældende. EU-Domstolen henviste til, at Menneskerettighedsdomstolen ved dom af 13. oktober 2015 i sagen *Ünsped Paket Servisi mod Bulgarien* fastslog, at i en situation, hvor staten står bag konfiskation, og hvor den nationale lovgivning og praksis ikke fastsætter en procedure, hvorved ejeren kan forsvare sine rettigheder, kan denne stat ikke opfylde sin forpligtelse i henhold til EMRK til at iværksætte en sådan procedure ved at anmode en person, der ikke er blevet dømt for den strafbare handling, der har ført til konfiskationen, om at søge at få sin ejendom tilbage fra en tredjemand. EU-Domstolen konkluderede herefter, at Chartrets artikel 47 om effektive retsmidler er til hinder for en national lovgivning, hvorefter det inden for rammerne af en straffesag er muligt at konfiskere et formuegode, der tilhører en anden person end den, der har begået den strafbare handling, uden at denne førstnævnte person har adgang til effektive retsmidler (pr. 67-68).

Bestemmelsen i Chartrets artikel 17, stk. 1, svarer til artikel 1 i første tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, hvilket bekræftes af de forklarende bemærkninger til Chartrets artikel 17 og 52, stk. 3. Det må derfor antages, at Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol vil inddrage praksis fra EU-Domstolen vedrørende Chartrets artikel 17 ved fortolkningen af artikel 1 i første tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.

Som følge heraf foreslås det, at det i den under § 1, nr. 13, foreslåede affattelse af færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt., fastsættes, at tredjemandskonfiskation ikke kan ske, hvis det vil være

uforholdsmæssigt indgribende for køretøjets ejer, 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.

Ved bedømmelsen af, om konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende, vil der under alle omstændigheder skulle anlægges en helhedsvurdering af sagens samlede omstændigheder. Ved vurderingen vil der navnlig skulle henses 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.

At der skal henses til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., indebærer, 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. Det vil indgå i denne vurdering, om ejeren har kendskab til eller har benyttet alle tilgængelige muligheder for at opnå viden om forhold, som kan belyse risikoen for, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de omfattede lovovertrædelser. Der vil navnlig skulle lægges vægt på ejerens forhold og adfærd, herunder om ejeren af køretøjet har udvist agtpågivenhed.

Sådanne forhold vil eksempelvis kunne være oplysninger om, hvorvidt den person, der ønsker køretøjet overdraget til sig, tidligere har begået flere eller grovere færdselslovovertrædelser eller andre relevante lovovertrædelser. Det må således normalt tale for, at det er påregneligt for ejeren, at køretøjet vil blive anvendt ved en eller flere af de omfattede lovovertrædelser, hvis den person, der ønsker køretøjet overdraget til sig, tidligere har begået flere eller grovere færdselslovovertrædelser eller andre relevante lovovertrædelser. Med henblik på at indhente oplysninger herom vil ejeren bl.a. kunne udbede sig førerens private straffeattest. Ejeren vil dermed kunne undersøge, om den person, køretøjet overdrages til, tidligere er straffet for f.eks. vanvidskørsel eller andre grovere overtrædelser af færdselsloven. Det bemærkes i den forbindelse, at der vil blive gennemført en ændring af kriminalregisterbekendtgørelsen, således at oplysninger om færdselslovovertrædelser, som har medført en ubetinget eller betinget frihedsstraf, kommer til at fremgå af den private straffeattest. Ændringerne forventes gennemført med virkning fra efteråret 2021. Ejeren vil også kunne anmode den person, køretøjet overdrages til, om en tro og love-erklæring på, at vedkommende ikke tidligere har begået bestemte relevante lovovertrædelser.

Der vil endvidere kunne lægges vægt på oplysninger om, hvorvidt ejeren har undersøgt forhold, der kan indikere, at køretøjet er tiltænkt en anden person end den, køretøjet overdrages til. Sådanne oplysninger kan eksempelvis være oplysninger i bilbogen om, at en leasingtager allerede er registreret som ejer af et eller flere køretøjer, eller hvis selskabet har kendskab til, at leasingtageren allerede har leaset eller lejet et ikke ubetydeligt antal køretøjer inden for en kortere tidsperiode.

Herudover vil der også kunne lægges vægt på oplysninger om, hvorvidt ejeren har undersøgt, hvem der vil få adgang til køretøjet. Leasingselskaber bør f.eks. sikre sig, at leasingtager(ne) også vil være de(n) reelle bruger(e) af køretøjet, bl.a. ved at indhente oplysninger herom i forbindelse med aftaleindgåelsen.

Selvom ejeren i et konkret tilfælde vurderes ikke at have haft mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., vil der endvidere ved den samlede helhedsvurdering skulle henses til ejerens økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person. Det indebærer, at udgangspunktet om konfiskation bl.a. vil skulle fraviges, hvis ejeren godtgør, at adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren ikke er tilstrækkelig til at forhindre, at konfiskationen er uforholdsmæssig indgribende.

Dette kan f.eks. være tilfældet, hvis ejeren godtgør, at særlige omstændigheder konkret gør et erstatningskrav illusorisk. Det forudsættes i den forbindelse, at alene omstændigheder, som ejeren af køretøjet ikke med rimelighed ville have kunnet forudse, vil kunne begrunde, at konfiskation undlades med henvisning til, at et eventuelt erstatningskrav er illusorisk. Førerens død eller konkurs i tilfælde, hvor førerens bo ikke kan dække kravet, kan efter omstændighederne være tilstrækkeligt til at bringe undtagelsesbestemmelsen i anvendelse, forudsat at ejeren af køretøjet ikke kendte eller burde have kendt til de omstændigheder, der gør kravet mod boet dækningsløst.

Det kan således være relevant for ejeren af køretøjet at undersøge lejerens eller leasingtagerens økonomiske forhold med henblik på at sikre en mulighed for at tage forholdsregler over for førerens potentielle manglende betalingsevne, og at den person, køretøjet overdrages til, er den reelle bruger af køretøjet og ikke f.eks. en stråmand. Et leasingselskab bør f.eks. så vidt muligt sikre sig, eksempelvis gennem e-SkatData, at de oplysninger om leasingtagers indkomstforhold, der afgives i forbindelse med indgåelsen af en leasingkontrakt, er korrekte. Har ejeren ikke adgang til e-SkatData, kan den pågældende anmode lejerens eller leasingtageren om på anden vis at belyse sine økonomiske forhold, f.eks. gennem fremlæggelse af årsopgørelser, lønsedler eller lignende. Betaling af leasingydelsen ved større kontantbeløb vil som udgangspunkt skulle give ejeren anledning til en mere indgående undersøgelse af førerens økonomiske forhold.

Er køretøjet ejet af en privatperson, og er der tale om privat udlån af køretøjet, må ejeren som udgangspunkt forudsættes at have tilstrækkeligt kendskab til den person, som vedkommende vælger at udlåne køretøjet til. Også i denne situation er ejerens agtpågivenhed afgørende, herunder hvilke muligheder den pågældende havde for at vurdere, om der var en risiko for, at bilen ville blive anvendt til en overtrædelse, der kan medføre konfiskation, og om disse muligheder er udnyttet. Der vil i den forbindelse bl.a. skulle lægges vægt på ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de omfattede lovovertrædelser. Det vil bl.a. kunne indgå, om føreren tidligere har begået mange eller grovere færdselslovovertrædelser eller andre relevante lovovertrædelser, og om lovovertrædelsen begås i ejerens køretøj, men af en anden end den person, ejeren lånte køretøjet ud til. Der vil dog også ved privat udlån kunne lægges vægt på, hvad ejeren i

det interne låneforhold har gjort for at sikre sig, at køretøjet alene ville blive ført af den person, køretøjet udlånes til. Selvom ejeren i et konkret tilfælde vurderes ikke at have haft mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., vil der også for private udlån endvidere ved den samlede helhedsvurdering skulle henses til, om ejeren har taget alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person. Det vil i den forbindelse skulle tages i betragtning, at private ikke har samme muligheder for at undersøge den anden persons økonomiske forhold som professionelle.