



HØRINGSNOTAT

Dato 28. januar 2021
J. nr. 2019-7190

Høringsnotat vedrørende L 127 - Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

1. Indledning

Transportministeren har den 16. december 2020 fremsat L 127 – Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel). Lovforslaget er samtidig sendt i høring hos følgende organisationer og virksomheder m.v.:

Advokatrådet, Alkohol og Samfund, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, samtlige byretter, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærere-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Mobilitet, Dansk Standard, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, DFIM, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Finans & Leasing, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), KL, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark, Veteranknallertklubben Aktiv og Vestre og Østre Landsret.

Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 21. januar 2021.



Der er modtaget høringssvar fra følgende organisationer og virksomheder m.v.:

Advokatrådet
Autobranschen Danmark
Cyklistforbundet
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Bilforhandler Union
Dansk Erhverv
Dansk Industri, DI Transport
Dansk Mobilitet
Danske Motorcyklister
DTL
Erhvervsstyrelsen
FDM
Finans & Leasing
Forbrugerombudsmanden
Forsikring & Pension
GoMore, Greenmobility og Share Now
Institut for Menneskerettigheder
ITD
Landsforeningen af Forsvarsadvokater
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Sikker Trafik
Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD)
Vestre Landsret og Østre Landsret

Forbrugerombudsmanden har svaret, at lovforslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

Østre Landsret har ikke ønsket at udtale sig om lovforslaget.

2. Høringssvarene

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger fra høringssvarene. Ikke alle bemærkninger i høringssvarene er refereret, idet de væsentligste dog fremgår. Endvidere er alle modtagne høringssvar vedlagt som bilag til høringsnotatet.

Transportministeriets eventuelle kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.



Cyklistforbundet og Rådet for Sikker Trafik har anført, at vanvidskørsel er ekstremt utryghedsskabende og udgør en meget høj risiko for andre trafikanter, hvilket bør afspejles i sanktioner. Cyklistforbundet og Rådet for Sikker Trafik bakker derfor op om lovforslaget.

Finans & Leasing og Autobranchen Danmark har anført, at man er enige med regeringens målsætning om at fjerne vanvidsbilisters biler fra vejene. Finans & Leasing og Autobranchen Danmark mener dog, at de forslåede regler om 3.mandskonfiskation bør modificeres.

Finans & Leasing og Autobranchen Danmark anfører, at forslaget om 3. mandskonfiskation er i strid med almindelige retsprincipper, idet uskyldige tredjemænd ikke bør straffes for andres forbrydelser. I stedet bør vanvidsbilisten idømmes en bøde, der svarer til værdien af det køretøj, der er kørt vanvidskørsel i. På den måde straffer man vanvidsbilisten – og ikke en uskyldig ejer – og alle bilister vil være ligestillede, uanset om de selv ejer bilen, eller om den ejes af en tredjemand.

Finans & Leasing og Autobranchen Danmark anfører samtidig, at leasingbranchen bør underlægges en licensordning under tilsyn af Finanstilsynet. Dette vil fjerne udfordringen med de få brodne kar i branchen og bør indtænkes ved behandlingen af lovforslaget. Finans & Leasing har forud for lovforslagets fremsættelse via Transportministeriet foreslået dette over for Erhvervsministeriet, men har endnu ikke haft dialog med Erhvervsministeriet herom. Finans & Leasing håber, at dette snart kommer til at ske, men udtrykker forståelse for, at den aktuelle Covid-19 situation lægger et stort belastning på ministeriets ressourcer.

Finans & Leasing og Autobranchen Danmark anfører, at adgangen til e-SkatData, som allerede er vedtaget, er et godt tiltag, som Finans & Leasing og Autobranchen Danmark bakker fuldt op om. Indhentelse af økonomiske oplysninger betyder dog efter Finans & Leasing og Autobranchen Danmarks opfattelse ikke, at leasingselskabet derved kan gardere sig i mod, at der bliver kørt vanvidskørsel i leasede biler. Endvidere vil den kreditværdighedsvurdering, som foretages ved en privatleasingaftale alene angå, om leasingtager er i stand til at betale den månedlige leasingydelse. Det anføres, at dette på ingen måde kan sammenlignes med, om vedkommende er i stand til at betale den samlede pris for køretøjet i tilfælde af konfiskation.

Samtidig anfører Finans & Leasing og Autobranchen Danmark, at leasingselskabets mulighed for at få dækket sit tab af føreren ikke vil være en reel mulighed i praksis. Det vil efter Finans & Leasing og Autobranchen Danmarks opfattelse altid være udsigtsløst at rette et erstatningskrav for værdien af en konfiskeret bil mod en vanvidsbilist, som skal i fængsel og dermed ikke har nogen indtægt i en længere periode.



Finans & Leasing foreslår derfor, at lovforslagets bemærkninger justeres, således at der åbnes op for, at konfiskation kan undlades, hvis leasingselskabet kan godtgøre, at der er foretaget en ordentlig kreditværdighedsvurdering, og som kan sandsynliggøre, at føreren ikke vil kunne betale fuld erstatning for køretøjet inden for en rimelig tidshorisont på f.eks. 8 år, som er den normale løbetid på et billån.

Finans & Leasing og Autobranchen Danmark anfører, at et leasingselskabs ejendomsret bør betragtes som en særlig sikret rettighed på lige fod med ejendomsforbehold og panterettigheder. Finans & Leasing og Autobranchen Danmark foreslår derfor at modificere de foreslåede konfiskationsregler, således, at et beslaglagt køretøj tilbageleveres til leasingselskabet hurtigst muligt. En leasingaftale vil som altovervejende hovedregel indeholde et generelt vilkår om, at leasingselskabet kan ophæve aftalen, hvis leasingtager anvender det leasede køretøj i strid med lovgivningen. Det anføres, at leasinggiver aldrig vil være interesseret i at opretholde en leasingaftale, hvor køretøjet anvendes til vanvidskørsel. I praksis vil køretøjet derfor ikke blive stillet til rådighed for vanvidsbilisten igen, og på den måde får beslaglæggelsen samme effekt som en konfiskation. Dog vil leasingselskabet ikke blive frataget sin ejendomsret over køretøjet. Herved vil tredjemands (leasingselskabets) ejendomsret blive respekteret på samme måde som pant og ejendomsforbehold, der anvendes ved andre finansieringsløsninger

Det er Finans & Leasings opfattelse, at meget taler for, at lovforslagets regler om 3. mandskonfiskation er i strid med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og grundlovens § 73 om beskyttelse af ejendomsretten. Finans og Leasing finder derfor lovforslagets redegørelse for forholdet til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention mangelfuld, og det er efter Finans & Leasings opfattelse retssikkerhedsmæssigt kritisabelt, at forholdet til grundlovens § 73 ikke er omtalt i lovforslaget. Autobranchen Danmark opfordrer til, at forholdet til grundlovens § 73 undersøges nærmere.

Finans & Leasing anfører, at Færdselsstyrelsen bør føre kontrol med synshallerne, så import af klonede biler undgås. Finans & Leasing anfører endvidere, at import af klonede biler bl.a. kan foregå, fordi synshallerne ikke har tilstrækkelig viden og ikke er optagede af at føre kontrol med, om en bil er klonet.

Finans & Leasing finder det betænkeligt, at leasingselskaber gives adgang til at kigge i potentielle kunders straffeattest i forbindelse med indgåelse af en leasingaftale. Det anføres endvidere, at en vanvidsbilist typisk først dømmes efter lang tid, hvorfor en advarsel via straffeattesten vil komme for sent.

Finans & Leasing foreslår derfor, at leasingselskaber i stedet får systemadgang til Kørekortregisteret. På den måde vil det kunne ses, om et kørekort er inddraget, hvilket vil ske med det samme.



Finans & Leasing foreslår endvidere, at leasingselskaber via domstolene skal gives adgang til insolvenserklæringer. Dette vil kunne kvalificere den kreditværdighedsvurdering, som skal foretages forud for indgåelse af en leasingaftale.

Finans & Leasing finder endeligt, at loven bør evalueres efter kort tid.

Transportministeriet bemærker generelt, at ministeriet finder de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation nødvendige for at få fjernet køretøjer brugt til vanvidskørsel fra vejene og få nedbragt antallet af sager om vanvidskørsel. Sager, der i flere tilfælde har meget ulykkelige og alvorlige konsekvenser for sagesløse medtrafikanter. Samtidig ønsker regeringen at sende et kraftigt signal om, at vanvidskørsel under ingen omstændigheder kan accepteres.

Med hensyn til Finans & Leasings og Autobranchen Danmarks forslag om, at beslaglagte køretøjer umiddelbart skal tilbageleveres til leasingselskabet (eller anden ejer), bemærker Transportministeriet, at der ikke vil være en garanti for, at køretøjet ikke på ny udleveres til den fører, der har kørt vanvidskørsel.

Transportministeriet anerkender, at den store lovlydige del af leasing- og udlejningsbranchen formentlig ikke på ny vil lease eller udleje køretøjet (eller et nyt køretøj for den sags skyld) til den pågældende. Rigspolitiet har dog oplyst, at visse leasingselskaber har kontakt til bandemiljøet, og at nogle bandegrupperinger benytter bestemte leasingselskaber for at få adgang til dyre luksusbiler på trods af, at de pågældende modtager f.eks. kontanthjælp. Efter Transportministeriets opfattelse kan det næppe antages, at denne del af leasingbranchen vil afstå fra på ny at udlevere køretøjet til den pågældende vanvidsbilist, hvis køretøjet tilbageleveres til leasingselskabet.

Af hensyn til færdselssikkerheden og af hensyn til kriminalitetsbekæmpelse er det derfor efter Transportministeriets opfattelse nødvendigt, at der indføres regler om øget mulighed for tredjemandskonfiskation, så det sikres, at biler anvendt til vanvidskørsel hurtigt og effektivt fjernes fra gaderne.

Transportministeriet skal henlede opmærksomheden på, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation alene vil gælde de groveste og farligste færdselslovsovertrædelser. Der vil således ikke være tale om overtrædelser, der f.eks. skyldes et øjebliks uopmærksomhed fra en ellers opmærksom bilist. Antallet af sager, hvor et leasingselskab risikerer at få et køretøj konfiskeret på grund af leasingtagers vanvidskørsel må derfor antages at være af mindre omfang i forhold til selskabernes samlede portefølje.



Samtidig vil leasingselskabet have et økonomisk krav på køretøjets værdi mod den fører, hvis kørsel har forårsaget konfiskationen. Hvis et sådant krav måtte vise sig at være illusorisk vil konfiskation efter lovforslagets regler kunne undlades.

Transportministeriet bemærker i den sammenhæng, at leasing- og udlejningsselskaber mv. allerede i dag håndterer den erhvervsrisiko, at de kan miste deres køretøjer, f.eks. fordi de bliver stjålet eller totalskadet i et trafikuheld. Selskaberne er endvidere generelt underlagt den erhvervsrisiko, at leasingtager eller lejer ikke har fornøden betalingsevne i forhold til eventuelle krav, som selskabet måtte have mod leasingtager eller lejer. Transportministeriet skal herved henvise til Transportministeriets overvejelser i pkt. 2.5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For så vidt angår Den Europæiske Menneskerettighedskonvention indeholder pkt. 3.1 og 3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger en grundig redegørelse for de relevante artikler samt retspraksis fra Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol vedrørende tredjemandskonfiskation. Det konkluderes endvidere i pkt. 3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at det er Transportministeriets vurdering, at lovforslaget kan gennemføres inden for rammerne af Den Europæiske Menneskerettighedskonvention. Dette er fortsat Transportministeriets vurdering.

I pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger anføres, at Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols praksis i et vist omfang synes at være uensartet og under udvikling. Det bemærkes derfor, at det ikke kan udelukkes, at der i konkrete tilfælde vil kunne være en mindre procesrisiko ved anvendelse af de foreslåede regler i praksis. Bemærkningen tager højde for, at fortolkningen af Den Europæiske Menneskerettighedskonvention udvikler sig gennem retspraksis. Endvidere relaterer forbeholdet sig alene til eventuelle enkelte konkrete sager. Dette ændrer imidlertid ikke på, at lovforslaget som generelt regelsæt efter Transportministeriets vurdering kan gennemføres inden for rammerne af Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.

Transportministeriet bemærker i den forbindelse, at EU-Domstolen den 14. januar 2021 – efter fremsættelsen af lovforslaget den 16. december 2020 – har afsagt dom i sagen C-393/19. Dommens betydning for den foreslåede ordning undersøges i øjeblikket.

For så vidt angår forholdet til grundlovens § 73 om ekspropriation bemærkes det, at det følger af grundlovens § 73, stk. 1, at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det følger videre af bestemmelsen, at en sådan afståelse alene kan ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.



Selvom en rettighed er beskyttet af grundlovens § 73, betyder det ikke uden videre, at ethvert indgreb i rettigheden har karakter af ekspropriation ("afståelse"). Der kan således foretages en række indgreb i beskyttede rettigheder, uden at der af den grund er tale om ekspropriation. Der tales i så fald om erstatningsfri regulering.

Afgørelsen af, om der er tale om ekspropriation eller erstatningsfri regulering, beror efter retspraksis på et samlet skøn over indgrebets beskaffenhed, jf. bl.a. Max Sørensen, Statsforfatningsret, 2. udg. ved Peter Germer (1979), side 412 f., og Alf Ross, Dansk Statsforfatningsret, 3. udg. ved Ole Espersen (1980), side 666 ff. Som momenter, der må tillægges betydning ved udøvelsen af dette skøn, peges navnlig på indgrebets formål, i hvilken grad indgrebet er generelt eller konkret (herunder om det rammer mange eller få rettighedshavere), indgrebets intensitet, om indgrebet angår en fremtidig eller en aktuel råden, og om der er tale om en tilintetgørelse af rettigheden eller en overførsel til andre fysiske eller juridiske personer.

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 færdselssikkerheden og bekæmpelse af kriminalitet, og som må forventes at være af forholdsvis begrænset intensitet, herunder i lyset af muligheden for at overvælte 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.

For så vidt angår Finans & Leasings bemærkninger vedrørende initiativet om den private straffeattest bemærker Transportministeriet, at en privat straffeattest alene kan rekvireres af den pågældende selv ved henvendelse til politiet. Der er således ikke tale om, at private selskaber (herunder leasingselskaber) får adgang til oplysninger i Det Centrale Kriminalregister, hverken ved system-adgang eller ved forespørgselsadgang. Det er således



op til den enkelte leasingtager eller lejer m.v., om vedkommende vil rekvirere og forevise en privat straffeattest i forbindelse med indgåelse af en leasing- eller lejeaftale, hvis dette måtte være et krav fra leasing- eller udlejningsselskabet. Transportministeriet finder det derfor ikke betænkeligt, at oplysninger om domme for vanvidskørsel kommer til at fremgår af den private straffeattest. Transportministeriet finder derimod, at initiativet i mange tilfælde vil kunne hjælpe leasing- og udlejningsselskaberne m.v. med at sikre sig mod, at køretøjer overlades til tidligere vanvidsbilister.

Med hensyn til en mulig adgang til Kørekortregisteret er det Transportministeriets umiddelbare vurdering, at det ville være uhensigtsmæssigt at give leasing- og udlejningsbranchen adgang til Kørekortregisteret, da dette ville indebære, at en bred og ubestemt kreds af medarbejdere ville få adgang til oplysninger om, hvilke kørekort der af politiet er registreret som stjålet, mistet eller inddraget, hvilket ville kunne udnyttes til kriminalitet. Spørgsmålet vil dog skulle afklares endeligt med Justitsministeriet.

For så vidt angår spørgsmålet om system-adgang via domstolene til insolvenserklæringer skal Transportministeriet henvise til justitsministerens besvarelse af 18. december 2020 af REU spørgsmål nr. 5 til L 66, hvoraf fremgår, at forslaget rejser såvel juridiske og økonomiske spørgsmål, og at Justitsministeriet fortsat er ved at undersøge disse spørgsmål.

For så vidt angår Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhederne og kloning af biler, bemærker Transportministeriet, at svindel med klonede biler på ingen måde er acceptabelt, og både Transportministeriet og Færdselsstyrelsen tager problematikken alvorligt.

Transportministeriet kan oplyse, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med synsvirksomhedernes syns- og omsynsaktiviteter efter en risikobaseret model. Tilsynsfrekvensen afhænger af synsstedets pointsaldo. Jo flere point et synssted har, jo oftere føres der tilsyn hos det pågældende synssted. Det betyder, at Færdselsstyrelsens tilsyn fokuseres hos synssteder med høj pointsaldo, dvs. hvor der begås flest fejl. Færdselsstyrelsens bilsynsinspektører udvælger fortrinsvist køretøjer i disse synsvirksomheder.

Ved kloning bliver et køretøj forsynet med et andet køretøjs identitet. Der kan eksempelvis være tale om et køretøj, der er blevet totalskadet i udlandet, hvorefter dets identitet (stelnummer) bliver overført til et stjålet køretøj af samme model.

Det er dog vanskeligt for synshallerne at opdage klonede køretøjer, da det ofte er professionelt udført. Derfor kræver det en tilbundsgående undersøgelse af køretøjets identitet, og i nogle tilfælde også adskillelse af køretøjet.



Når et brugt importeret køretøj fremstilles til syn hos en synsvirksomhed, skal synsvirksomheden foretage en identitetskontrol af køretøjet, hvor køretøjets originale registreringspapirer og køretøjets stelnummer kontrolleres. Er køretøjets ejer ikke i besiddelse af de originale registreringspapirer, skal der ved synet medbringes en tilladelse udstedt af Motorstyrelsen, om at køretøjet kan fremstilles til syn uden dokumentation for tidligere registrering. Et syn omfatter dermed ikke en tilbundsgående undersøgelse af køretøjets identitet, men som udgangspunkt alene kontrol af køretøjets påbudte mærkning (stelnummeret).

Hvis et køretøj har fået ihugget et nyt stelnummer, og dette er gjort professionelt, vil det derfor i mange tilfælde være svært for synsvirksomheden at opdage, at køretøjet er klonet.

Færdselsstyrelsen har oplyst, at styrelsen ikke har kendskab til, at synsvirksomhederne generelt godkender køretøjer med forfalsket identitet bevidst. Hvis det i forbindelse med et tilsyn konstateres, at et køretøj er klonet, vil Færdselsstyrelsen både orientere politiet og Motorstyrelsen.

Det er såvel Transportministeriets som Færdselsstyrelsens opfattelse, at indsatsen mod klonede køretøjer kræver en tværgående myndighedsindsats, da der f.eks. kan være tale om kriminelle forhold, der kræver en politimæssig efterforskning.

Med hensyn til en mulig licensordning for leasingbranchen har Transportudvalget den 13. januar 2021 ved TRU spørgsmål nr. 1 til L 127 (Forslag til ændring af færdselsloven – Skærpet indsats mod vanvidskørsel) anmodet transportministeren om at kommentere på en henvendelse fra Finans & Leasing, der bl.a. indeholder et sådant forslag. Transportministeriet vil derfor kommentere på forslaget om en licensordning ved besvarelsen af TRU spørgsmål nr. 1 til L 127. Transportministeriet forventer at besvare spørgsmålet inden den 4. februar 2021, hvor lovforslaget skal førstebehandles i Folketinget.

For så vidt angår evaluering af lovforslaget vil Transportministeriet følge udviklingen på området og løbende vurdere, om lovforslagets regler har haft den forventede effekt, og om de pågældende regler har haft uforudsete negative konsekvenser.

Dansk Bilbrancheråd har anført, at man anerkender de udfordringer, som lovforslaget adresserer, men at Dansk Bilbrancheråd finder, at lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation går for vidt.

Dansk Bilbrancheråd anfører, at lovforslagets indsatsområder synes at være såkaldte muskelbiler og relationen mellem visse leasingselskaber og leasingtager, der er konstrueret med det formål at sløre de reelle ejerforhold til de



såkaldte muskelbiler. Dansk Bilbrancheråd konkluderer på den baggrund, at f.eks. et bilværksted, som stiller en mindre lånebil til rådighed for en kunde, eller køretøjer udlånt til demonstrationsformål, ikke udgør et indsatsområde for lovforslaget, og at det er utilsigtet, at disse situationer omfattes af lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation.

Dansk Bilbrancheråd finder det urimeligt, at en værkstedsejer eller bilforhandler skal bære tabet ved en konfiskation af det udlånte eller udlejede køretøj, idet en værkstedsejer eller bilforhandler ikke har de samme muligheder som et leasingselskab for at undersøge førerens mulige betalingsevne i forhold til et eventuelt erstatningskrav.

Dansk Bilbrancheråd opfordrer derfor til, at udlejningsforhold omfattet af udlejningsbekendtgørelsen (korttidsudlejning) undtages fra lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation. Alternativt, at de pågældende udlejningsforhold undtages, hvis der er tale om køretøjer, som ikke overskrider nærmere fastsatte værdier for eksempelvis motorkraft og accelerationsevne.

Transportministeriet bemærker, at lovforslaget ikke er begrænset til vanvidskørsel, der foretages i større biler med stor motorkraft, eller vanvidskørsel, der foretages i leasede køretøjer. Vanvidskørsel er altid uacceptabelt og forkasteligt. Lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation er derfor rettet mod enhver form for vanvidskørsel, og det er således ikke utilsigtet, at vanvidskørsel, der foretages i mindre biler også er omfattet af lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation.

Det er Transportministeriets vurdering, at indførelse af en undtagelse for mindre biler og en undtagelse for udlejningsforhold omfattet af udlejningsbekendtgørelsen (korttidsudlejning) vil åbne op for væsentlige muligheder for omgåelse af lovforslagets konfiskationsregler, hvilket vil underminere lovforslagets formål om hurtigt og effektivt at få fjernet køretøjer anvendt til vanvidskørsel fra vejene. Transportministeriet finder derfor, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation er nødvendige for at opnå lovforslagets formål.

Transportministeriet skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på pkt. 2.5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at den ejer, der får sit køretøj konfiskeret, vil have et økonomisk krav på køretøjets værdi mod den fører, hvis kørsel har forårsaget konfiskationen. Ejeren vil herved kunne kompenseres for det tab, som konfiskationen medfører. Det fremgår endvidere af pkt. 2.5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at konfiskation af tredjemands køretøj ikke kan ske, hvis konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Det kan f.eks. være, hvis ejeren godtgør, at særlige omstændigheder konkret gør et erstatningskrav illusorisk.



Transportministeriet bemærker endvidere, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation alene vil gælde de groveste og farligste færdselslovs-overtrædelser.

Transportministeriet bemærker i den sammenhæng, at værksteder og bilforhandlere – på samme måde som leasing- og udlejningsselskaber mv. – allerede i dag håndterer den erhvervsrisiko, at de kan miste deres udlånte køretøjer, f.eks. fordi de bliver stjålet eller totalskadet i et trafikuheld. Virksomhederne er endvidere generelt underlagt den erhvervsrisiko, at låntager eller lejer ikke har fornøden betalingsevne i forhold til eventuelle krav, som virksomhederne måtte have mod låntager eller lejer.

Dansk Industri, DI Transport, ATL Transportens Arbejdsgivere, DI Dansk Byggeri og DI Bilbranchen har i et fælles høringssvar anført, at man støtter kampen mod vanvidskørsel og de skærpede sanktioner rettet mod føreren af køretøjet i tilfælde af vanvidskørsel. Høringsparterne kan dog ikke støtte lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation.

Høringsparterne anfører, at formålet med lovforslaget er at ramme tilfælde, hvor bestemte leasingselskaber har kontakt til organiseret kriminalitet, men at lovforslaget utilsigtet også rammer en række erhvervsvirksomheder.

Reglerne om tredjemandskonfiskation vil også omfatte delebiler, udlejningsbiler og bilforhandlere med demonstrationsbiler, hvilket efter høringsparternes opfattelse ikke er rimeligt, da de pågældende virksomheder ikke har samme muligheder for at kontrollere brugernes kreditværdighed m.v., som et leasingselskab. Derfor rammer regler om tredjemandskonfiskation ifølge høringsparterne disse virksomheder uforholdsmæssigt hårdt.

Høringsparterne anfører, at reglerne om tredjemandskonfiskation også vil ramme ejere af varebiler, f.eks. virksomheder inden for madudbringning, varekørsel og håndværkere, uforholdsmæssigt hårdt, idet mange af disse virksomheder er små og mellemstore virksomheder med få varebiler, og hvor varebilen udgør en afgørende del af produktionsapparatet. Høringsparterne anfører, at konfiskation af køretøjet i disse tilfælde derfor også vil medføre tab af indtægter. Tilsvarende gælder for taxavognmænd og andre vognmandsvirksomheder med ansatte chauffører.

For så vidt angår vognmandsvirksomheder med ansatte chauffører, vil der være tale om meget dyre lastbiler, hvorfor konfiskation efter høringsparternes opfattelse vil være uproportionel.

Høringsparterne opfordrer derfor til, at lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation begrænses til at gælde tilfælde, hvor ejeren har været vidende om eller burde være vidende om, at køretøjet ville blive brugt til van-



vidskørsel. Alternativt finder høringsparterne, at delebiler og kortere biludlejning bør undtages. Høringsparterne finder under alle omstændigheder, at erhvervskøretøjer, herunder varebiler, lastbiler og taxa helt bør undtages, når vanvidskørslen er foretaget af en ansat chauffør.

Høringsparterne anfører endvidere, at det ikke fremgår tydeligt af lovforslaget, om konfiskationen også omfatter gods, værktøj eller lignende, der fragtes i køretøjet.

Høringsparterne anfører endeligt, at chauffører i tilfælde af højresvingsulykker, der har medført dødsfald, pr. automatik sigtes for uagtsomt manddrab, indtil skyldsspørgsmålet er afklaret. Høringsparterne finder, at lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation ikke må føre til, at lastbilen i disse tilfælde konfiskeres fra ejeren (vognmanden), før skyldsspørgsmålet er afklaret.

Transportministeriet bemærker, at lovforslaget bl.a. har til formål at slå hårdt ned på leasingselskaber, der har relationer til organiseret kriminalitet. Lovforslaget er dog ikke begrænset hertil, hvilket bl.a. fremgår af pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Lovforslaget har til formål at slå hårdt ned på enhver form for vanvidskørsel, idet vanvidskørsel altid er uacceptabelt og forkasteligt. Lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation er derfor rettet mod enhver form for vanvidskørsel, og det er således ikke utilsigtet, at vanvidskørsel, der foretages i biler omfattet af delebilsordninger eller erhvervskøretøjer også er omfattet af lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation.

For så vidt angår undtagelse af køretøjer omfattet af udlejningsforhold af kortere varighed skal Transportministeriet henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.

Transportministeriet anerkender, at tredjemandskonfiskation af erhvervskøretøjer kan være meget indgribende for ejeren. Det er dog Transportministeriets opfattelse, at indførelse af en undtagelse for erhvervskøretøjer også vil åbne op for væsentlige muligheder for omgåelse af lovforslagets konfiskationsregler, hvilket vil underminere lovforslagets formål om hurtigt og effektivt at få fjernet køretøjer anvendt til vanvidskørsel fra vejene. Tilsvarende vil efter Transportministeriets opfattelse gøre sig gældende for køretøjer omfattet af delebilsordninger. Transportministeriet finder derfor, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation er nødvendige for at opnå lovforslagets formål.

Transportministeriet skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på pkt. 2.5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at den ejer, der får sit køretøj konfiskeret, vil have et økonomisk krav på køre-



tøjets værdi mod den fører, hvis kørsel har forårsaget konfiskationen. Ejeren vil herved kunne kompenseres for det tab, som konfiskationen medfører. Det fremgår endvidere af pkt. 2.5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at konfiskation af tredjemands køretøj ikke kan ske, hvis konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Det kan f.eks. være, hvis ejeren godtgør, at særlige omstændigheder konkret gør et erstatningskrav illusorisk.

Transportministeriet bemærker endvidere, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation alene vil gælde de groveste og farligste færdselslovs-overtrædelser. Transportministeriet forventer derfor ikke, at det danske transporterhverv vil blive ramt af et stort antal sager om tredjemandskonfiskation, ligesom de foreslåede regler efter Transportministeriets opfattelse vil udgøre en naturligt anledning til, at erhvervsvirksomheder med ansatte chauffører foretager den fornødne instruktion af sine ansatte.

Færdselslovens konfiskationsregler omfatter efter deres udtrykkelige ordlyd alene selve køretøjet. Dette er også tilfældet for de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation. Gods, værktøj og lignende, der måtte blive transporteret i køretøjet, vil derfor ikke kunne konfiskeres med hjemmel i færdselsloven.

For så vidt angår høringsparternes bemærkninger om højresvingsulykker bemærker Transportministeriet, at uagtsomt manddrab (straffelovens § 241) i henhold til lovforslaget alene skal betragtes som vanvidskørsel, hvis der er tale om uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 241, 2. pkt.). Transportministeriet skal herved henviser til bl.a. pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det fremgår endvidere af den foreslåede § 133 a, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 13), at tredjemandskonfiskation alene omfatter tilfælde, hvor føreren har kørt spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller hvis føreren ved kørslen har begået forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4 (særlig hensynsløs kørsel), nr. 10 (kørsel med en hastighed over 200 km i timen) eller nr. 11 (kørsel med en hastighed over 100 km i timen med en samtidig overtrædelse af hastighedsgrænsen med 100 pct.). En sigtelse for uagtsomt manddrab (f.eks. i forbindelse med en højresvingsulykke) vil derfor efter lovforslagets regler ikke medføre konfiskation af køretøjet, medmindre føreren ved kørslen har begået et af de ovennævnte forhold (vanvidskørsel).

DTL har anført, at man er enige med regeringen i at sende et klart og tydeligt signal om, at samfundet ikke vil acceptere vanvidskørsel. DTL er dog ikke enige i lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation, når der er tale om erhvervskøretøjer indregistreret til godskørsel for fremmed regning.



Efter DTL's opfattelse vil det i disse tilfælde være uforholdsmæssigt indgribende, da der gøre indgreb i vognmandens erhverv og mulighed for at skaffe sig indtægt som følge af en ansats chaufførs vanvidskørsel.

DTL anfører endvidere, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation er i strid med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention. Lastbiler og varebiler indregistreret til godskørsel for fremmed regning bør derfor undtages fra lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation.

For så vidt angår undtagelse af Lastbiler og varebiler indregistreret til godskørsel for fremmed regning skal Transportministeriet henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Dansk Industri, DI Transport, ATL Transportens Arbejdsgivere, DI Dansk Byggeri og DI Bilbranchen.

For så vidt angår forholdet til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention skal Transportministeriet henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Finans & Leasing og Autobranchen Danmark.

Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD) har anført, at man er skeptisk og bekymret for, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation finder anvendelse på vognmandserhvervet, der risikerer at få konfiskeret lastbiler.

SLD er ligeledes bekymret for, at lovforslagets definition af vanvidskørsel som omfattende uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder, indebærer, at en situation, hvor en ansat chauffør er involveret i en højresvingsulykke med dødelig udgang, kan medføre, at vognmandens lastbil konfiskeret.

SLD er endvidere bekymret for, om sager, hvor føreren er involveret i et færdselsuheld og har overtrådt køre- og hviletidsreglerne, kan medfører konfiskation af vognmandens køretøj.

SLD finder, at tredjemandskonfiskation er et uproportionelt tiltag i forhold til vognmandserhvervet og finder i øvrigt, at dette ikke flugter med de anførte formål med lovforslaget.

Transportministeriet bemærker, at det fremgår af den foreslåede § 133 a, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 13), at tredjemandskonfiskation alene omfatter tilfælde, hvor føreren har kørt spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller hvis føreren ved kørslen har begået forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4 (særlig hensynsløs kørsel), nr. 10 (kørsel med en hastighed over 200 km i timen) eller nr. 11 (kørsel med en hastighed over 100 km i timen med en samtidig overtrædelse af hastighedsgrænsen med 100 pct.). Overtrædelser af køre- og hvile-



tidsreglerne vil derfor efter lovforslagets regler ikke medføre konfiskation af køretøjet, medmindre føreren ved kørslen samtidig har begået et af de ovennævnte forhold (vanvidskørsel).

For så vidt angår SLD's øvrige bemærkninger skal Transportministeriet henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Dansk Industri, DI Transport, ATL Transportens Arbejdsgivere, DI Dansk Byggeri og DI Bilbranchen.

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

Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet er dog kritiske over for de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation. Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet anfører, at lovforslaget bygger på et mangelfuldt datagrundlag, og der er derfor ingen dokumentation for det reelle omfang af vanvidskørsel eller dokumentation for, at tredjemandskonfiskation vil have en effekt på omfanget af vanvidskørsel.

Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet er derfor skeptiske overfor, om tredjemandskonfiskation vil bidrage til at højne færdselssikkerheden og forbedre kriminalitetsbekæmpelsen. Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet finder derimod, at de foreslåede strafskærper er tilstrækkelige til at opnå lovens formål

Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet finder, at lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation er i strid med proportionalitetsprincippet og er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt. Det er endvidere Dansk Erhvervs og Dansk Mobilitets opfattelse, at de foreslåede regler er i strid med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.

Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet mener derfor, at reglerne om tredjemandskonfiskation bør udgå af lovforslaget, alternativt at der først skal være mulighed for tredjemandskonfiskation i andengangstilfælde.

Dansk Mobilitet foreslår endvidere, at der indføres en due-dilligence certificeringsordning, der undtager biludlejningsselskaber fra konfiskationsbestemmelserne, hvis udlejer har visse processer på plads, f.eks. i forhold til kontrol af lejerens økonomi.

Endelig anfører Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet, at loven bør evalueres efter en kortere periode, f.eks. 12 måneder.



Transportministeriet skal henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Finans & Leasing og Autobranchen Danmark samt til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Dansk Industri, DI Transport, ATL Transportens Arbejdsgivere, DI Dansk Byggeri og DI Bilbranchen.

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) har anført, at man fuldt ud tilslutter sig regeringens ønske om at fjerne vanvidsbilister fra vejene, og at et middel hertil kan være skærpede straffe.

DBFU er dog stærkt kritisk over for de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation, idet intet leasing- eller udlejningsselskab eller anden tredje-
mand kan sikre sig mod en føreres eventuelle vanvidskørsel ved at foretage en kreditvurdering. Efter DBFU's opfattelse er ethvert tab (økonomisk straf) for ejeren af køretøjet urimeligt, når ejeren ikke selv har begået noget strafbart.

DBFU foreslår på den baggrund, at køretøjer anvendt til vanvidskørsel skal inddrages på stedet, men tilbageleveres til ejeren, efter at politiet eventuelt har sikret tekniske beviser m.v. DBFU foreslår endvidere, at vanvidsbilisten i stedet for tredjemandskonfiskation i alle tilfælde skal idømmes en bøde svarende til værdien af det førte køretøj.

Transportministeriet skal henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Finans & Leasing og Autobranchen Danmark samt til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.

ITD tilkendegiver sin klare opbakning til lovforslagets hensigt om, at det skal være trygt og sikkert at færdes i trafikken. ITD er derfor også enig i, at der skal sættes hårdt ind over for vanvidskørsel.

ITD er dog stærkt bekymret for, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation finder anvendelse for transporterhvervet. ITD anser det for dybt urimeligt, at pålægge virksomhederne store økonomiske tab for en forseelse, som de ikke selv er ansvarlig for.

ITD påpeger endvidere, at konfiskation af virksomheders køretøjer medfører, at virksomhederne ikke har adgang til produktionsapparatet, hvilket vil medføre yderligere tab.

ITD finder det samtidig problematisk, at ejeren må søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav mod føreren, idet tunge erhvervskøretøjer er meget dyre, og at det derfor kan blive problematisk at få godtgjort hele det berørte beløb.



ITD foreslår derfor, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation ikke skal finde anvendelse for køretøjer med en tilladt totalvægt over 3.500 kg.

ITD anfører endvidere, at lovforslagets bemærkninger om, at uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder medfører, at der er meget vide rammer for, hvornår konfiskation kan ske. Samtidig finder ITD, at færdselslovens bestemmelse om ”særlig hensynsløs kørsel” er en meget vid og uklar bestemmelse, og det vil derfor være umuligt for en ejer at tage forholdsregler med hensyn til at forhindre en eventuel overtrædelse heraf.

Transportministeriet bemærker, at det fremgår af den foreslåede § 133 a, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 13), at tredjemandskonfiskation alene omfatter tilfælde, hvor føreren har kørt spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller hvis føreren ved kørslen har begået forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4 (særlig hensynsløs kørsel), nr. 10 (kørsel med en hastighed over 200 km i timen) eller nr. 11 (kørsel med en hastighed over 100 km i timen med en samtidig overtrædelse af hastighedsgrænsen med 100 pct.). Lovforslagets regler vil derfor ikke medføre konfiskation af et køretøj, medmindre føreren ved kørslen har begået et af de ovennævnte forhold.

For så vidt angår den gældende færdselslovs § 126, stk. 1, nr. 4, om særlig hensynsløs kørsel, indeholder pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger en udførlig redegørelse for bestemmelsen indhold og således, hvad der skal forstås ved særlig hensynsløs kørsel. Transportministeriet skal henvise hertil.

For så vidt angår ITD's øvrige bemærkninger skal Transportministeriet henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Finans & Leasing og Autobranchen Danmark, til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Dansk Industri, DI Transport, ATL Transportens Arbejdsgivere, DI Dansk Byggeri og DI Bilbranchen samt til ministeriet bemærkninger til høringssvaret fra Dansk Bilbrancheråd.

GoMore, GreenMobility og SHARENOW København har i et fælles høringssvar anført, at man støtter regeringens ønske om at begrænse vanvidskørsel.

Høringsparterne anfører, at dele- og bybilsbranchen fuldt ud forstår nødvendigheden af konfiskation af køretøjer, da det kan have en særdeles afskrækkende effekt på ejere af køretøjer, der bevidst muliggør vanvidskørsel.

Det er høringsparternes overbevisning, at samfundet bedst begrænser vanvidskørsel, inden bilisterne sætter sig bag rettet. Derfor foreslår høringsparterne en række tiltag, der efter høringsparternes opfattelse sikrer, at potentielle vanvidsbilister fjernes fra vejene, inden de udsætter andre for livsfare.



Konfiskation vil have begrænset eller ingen effekt i dele- og bybilsbranchen. Hvis en bruger foretager vanvidskørsel, vil den pågældende kunde isoleret set fortsat have mulighed for at anvende et nyt køretøj i flåden, eller benytte en anden aktørs bilflåde. Konfiskation vil derfor ikke have nogen effekt.

Høringsparterne anfører, at krav om fremvisning af straffeattest alene vil have begrænset effekt i branchen. For det første vil det kun være et fåtal af brugere, der vil færdiggøre tilmeldingsprocessen, og for det andet vil et sådant krav kun have effekt, hvis straffeattest skal fremvises ved hver ny udlejning eller brug. Dette vil efter høringsparternes opfattelse reelt umuliggøre udlejning.

Høringsparterne bemærker endvidere, at skatteforhold ikke er værdifulde i forhold til at vurdere, om en bruger er en potentiel vanvidsbilist. Derfor mener høringsparterne ikke, at adgang til eSkat er et værktøj, som branchen kan bruge.

Høringsparterne foreslår i stedet, at dele- og bybilsbranchen bør få adgang til et register eller en sortlistning over dømte vanvidsbilister, så udelukkelsen kan ske automatisk før brug. Registeret eller sortlistningen bør føres af branchen selv ud fra offentlig kendte og objektive kriterier.

Det mest effektive vil dog efter høringsparternes opfattelse være at give dele- og bybilsbranchen adgang til Kørekortregisteret, så det kontinuerligt kan kontrolleres, om et kørekort er gyldigt. Dette vil skulle administreres af Rigspolitiet som en "hit/no hit"-løsning.

Transportministeriet bemærker, at dele- og bybilsbranchen allerede efter de gældende persondataretlige regler selv vil have mulighed for at oprette et privat advarselsregister. Hvilke oplysninger der vil kunne indgå i et sådant advarselsregister samt de nærmere betingelser for behandling af personoplysninger, herunder betingelserne for registrering i advarselsregisteret, beror på de persondataretlige regler. Transportministeriet skal derfor henvise dele- og bybilsbranchen til Datatilsynet, der fører tilsyn med overholdelse af den persondataretlige lovgivning.

For så vidt angår spørgsmålet om adgang til Kørekortregisteret skal Transportministeriet henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Finans & Leasing og Autobranchen Danmark.

Forsikring & Pension har anført, at man overordnet støtter intentionerne i lovforslaget, da forsikringsbranchen er enig i, at vanvidskørsel skal begrænses mest muligt og straffes hårdt.

Forsikring & Pension finder dog, at lovforslaget har fået et meget bredt anvendelsesområde, idet de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation også



vil finde anvendelse for almindelige korte udlejningsforhold, hvor lejerer uforvarende f.eks. kører 85 km i timen efter at have overset et skilt med en hastighedsbegrænsning på 40 km i timen.

Forsikring & Pension anfører, at leasingselskaber har meget begrænset mulighed for at vurdere, om et konkret køretøj vil blive anvendt til vanvidskørsel. Det er endvidere efter Forsikring & Pensions opfattelse yderst sjældent, at et leasingselskab vil kunne få dækket et tab hos leasingtager, hvorfor leasingselskabet kommer til at stå med det fulde tab, selvom selskabet har undersøgt leasingtagers økonomiske forhold nøje.

Forsikring & Pension anfører endvidere, at man langt fra er sikker på, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation ikke vil blive betragtet som ekspropriation. Forsikring & Pension hæfte sig ved, at dette forhold efter Forsikring & Pensions opfattelse tilsyneladende ikke er vurderet nærmere eller belyst i lovforslagets bemærkninger. Forsikring & Pension er derfor betænkelig i forhold til lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation.

Forsikring & Pension har en række andre forslag, der efter Forsikring & Pensions opfattelse kan bidrage væsentligt og målrettet til yderligere styrkelse af motorområdet, bedre regelefterlevelse og begrænsning af kriminalitet med biler i form af vanvidskørsel og svindel med biler.

Forsikring & Pension foreslår i den forbindelse, at kontrollen med import, toldsyn og registreringssyn forbedres for at mindske forekomsten af klonede biler og for at sikre, at der er overensstemmelse mellem den stand, der angives ved et toldsyn og et efterfølgende registreringssyn, hvis disse to ligger inden for en kort periode.

Transportministeriet bemærker, at lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation alene finder anvendelse i de tilfælde, der er angivet i den foreslåede § 133 a, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 13). Tredjemandskonfiskation vil således alene skulle ske i tilfælde, hvor føreren har kørt spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller hvis føreren ved kørslen har begået forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4 (særlig hensynsløs kørsel), nr. 10 (kørsel med en hastighed over 200 km i timen) eller nr. 11 (kørsel med en hastighed over 100 km i timen med en samtidig overtrædelse af hastighedsgrænsen med 100 pct.).

Det er derfor ikke korrekt, at lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation vil finde anvendelse i et tilfælde, hvor der køres med 85 km i timen på en strækning med hastighedsgrænse på 40 km i timen. Efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 11, skal hastighedsgrænsen ikke blot være overtrådt med mere end 100 pct. Den konkrete hastighed skal samtidig have udgjort mere end 100 km i timen.



Det er Transportministeriets opfattelse, at en fører ikke på grund af et øjeblikks uopmærksomhed kan "komme til" at overskride hastighedsgrænserne med mere end 100 pct., hvis hastigheden samtidig er mere end 100 km i timen. Hvis man f.eks. kører 101 km i timen i tættere bebygget område, hvor hastighedsgrænsen er 50 km i timen, og visse steder nedsat til 40 km i timen, kan der efter Transportministeriets opfattelse således ikke være tale om et øjekliks uopmærksomhed.

Transportministeriet kan oplyse, at forholdet til grundlovens § 73 naturligvis har været vurderet, og Transportministeriet skal herved henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Finans & Leasing og Dansk Bilbrancheråd.

For så vidt angår Færdselsstyrelsens tilsyn med synshallerne og problematikken omkringklonedede biler skal Transportministeriet endvidere henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Finans & Leasing og Dansk Bilbrancheråd.

Transportministeriet har i øvrigt noteret sig Forsikring & Pensions forslag vedrørende kontrol på motor- og synsområdet. Transportministeriet finder dog, at de ligger uden for rammerne af nærværende lovforslag.

FDM har anført, at lovforslaget indeholder mange gode elementer, som f.eks. de forskellige strafskærper, som FDM kun kan bakke op om.

FDM er dog kritisk i forhold til lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation. Med disse regler straffer man bilejere, der ikke har gjort noget ulovligt og ikke har haft mulighed for at gardere sig. Det mener FDM ikke er rimeligt.

Reglerne om tredjemandskonfiskation rammer også privatpersoner, der låner bilen ud til familie eller omgangskreds, og dele- og bybilsordninger. FDM anfører, at det her ofte vil være vanskeligt for den private bilejer på forhånd at kunne forudse, at låntager eller lejer ender med at køre vanvidskørsel i det konkrete tilfælde. FDM mener i den sammenhæng, at et erstatningskrav mod føreren ikke er nogen garanti for, at bilejeren kan begrænse sit økonomiske tab, herunder fordi gerningsmanden typisk vil ende i fængsel.

FDM opfordrer til, at man i stedet indfører en ordning, hvor køretøjet umiddelbart beslaglægges af politiet, men hvor køretøjet hurtigt udleveres til køretøjets ejer. Kun hvis det sandsynliggøres, at ejeren var bekendt med, at der var en overhængende risiko for, at føreren ville køre vanvidskørsel (f.eks. i gentagelsestilfælde) kan konfiskation komme på tale.



FDM opfordrer også til, at lovforslaget følges op med flere færdselsbetjente på vejene for at sikre generel færdselssikkerhed og for at stoppe vanvidskørsel. Ligeledes finder FDM, at domstolene tilføres ressourcer, så der kan ske en hurtig og effektiv behandling af færdselssager.

Transportministeriet bemærker, at der i en situation, hvor et beslaglagt køretøj tilbageleveres til den private bilejer, ikke vil være nogen garanti for, at køretøjet ikke på ny udleveres til den fører, der har kørt vanvidskørsel.

Af hensyn til færdselssikkerheden og af hensyn til kriminalitetsbekæmpelse er det derfor efter Transportministeriets opfattelse nødvendigt, at der indføres regler om øget mulighed for tredjemandskonfiskation, så det sikres, at biler anvendt til vanvidskørsel hurtigt og effektivt fjernes fra gaderne.

Transportministeriet bemærker endvidere, at en eventuelt undtagelse for køretøjer, der ejes af privatpersoner, efter ministeriet vurdering vil åbne op for væsentlige muligheder for omgåelse af lovforslagets konfiskationsregler, hvilket vil underminere lovforslagets formål om hurtigt og effektivt at få fjernet køretøjer anvendt til vanvidskørsel fra vejene. Transportministeriet finder derfor, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation er nødvendige for at opnå lovforslagets formål.

Transportministeriet skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på pkt. 2.5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at den ejer, der får sit køretøj konfiskeret, vil have et økonomisk krav på køretøjets værdi mod den fører, hvis kørsel har forårsaget konfiskationen. Ejeren vil herved kunne kompenseres for det tab, som konfiskationen medfører. Det fremgår endvidere af pkt. 2.5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at konfiskation af tredjemands køretøj ikke kan ske, hvis konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Det kan f.eks. være, hvis ejeren godtgør, at særlige omstændigheder konkret gør et erstatningskrav illusorisk.

Endvidere vil konfiskation i medfør af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 133 a, stk. 12 (der med lovforslaget bliver stk. 13), kunne undlades, hvis særlige grunde undtagelsesvist taler herfor. Dette vil f.eks. kunne være tilfældet, hvis ganske særlige familiemæssige eller sociale forhold vil bevirke, at konfiskation i det konkrete tilfælde vil have uforholdsmæssig indgribende betydning for den pågældende. Transportministeriet skal herved henvise til pkt. 2.5.2.3 og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13.



Den foreslåede adgang til tredjemandskonfiskation er således ikke undtagelsesfri, og der er herved taget højde for, at der kan være særlige situation, hvor konfiskation vil være uforholdsmæssigt indgribende og derfor kan undlades.

Danske Motorcyklister finder overordnet, at der er tale om et fornuftigt lovforslag. Danske Motorcyklister har dog en stor bekymring vedrørende de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation. Danske Motorcyklister finder særligt den udvidede adgang til at konfiskere privatejede køretøjer, ejet af en anden end føreren, stærkt betænkeligt.

Danske Motorcyklister anfører, at man næppe kan forestille sig, at forældre vil anlægge en erstatningssag mod sine børn. Reglerne vil efter Danske Motorcyklisters opfattelse derfor formentlig føre til, at mange nye bilister ikke længere kan låne forældrenes bil, hvilket på sigt kan føre til dårligere trafikanter.

Danske Motorcyklister anfører endvidere, at reglerne indebærer, at man som ejer kan opnå forsvarsbeskikkelse under sagen, men den efterfølgende inddrivelse af erstatningskravet skal foretages af ejeren selv. Danske Motorcyklister mener ikke, at det er rimeligt, at ejeren selv skal stå med den byrde.

Danske Motorcyklister er ikke enig i, at man som ejer, der låner et køretøj ud, altid har et indgående kendskab til den, man låner køretøjet til. Danske Motorcyklister angiver som eksempler her på prøvekursler i forbindelse med private handler og udlån til venner. Danske Motorcyklister mener ikke, at man i disse situationer har et indgående kendskab til låntagers økonomi, og Danske Motorcyklister mener ikke, at det kan forlanges, at potentielle købere og venner afkræves et kontoudtog og en straffeattest inden udlån.

Danske Motorcyklister mener endvidere, at der kan rejses spørgsmål om, hvorvidt regler om tredjemandskonfiskation er i strid med grundlovens § 73, og at lovforslaget ikke tager stilling hertil.

Danske Motorcyklister finder forslagens bestemmelser om ubetinget fængselsstraf i førstegangstilfælde for visse hastighedsovertrædelser retssikkerhedsmæssigt betænkeligt.

Danske Motorcyklister henviser herved til tilfælde, hvor en hastighedsovertrædelse sker uforsætligt med over 100 pct. på en strækning med en hastighedsbegrænsning på 50 km i timen, eller kørsel med 200 km i timen på en øde motorvej, uden at kørslen i øvrigt har været til gene eller fare for andre trafikanter.



Danske Motorcyklister foreslår, at der indføres en undtagelse for meget kortvarige overskridelser, f.eks. i forbindelse med en reparation eller prøve-kørsel, og at der i øvrigt bør angives en række formildende omstændigheder i lovforslagets bemærkninger.

Med hensyn til lovforslagets bestemmelser om ubetinget fængselsstraf i førstegangstilfælde for de alvorligste hastighedsovertrædelser bemærker Transportministeriet, at der generelt er en overordentlig høj færdselssikkerhedsmæssig risiko forbundet med kørsel med mere end 200 km i timen og kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen. I sidstnævnte tilfælde gælder dette navnlig i tætte bebygget område med en hastighedsgrænse på 50 km i timen. Samtidig vil en hastighedsoverskridelse af den pågældende karakter være så stor, at den ikke kan ske ved et øjeblikks uopmærksomhed.

Selv i tilfælde, hvor man f.eks. kommer fra en landevej med en hastighedsgrænse på 80 km i timen og passerer et byskiltet med 101 km i timen, vil den pågældende fører allerede have overtrådt hastighedsgrænsen på landevejen ganske betydeligt, og der er derfor ikke tale om en kørselsfejl, der skyldes et øjeblikks uopmærksomhed.

Det er derfor Transportministeriets opfattelse, at kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen og kørsel med mere end 200 km i timen i alle tilfælde skal omfattes af definitionen på vanvidskørsel.

For så vidt angår muligheden for at fastsætte en undtagelsesbestemmelse for kortvarige hastighedsoverskridelser, bemærker Transportministeriet, at det er ministeriets vurdering, at det ikke er muligt at udfærdige en undtagelsesbestemmelse for kortvarige hastighedsovertrædelser eller for andre konkrete omstændigheder ved selve hastighedsovertrædelser, uden at politiets håndhævelse af reglerne herved vil blive væsentlig vanskeliggjort.

Den præventive effekt forbundet med, at køretøjet umiddelbart på stedet kan beslaglægges af politiet med henblik på senere konfiskation, forudsætter, at der ikke er væsentlige skønmæssige elementer knyttet til vurderingen af de overtrædelser, der skal medfører konfiskation.

Transportministeriet bemærker endvidere, at det fremgår af pkt. 2.1.2, at den endelige fastsættelse af straffen fortsat vil bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og de i lovforslaget angivne straffniveauer vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.



For så vidt angår forholdet til grundlovens § 73 skal Transportministeriet henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Finans & Leasing og Dansk Bilbrancheråd.

Institut for Menneskerettigheder har vedrørende de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation anført, at lovforslagets bemærkninger indeholder en ganske grundig beskrivelse af retten til respekt for ejendom efter artikel 1 i 1. Tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og en grundig gennemgang af retspraksis fra Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol.

Institut for Menneskerettigheder har noteret sig Transportministeriet vurdering af, at lovforslaget er i overensstemmelse med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, men at det ikke kan udelukkes, at der i konkrete tilfælde vil kunne være en mindre procesrisiko ved anvendelse af reglerne i praksis.

Denne mindre procesrisiko bør efter Institut for Menneskerettigheds opfattelse føre til, at udgangspunktet om konfiskation af tredjemands ejendom, når denne er privatperson, blødes en smule op, ved at muligheden for at gøre undtagelse for reglerne ikke foreslås fortolket helt så snævert, som lovforslaget lægger op til.

Institut for Menneskerettigheder finder endvidere, at lovforslaget bør berøre spørgsmålet om, hvorvidt indgreb efter loven udgør ekspropriation i grundlovens forstand, herunder hvilke momenter der er væsentlige for denne vurdering.

Transportministeriet bemærker indledningsvist, at Institut for Menneskerettigheder ikke har anført, hvad "en smule opblødning" af undtagelsesmulighederne over for privatpersoner efter instituttets opfattelse bør bestå i.

Transportministeriet bemærke endvidere, at det fremgår af den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., at konfiskation af tredjemands køretøj ikke kan ske, hvis konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Det fremgår endvidere af pkt. 2.5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at dette f.eks. kan være tilfældet, hvis ejeren godtgør, at særlige omstændigheder konkret gør et erstatningskrav illusorisk. Der er som anført tale om et eksempel og angivelsen af undtagelsesmuligheder er derfor ikke udtømmende.

Transportministeriet skal endvidere henlede opmærksomheden på, at konfiskation i medfør af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 133 a, stk. 12 (der med lovforslaget bliver stk. 13), vil kunne undlades, hvis særlige grunde undtagelsesvist taler herfor. Dette vil f.eks. kunne være tilfældet, hvis ganske særlige familiemæssige eller sociale forhold vil bevirke, at



konfiskation i det konkrete tilfælde vil have uforholdsmæssig indgribende betydning for den pågældende. Transportministeriet skal herved henvise til pkt. 2.5.2.3 og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13. Undtagelsesbestemmelsen i færdselslovens § 133 a, stk. 12 (der med lovforslaget bliver stk. 13), vil navnlig kunne tænkes at blive aktuel i forhold til privatpersoner.

Den foreslåede adgang til tredjemandskonfiskation er således ikke undtagelsesfri. Der er som anført tale om snævre undtagelsesbestemmelser, men det er Transportministeriets opfattelse, at der herved er taget højde for, at der kan være særlige situation, hvor konfiskation vil være uforholdsmæssigt indgribende og derfor kan undlades.

For så vidt angår forholdet til grundlovens § 73 om ekspropriation skal Transportministeriet henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Finans & Leasing og Dansk Bilbrancheråd.

Advokatrådet har anført, at rådet savner, at der i lovforslagets bemærkninger gøres overvejelser om grundlovens § 73, men kan i øvrigt tilslutte sig, at der er en mindre procesrisiko i forhold til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.

Advokatrådet anfører endvidere, at rådet går ud fra, at den forsvarsbeskikkelse, som lovforslaget lægger op til i forhold til en tredjemand, der får sit køretøj konfiskeret, ikke omfatter en eventuel efterfølgende civilretlig tvist. Advokatrådet finder, at det derfor bør overvejes at præcisere, at advokaten i tilfælde af, at retten udskiller et spørgsmål om erstatning, ikke er forpligtet til at forfølge kravet civilretligt, idet hvervet er endt, når straffesagen eller en udskilt konfiskationssag er afsluttet.

Advokatrådet bemærker, at det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at tredjemandskonfiskation i alle tilfælde vil være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, hvis det kan dokumenteres, at det anvendte køretøj på gerningstidspunktet var stjålet.

Advokatrådet anfører i den forbindelse, at der navnlig i familie- og samlivsforhold kan opstå tvivl om grænsen mellem lån og brugstyveri, og hvor bil ejerens stillingtagen hertil kan have afgørende betydning. Forældre og andre nærtstående vil således kunne befinde sig i en vanskelig konflikt i forhold til eventuelt at anmelde et køretøj for stjålet, hvis føreren er et barn eller anden nær relation.

Advokatrådet anerkender, at det er et politisk spørgsmål, om der skal ske konfiskation af lånte biler i familieforhold. Advokatrådet anbefaler dog, at det overvejes at formulere lovforslagets bemærkninger, således at domstolene i konkrete tilfælde kan undlade at konfiskere køretøjer i familieforhold



(f.eks. i førstegangstilfælde), selvom brug af køretøjet ikke i strafferetlig henseende kan anses for brugstyveri.

Transportministeriet kan bekræfte, at den forsvarsbeskikkelse, som der bliver mulighed for efter de foreslåede bestemmelser i § 119, stk. 6 og 7 (lovforslagets § 1, nr. 6), ikke omfatter en eventuel efterfølgende civilretlig tvist.

For så vidt angår spørgsmålet om tredjemandskonfiskation i forbindelse med lån af køretøjer i familieforhold og lignende bemærker Transportministeriet, at en undtagelsesmulighed, som foreslået af Advokatrådet, efter ministeriets vurdering vil åbne op for væsentlige muligheder for omgåelse af lovforslagets konfiskationsregler, hvilket vil underminere lovforslagets formål om hurtigt og effektivt at få fjernet køretøjer anvendt til vanvidskørsel fra vejene. Transportministeriet finder derfor, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation er nødvendige for at opnå lovforslagets formål. Dette gælder også i familieforhold.

For så vidt angår forholdet til grundlovens § 73 og forholdet til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention skal Transportministeriet henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Finans & Leasing og Dansk Bilbrancheråd.

Landsforeningen af Forsvarsadvokater har anført, at man ser med bekymring på en udvikling, hvor lovgiver objektiviserer det kriminaliserede handlingsområde og indfører minimumsstraffe, hvilket fratager domstolene muligheden for at foretage konkrete vurderinger i de enkelte sager med henblik på at fastsætte en konkret, forholdsmæssig og rimelig sanktion. Landsforeningen af Forsvarsadvokater anser de foreslåede bestemmelser i § 118, stk. 11, om straf for vanvidskørsel, og § 128, stk. 2, 2. pkt., om førerretsfrakendelse for vanvidskørsel, som et led i denne udvikling.

Landsforeningen af Forsvarsadvokater anfører, at de foreslåede bestemmelser helt fratager domstolene muligheden for at vurdere, om de nævnte overtrædelser har indebåret en så trafikfarlig situation, at der bør idømmes frihedsstraf og en langvarig førerretsfrakendelse. Landsforeningen af Forsvarsadvokater angiver som eksempel, at en fører en sen aften eller nat på en motorvej overser en nedskiltning til 50 km i timen på grund af vejarbejde. I tilfælde, hvor der ikke har været andre trafikanter på vejen, og hvor der ikke konkret udføres vejarbejde, fordi det kun udføres i dagstimerne, finder Landsforeningen af Forsvarsadvokater det betænkeligt, at domstolene ikke kan tage hensyn til disse konkrete omstændigheder i forbindelse med sanktionsudmålingen.



Der bør derfor efter Landsforeningen af Forsvarsadvokaters opfattelse indføres en undtagelsesbestemmelse, hvorefter udgangspunktet om fængselsstraf og førerretsfrakendelse kan fraviges, hvis der foreligger formildende omstændigheder.

Landsforeningen af Forsvarsadvokater påpeger endvidere, at det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation kan udgøre et problem i forhold til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.

Landsforeningen af Forsvarsadvokater finder endvidere, at reglerne om tredjemandskonfiskation rejser spørgsmål i forhold til grundlovens § 73, men at dette forhold ikke ses omtalt i lovforslagets bemærkninger.

Transportministeriet bemærker, at der med den foreslåede bestemmelse i § 188, stk. 11 (lovforslagets § 1, nr. 5), ikke indføres minimumsstraffe for de pågældende overtrædelser. Lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen angiver alene retningslinjer for domstolens strafudmåling, hvilket i øvrigt er en helt normal og langvarig praksis i forhold til færdselslovens sanktionssystem. Det fremgår endvidere udtrykkeligt af lovforslagets bemærkninger, at den endelige fastsættelse af straffen fortsat vil bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og de i lovforslaget angivne straffniveauer vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10. Transportministeriet skal herved til pkt. 2.1.2 og pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5.

For så vidt angår spørgsmålet om førerretsfrakendelse indeholder den gældende færdselslov allerede i § 126, stk. 2, hjemmel til, at der under særligt formildende omstændigheder kan ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor færdselslovens regler ellers ville have ført til en ubetinget frakendelse.

For så vidt angår forholdet til grundlovens § 73 og forholdet til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention skal Transportministeriet henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Finans & Leasing og Dansk Bilbrancheråd.

Rigsadvokaten henleder opmærksomheden på, at der i den situation, hvor en person tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden og efter ikrafttrædelsen af nærværende lovforslag kører i frakendelsestiden på baggrund af en overtrædelse, der betegnes som vanvidskørsel, både vil være grundlag for at udmåle straffen efter § 117 a, stk. 2, nr. og den foreslåede nr. 3.



Rigsadvokaten anfører, at det er Rigsadvokatens opfattelse, at der på baggrund af lovforslagets bemærkninger til den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3 (lovforslagets § 1, nr. 3), vil skulle tages udgangspunkt i den strafposition, der medfører den højeste straf, idet den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3, må betegnes som en kvalificeret overtrædelse af § 117 a, stk. 2, nr. 2.

Rigsadvokaten bemærker endvidere, at den gældende færdselslovs § 119, stk. 3, medfører at der i sager, hvor der er kørt med mere en 200 km i timen, og i sager, hvor hastighedsgrænsen er overskredet med mere end 100 pct. med en samtidig kørt hastighed på mere end 100 km i timen, vil skulle medvirke domsmænd under sagens behandling.

Rigsadvokaten anfører, at man for at bidrage til at ressourcerne hos straffesagskædens aktører anvendes på den mest hensigtsmæssige måde, kunne overveje at ændre § 119, stk. 3, således at der i de rene hastighedssager ikke skal medvirke domsmænd, idet disse sager ofte vil være lige så ukomplicerede, som det f.eks. er tilfældet med sager om spiritus- og narkokørsel, hvor der i dag ikke medvirker domsmænd, jf. § 119, stk. 3.

Transportministeriet er enigt med Rigsadvokaten i, at den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3, må betegnes som en kvalificeret overtrædelse af § 117 a, stk. 2, nr. 2, og at der derfor i det af Rigsadvokaten anførte eksempel vil skulle tages udgangspunkt i den strafposition, der medfører den højeste straf.

Transportministeriet er endvidere enigt med Rigsadvokaten i, at de nævnte hastighedssager ofte vil være ukomplicerede, og at det derfor må anses for uproblematisk, hvis sagerne behandles ved domstolene uden medvirken af domsmænd. Transportministeriet vil derfor fremsætte et ændringsforslag til lovforslaget om ændring af § 119, stk. 3.

Rigspolitiet bemærker, at det ikke kan afvises, at lovforslaget vil være forbundet med et øget ressourceforbrug for politiet, men at omfanget heraf ikke umiddelbart kan estimeres.

Rigspolitiet anfører, at lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen om tredjemandskonfiskation må have den konsekvens, at også nærtstående familiemedlemmer vil skulle anmeldes for brugstyveri, hvis ejeren (f.eks. forældre) vil sikre sig mod, at bilen konfiskeres. Rigspolitiet bemærker hertil, at retsplejelovens regler om vidnefritagelse medfører, at en parts nærmeste ikke har pligt til at afgive forklaring, ligesom et vidne ikke har pligt til at afgive forklaring, hvis forklaringen antages at ville udsætte vidnet selv eller sine nærmeste for straf.

Rigspolitiet anfører, at dette i praksis vil betyde, at ejeren vil være nødsaget til at foretage anmeldelse, men vil omvendt ikke være forpligtet til at udtale



sig i retten. Rigspolitiet forventer, at det kan give anledning til problemer i praksis.

Rigspolitiet fremfører endvidere et ønske om, at der i lovforslagets bemærkninger tages stilling til en række forskellige praktiske spørgsmål i forhold til eventuel erstatning ved uberettiget konfiskation samt visse dokumentationskrav for tidspunktet for en leasing- eller lejeaftales indgåelse.

Rigspolitiet bemærker endeligt, at lovforslagets ændringer i reglerne om klip i kørekortet, førerretsfrakendelse og konfiskation betyder, at der skal ske tilretninger i flere af politiets it-systemer. Rigspolitiet vurderer, at de pågældende tilretninger vil tage mindst fire måneder fra påbegyndelse af opgaven til endelig systemopdatering. Opgaven forventes at påføre Rigspolitiet en omkostning på 200.000-300.000 kr.

For så vidt angår tredjemandskonfiskation i familieforhold skal Transportministeriet henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Advokatrådet.

Med hensyn til Rigspolitiets forskellige spørgsmålet om erstatning for uberettiget konfiskation m.v. er det Transportministeriets opfattelse, at disse forhold må afklares i praksis gennem politiets og anklagemyndighedens håndtering af de nye regler.

Lovforslagets ikrafttrædelsesdato er den 15. marts 2021. Ikrafttrædelsesdatoen er fastsat efter drøftelse med Justitsministeriet. Transportministeriet går derfor ud fra, at politi og anklagemyndighed vil håndtere de pågældende sager fra lovens ikrafttrædelsesdato den 15. marts 2021.

Transportministeriet bemærker, at der ved vurderingen af lovforslagets økonomiske konsekvenser er taget højde for de merudgifter, som lovforslaget medfører på Justitsministeriets område. Transportministeriet skal herved henvise til pkt. 4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Vestre Landsret har anført, at lovforslaget vil medføre en øget sagsmængde ved domstolene, og at mange sager må forventes at blive mere komplekse. Sagerne vil derfor kræve flere ressourcer at behandle.

Vestre Landsret ønsker ikke i øvrigt at udtale sig om lovforslaget.

Transportministeriet bemærker, at der ved vurderingen af lovforslagets økonomiske konsekvenser er taget højde for en øget sagsmængde ved domstolene og sagernes kompleksitet. Transportministeriet skal herved henvise til pkt. 4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.



Side 30/30

Erhvervsstyrelsen har anført, at lovforslaget efter styrelsens vurdering medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet på under 4 mio. kr., hvorfor de ikke skal kvalificeres nærmere.