



NOTAT

Af 10.2.2021

Fra Carta A/S

Foreningen for Mindre Leasingselskaber

Focus Advokater P/S

1. **Bemærkninger til lovforslag nr. L 127 om ændring af færdselsloven (skærpet indsats mod vanvidskørsel)**
 - 1.1. Transportministeren har den 16. december 2020 fremsat forslag til lov om ændring af færdselsloven, hvori der bl.a. indgår bestemmelser om konfiskation af biler anvendt til vanvidskørsel, herunder biler ejet af tredjemand.
 - 1.2. Foreningen for Mindre Leasingselskaber skal hermed fremkomme med bemærkninger til netop den del af lovforslaget, som vedrører konfiskation af tredjemands ejendom (lovforslagets § 1, nr. 13).
 - 1.3. Indledningsvis skal Foreningen for Mindre Leasingselskaber dog understrege, at man støtter initiativer og stramninger, der skal bekæmpe vanvidskørsel ved at få vanvidsbilister væk fra de danske veje.
 - 1.4. Det bør dog ske med de rette effektive midler og med respekt for almindelige retssikkerhedsgarantier for tredjemand i god tro.
2. **Konfiskation af tredjemands ejendom**
 - 2.1. Ifølge lovforslagets § 1, nr. 13, skal det være muligt at konfiskere et køretøj i de tilfælde, hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, men hvor føreren har gjort sig skyldig i vanvidskørsel, medmindre konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende.
 - 2.2. Konfiskation er andet og mere end beslaglæggelse. Beslaglæggelse er en foreløbig rådighedsberøvelse, der bl.a. sker med henblik på at sikre sagens oplysninger og genstande, der evt. senere kan blive konfiskeret. Konfiskation er således en endelig tilegnelse af det beslaglagte. Konfiskationen er en straffeprocessuel sanktion overfor ejeren af køretøjet.



- 2.3. Bemærkningerne til lovforslaget lægger dog ikke skjul på, at undtagelser til konfiskation er meget snæver. Som eksempler nævnes *førerens død eller konkurs, særlige familiemæssige eller sociale forhold* hos ejeren, der gør vedkommende afhængig af bilen (f.eks. pga. handicap eller anden sygdom) eller hvis det kan dokumenteres, at bilen var *stjålet* på gerningstidspunktet. Disse få snævre undtagelser giver bestemt ikke tredjemand i god tro nogen retssikkerhed efter almindelig gældende retsstatsprincipper.
- 2.4. Derudover lægger lovforslaget op til, at det er *tredjemand*, der skal løfte bevisbyrden for, at konfiskationen vil være uforholdsmæssig indgribende. Det er altså ejeren af bilen, der skal godtgøre, hvorfor der ikke skal pålægges en sanktion for et forhold, som pågældende ikke har begået og ikke kan bebrejdes for, idet forholdet er begået af en anden uden ejerens viden herom.
- 2.5. Dette scenarie kendes også som *objektivt strafansvar eller sanktionspåleggelse uden skyld*. Man kan som led heri stille sig selv spørgsmålet om, hvad det er for en overtrædelse, sanktionen mod ejeren gives for? Gøres det med lovforslaget strafbart at overlade sin bil til en person, der måske har tænkt sig at køre på en sådan måde, at det anses for vanvidskørsel, eller gives sanktionen mod ejeren for, at en fører – uden ejerens vidende – vælger at køre vanvidskørsel? Dette står ikke klart i lovforslaget. Det er jo ejeren, der pålægges konfiskation som sanktion, ikke føreren.
- 2.6. Lovforslagets konsekvenser kan illustreres med følgende eksempler:
- 2.7. Faderen låner sin bil ud til sin søn, der skal til fodboldtræning. Sønnen er en fornuftig ung mand på 18 år, som ikke kunne drømme om at køre for stærkt. Da sønnen kommer frem til fodboldtræning, opdager han, at han har glemt fodboldtrøjerne. Hans 19-årige holdkammerat tilbyder dog at køre hjem efter dem, hvis bare han lige kan låne en bil. Sønnen låner nu holdkammeraten sin fars bil. Det er – modsat hvad holdkammeraten selv er vant til at køre i – en bil med betydelige hestekræfter, og holdkammeraten kan ikke dy sig for at trykke lidt ekstra hårdt på speederen, da han kører gennem byen. Uheldigvis tager en fotovogn ham for – ganske kortvarigt dog – at have ramt 105 km/t, og han dømmes for vanvidskørsel. Kan det bebrejdes faderen, at sønnens holdkammerat tog en spontan beslutning om at køre vanvidskørsel? Er det proportionelt at konfiskere faderens bil til en værdi af kr. 600.000 som sanktion for vanvidskørslen og samtidig forlange, at han selv må søge sit krav dækket hos den unge fører?
- 2.8. Et andet eksempel er en bilforhandlers brug af demobiler til prøvekørsler. Forhandleren vurderer, at kunden virker reel i sit ønske om at købe en bil og tjekker selvfølgelig, at kunden har et gyldigt kørekort. Under sin prøvekørsel skal kunden lige se, hvad bilen egentlig dur til og trykker speederen i bund på motorvejen. Uheldigvis følger en færdselsbetjent efter ham, da han rammer maksimum, og han findes efterfølgende skyldig i vanvidskørsel. Kan forhandleren bebrejdes kundens beslutning om at køre med en sådan hastighed, at det anses for vanvidskørsel? Kunne forhandleren have gjort mere for at sikre sig mod det økonomiske tab, som han bliver pålagt som følge af bilens konfiskation?



- 2.9. Lovforslaget skelner ikke umiddelbart mellem, om ejeren af bilen er et selskab eller en fysisk person, hvorfor konfiskation kan ske overfor enhver ejer af et køretøj. Særligt for så vidt angår fysiske personer, bemærkes det, at man ikke umiddelbart kan udstrække et objektivet strafansvar til alle tilfælde, hvor der f.eks. henvises til "ejer" i lovteksten.
- 2.10. Der bør være et sæt af handle- og kontrolforpligtelser, som skal være overtrådt for, at strafansvaret kan pålægges personen. Skal ejeren forpligtes til at se et gyldigt kørekort og en straffeattest, inden han overlader bilen til sin nabo? Skal han se naboen årsopgørelser for at vurdere, om det er realistisk at gøre et erstatningsansvar gældende, hvis bilen som følge af naboens kørsel bliver konfiskeret?
- 2.11. Alternativt bør der som minimum foreligge *uagtsomhed* fra ejerens side i dennes overladelse af køretøjet til den pågældende fører. Der må altså være et eller andet at bebrejde ejeren. Ansvar for at bevise, at ejeren i den konkrete sag har handlet uagtsomt, bør dog under alle omstændigheder være Anklagemyndighedens og ikke ejerens. Det må være Anklagemyndigheden, der skal bevise, at førerens vanvidskørsel i ejerens bil kan bebrejdes ejeren i et eller andet omfang.
- 2.12. Der er i dansk ret eksempler på, at der pålægges et objektivet straffeansvar – altså ansvar uden at man kunne bebrejde den pågældende det, der er strafbart. Det er imidlertid en grundlæggende betingelse for objektiv straf og sanktion, der rammer en uskyldig tredjemand, at straffen skal stå i rimeligt forhold til den overtrædelse, der er sket. Det vil sige, at konfiskationen af tredjemands bil skal stå i rimeligt forhold til overtrædelsen; altså enten førerens vanvidskørsel eller ejerens handling/uforsigtighed ved at overlade køretøjet til føreren.
- 2.13. Er konfiskation proportionelt og nødvendigt?
- 2.14. Konfiskation af en bil anvendt til vanvidskørsel kan – og vil ofte – involvere biler i en høj prisklasse. Derved vil man med det nuværende lovforslag kunne se eksempler på konfiskation af tredjemands værdier for halve og hele millioner kroner. Er dette proportionalt i forhold til den uskyldige ejers handling/uforsigtighed? Svaret er klart nej!
- 2.15. Formålet er som nævnt indledningsvis at få bilister, der kører vanvidskørsel, væk fra gaden så hurtigt som muligt og på den måde hindre, at vedkommende kan sætte sig tilbage i bilen og køre videre efter politiets afhøring. Det kan alle være enige i.
- 2.16. Et alternativ til konfiskation – og som fortsat imødekommer formålet – er beslaglæggelse med henblik på tilbagelevering til rette ejer. Beslaglæggelse udgør en rådighedsberøvelse, der påtvinges som led i strafforfølgning. På den måde fratages føreren fra at råde over bilen, og det vil være muligt at tilbagelevere bilen til rette ejer, når det er vurderet, at denne ikke kan bebrejdes den konkrete lovovertrædelse.
- 2.17. Hvis der sker konfiskation, der kræver, at bilejeren efterfølgende skal søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav direkte mod føreren, vil dette uundgåeligt føre til tab, hvad enten bilens ejer er



privatperson eller leasingselskab. Hvor mange personer vil umiddelbart kunne dække et økonomisk krav på en halv eller hel million, eller på kr. 200.000? Et sådan tab for ejeren af bilen – der ikke kan bebrejdes førerens vanvidskørsel – er *ikke* proportionelt.

- 2.18. Kan vanvidskørsel bebrejdes ejeren af bilen?
- 2.19. Ja, i enkelte tilfælde, f.eks. hvor ejeren er bekendt med, at føreren tidligere er straffet for vanvidskørsel, ikke har kørekort eller er påvirket af alkohol eller euforiserende stoffer. Heroverfor står en række tilfælde, hvor ejeren – uanset om det er en privatperson eller et leasingselskab – ikke kunne have gjort mere for at undgå, at føreren ville anvende bilen til vanvidskørsel.
- 2.20. Konfiskation af tredjemands køretøj rammer ikke vanvidsbilisten, hvorfor det er vanskeligt at se, at det skulle have indflydelse på førerens beslutning om at køre ulovligt. Beslaglæggelse derimod understøtter formålet med at få køretøjet væk fra føreren.
- 2.21. Vi anerkender imidlertid, at der er tilfælde, hvor ejeren af bilen er vel vidende om førerens hensigter med brug af bilen, herunder den åbenlyse risiko for vanvidskørsel. Det skal selvfølgelig her sikres, at føreren ikke efter dom kan gå tilbage til ejeren og låne den samme eller tilsvarende bil, ligesom ejerens mulighed og motivation for at låne biler ud i disse tilfælde skal fjernes. Men det må her være op til Anklagemyndigheden at bevise, at vanvidskørslen også kunne bebrejdes ejeren, som minimum som følge af uagtsomhed, og at konfiskation derfor vil være proportionalt.
- 2.22. Konkret ift. leasingselskaber støtter Foreningen for Mindre Leasingselskaber et lovinitiativ, hvor man opstiller en række betingelser for, at den reelle ejer kan få bilen udleveret, f.eks. at ejeren kan sandsynliggøre, at man forinden indgåelse af en aftale med den pågældende forbruger (fører) har foretaget en vurdering af dennes betalingsevne, at man kan dokumentere at have ophævet aftaleforholdet med forbrugeren og at an erklærer for en nærmere fastsat periode ikke på ny overlader et køretøj til forbrugeren. Hertil kan der indføres sanktion overfor leasingselskabet, hvis sidstnævnte betingelse ikke overholdes.

3. **Ad lovforslagets lovlighed ift. EMRK artikel 6, stk. 2 og EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder**

- 3.1. Reglen i lovforslagets § 1, nr. 13 om en nyaffatning af færdselslovens § 133, stk. 2, 2. pkt., hvorefter der skal ske konfiskation af et køretøj anvendt af en anden end ejeren til realisering af de i stk. 2, 1. pkt. nævnte overtrædelser, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende, medfører, jf. lovforslagets almindelige bemærkninger at ejeren skal godtgøre, at ejerens civile retlige adgang til at gøre et erstatningskrav gældende overfor føreren, ikke er tilstrækkeligt til at forhindre, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende, jf. lovforslagets almindelige bemærkninger, pkt. 2.5.2.3.



- 3.2. Samtidig fremgår det af lovforslagets almindelige bemærkninger, at der er tale om en snæver undtagelse, jf. lovforslagets almindelige bemærkninger, pkt. 2.5.2.3.
- 3.3. Lovforslaget indfører dermed en bevisbyrderegel, der **påhviler bilens ejer at løfte bevisbyrden for, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende overfor ejeren**. Ejeren pålægges således, at bevise, at konfiskationen ikke er lovlig. Dette er et brud på almindelige retsstatsprincipper.
- 3.4. Tredjemandskonfiskation er et strafprocessuelt indgreb, jf. retsplejelovens § 684, stk. 1, nr. 3. Dette er anerkendt i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.5.1.5., og medfører bl.a. også at ejeren kan beskikkes en forsvarer, jf. lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.5.1.6.
- 3.5. Spørgsmålet er, om lovforslaget på visse punkter er i strid med EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder (2010/C 83/02), og den Europæiske Menneskerettighedskonvention.
- 3.6. Det følger bl.a. af EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder, at *enhver* (både juridiske og fysiske personer) skal have adgang til *effektive retsmidler* for en domstol, jf. artikel 47 i Charteret. Samtidig følger det af Charterets artikel 48, stk. 1, at *"enhver, der anklages for en lovovertrædelse, skal anses for uskyldig, indtil hans eller hendes skyld er bevist i overensstemmelse med loven"*.
- 3.7. Derudover fremgår det af Charterets artikel 49 om *"Legalitetsprincippet og princippet om proportionalitet mellem lovovertrædelse og straf"*, at *"straffens omfang skal stå i rimeligt forhold til overtrædelsen"*.
- 3.8. De samme principper følger af den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2.
- 3.9. Der er således et grundlæggende problem med lovforslagets bevisbyrderegel, der medfører at loven ikke kan vedtages i sin nuværende udformning:
- 3.10. Bevisbyrdereglen og det bevidst snævre omfang er i strid med den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2 og EU's Charter om grundlæggende rettigheder, artikel 48 om uskyldsformodningen og den ligefremme bevisbyrde (for anklagemyndigheden).
- 3.11. Dette vil blive uddybet nedenfor.
- 3.12. Det fremgår af lovforslaget, at der skal ske konfiskation, medmindre køretøjets ejer *godtgør*, at ejerens civilretlige erstatningskrav mod føreren ikke er tilstrækkeligt til at forhindre, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende. Samtidig fremgår det, at der er tale om en snæver undtagelse, hvorfor det må forventes, at subjektet for konfiskationssagen (ejeren) skal løfte en meget tung bevisbyrde for at undgå konfiskationen.



- 3.13. Som nævnt ovenfor er det et almindeligt retsstatsprincip, at det er staten/anklagemyndigheden, der skal bevise, at en lovovertrædelse er begået, jf. f.eks. den Europæiske Menneskerettighedskonvention artikel 6, stk. 2 og EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder, artikel 48, stk. 1. Ligeledes er det staten/anklagemyndigheden, der skal løfte bevisbyrden for, at betingelserne for f.eks. konfiskation er opfyldt.
- 3.14. Ejeren af køretøjet har notorisk *ikke* foretaget sig noget dadelværdigt, endsige kriminelt ved at udlåne køretøjet til føreren, der uden ejerens vidende senere begår en kriminel handling.
- 3.15. Charterets artikel 48 svarer til den Europæiske Menneskerettighedskonvention artikel 6, stk. 2, om uskyldsformodning og art. 6, stk. 3, om ret til et forsvar i straffesager, og Charterets artikel 48 skal fortolkes således, at artiklen har samme betydning og omfang som den Europæiske Menneskerettighedskonvention artikel 6, stk. 2, og 3, jf. Charterets artikel 52, stk. 3.
- 3.16. Retten til at blive betragtet som uskyldig tilkommer efter Charterets artikel 48, stk. 1, »enhver«, der er anklaget for en lovovertrædelse. Udtrykket »enhver« dækker over **enhver fysisk eller juridisk person**, som er underlagt en medlemsstats jurisdiktion uanset bopæl eller statsborgerskab, dvs. både leasingselskaber, seriøse bilforhandlere, almindelige borgere, mv.
- 3.17. Uskyldsformodningsreglen indeholder to former for beskyttelse: dels et forbud mod tilkendegivelser fra (navnlig) rettens side om skyldsspørgsmålet, inden der foreligger en endelig dom, dels nogle grundlæggende principper for bevisbedømmelsen.
- 3.18. I forhold til bevisbedømmelsen gælder, at bevisbyrden (naturligvis) hviler på anklagemyndigheden og ikke må væltes over på tiltalte/forsvaret/andre (f.eks. bilens ejer) under en straffesag (eller konfiskationssagen), og at det er anklagemyndighedens opgave at fremskaffe beviserne, jf. også Christoffersen m.fl., *EU's Charter om Grundlæggende Rettigheder*, 2. udgave, 2018, s. 501.
- 3.19. Det følger samtidig af bevisbyrdereglerne, at enhver tvivl skal komme den anklagede til gode (in dubio pro reo).
- 3.20. Ved en gennemgang af praksis fra den Europæiske Menneskerettighedsdomstol og EU-Domstolen, kan det konkluderes, at uskyldsformodningen i EU's Charter artikel 48, stk. 1, og den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2, generelt ikke udelukker juridiske formodningsregler til etablering af ansvar i national ret, **så længe formodningsreglerne ikke reelt fører til en omvendt objektiv bevisbyrde**, jf. Generaladvokat Kokotts forslag til afgørelse i Forenede Sager C-628/10 P og C-14/11 P *Alliance Oni International m.fl.* og den Europæiske Menneskerettighedsdomstols dom i sagen *Salabiaku v. France* (App. 10519/83, 7. October 1988, Series A No 141-A, (1991) 13 EHRR 379
- 3.21. En konfiskation af ejerens køretøj, hvor anklagemyndigheden *ikke* først har bevist, at ejeren har været vidende om eller burde have været vidende om, at føreren var tilbøjelig til at føre køretøjet

på en måde, der ville medføre en realisering af gerningsindholdet af de i § 113, stk. 2, 1. pkt. oplyste bestemmelser, hvor der anvendes omvendt bevisbyrde, vil derfor være i strid med den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2, Jf. *Telfner v. Austria*, *Salabiaku v. France* og *Phillips v. United Kingdom*.

- 3.22. Det bemærkes, at den nævnte retspraksis alle vedrører tiltalte. Tredjemandskonfiskation, der netop ikke vedrører en tiltalt, er derfor underlagt endnu strengere kriterier for brugen af omvendt bevisbyrde, da der ved tredjemandskonfiskation er endnu mindre at bebrejde subjektet for konfiskationen (ejereren) end i en situation, hvor der sker konfiskation hos tiltalte.
- 3.23. Endvidere er der i EU-Direktiv 2016/343/EU af 9. marts 2016 vedrørende uskyldsformodningen **fastsat minimumsregler for medlemsstaterne vedr. uskyldsformodningen**. Direktivet præciserer det nærmere indhold af princippet om uskyldsformodningen for fysiske personer i sager af strafferetlig karakter herunder **at bevisbyrden påhviler anklagemyndigheden**, jf. direktivets præambelbetragtning 22 og artikel 6. Direktivet gælder, jf. dets ordlyd kun fysiske personer og kun i sager af strafferetlig karakter.
- 3.24. EU-Domstolen har i Sag T-67/11 *Martinair* [ECLI:EU:T:2015:984] fastslået, at principperne i den Europæiske Menneskerettighedskonvention også gælder for sanktioner, der "ikke er sanktioner i strafferetlig forstand", hvis sanktionerne medfører konsekvenser "som utvivlsomt er strenge", jf. dommens præmis 29. Dette medfører, at konventionen – og konventionens beskyttelsesomfang – gælder for sager uden for det strafferetlige område, hvis konsekvenserne "utvivlsomt er strenge". Det medfører bl.a. at centrale retsstatsprincipper skal iagttages, f.eks. uskyldsformodningen, retten til ikke at inkriminere sig selv, retten til en forsvarer, retten til effektiv domstolsprøvelse, med mere.
- 3.25. Da lovforslaget lægger op til konfiskation af biler hos ejere, der notorisk *ikke* har foretaget sig noget dadelværdigt, endsige kriminelt ved at udlåne køretøjet til føreren, der senere begår en kriminel handling, må det konstateres, at konsekvenserne af konfiskationssagen mod ejeren af bilen utvivlsomt er streng. Dette kan illustreres ved at Højesteret i U.2010.1027H under henvisning til Menneskerettighedskommissionens udtalelse af 14.09.1978 i *Petersen mod Danmark* frem til, at en parkeringsafgift pålagt af det offentlige (kommunale parkeringskontrollører) var en straf i den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6's forstand.
- 3.26. Dette medfører, at ejeren har samme rettigheder efter den Europæiske Menneskerettighedskonvention og EU's Charter som en tiltalt ville have. Disse rettigheder er bl.a. fastslået i direktiv 2016/343/EU af 9. marts 2016 vedrørende uskyldsformodningen, hvor det klart fremgår, at anklagemyndigheden har bevisbyrden. Danmark deltager på grund af retsforbeholdet ikke i det nævnte direktiv, men er dog part til den Europæiske Menneskerettighedskonvention, og derfor bundet af den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2.
- 3.27. Subjektet for konfiskationssagen (ejereren) er således part i en retssag af strafferetlig karakter, og har dermed **samtlig**e de rettigheder, der følger af EU's Charter artikel 48 og den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2.



- 3.28. Den bevisbyrderegel, der følger af lovforslaget i sin nuværende udformning er således ikke i overensstemmelse med hverken den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, stk. 2 eller EU's Charter artikel 48.

4. Ad lovforslagets ekspropriative karakter – Grundlovens § 73

- 4.1. Da lovforslaget medfører tredjemandskonfiskation i situationer, hvor der intet er at bebrejde pågældende tredjemand (ejer af bilen), sker der reelt en afståelse af tredjemands ejendom. Konfiskation har traditionelt været antaget at falde uden for grundlovens ekspropriationsbegreb, jf. herom f.eks. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 204, Andersen, Dansk Statsforfatningsret, 1954, s. 730 og Ross, Dansk Statsforfatningsret, 1980, s. 673-674.
- 4.2. Denne antagelse er dog begrundet i, at der er tale om *"konfiskation med pønalt formål"*, jf. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 204. Zahle skriver herom: *"Disse indgreb [konfiskation med pønalt formål] sker i anledning af et strafbart forhold, og den tilsigtede prævention ville miste mening, hvis de blev ledsaget af erstatning (til den ansvarlige)"*, jf. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 204. Dermed er den manglende ekspropriative karakter begrundet i, at den ansvarlige (vanvidsbilisten) ikke skal have erstatning for konfiskationen.
- 4.3. I den i lovforslaget omfattede situation, er der dog ikke tale om konfiskation hos den ansvarlige – men hos en godtroende tredjemand (leasingselskab, forhandler, nabo, mm.). Konfiskation, der ikke har et pønalt formål, er ikke undtaget fra ekspropriationsreglerne, og konfiskation hos tredjemand skal dermed iagttage ekspropriationsreglerne. Der skal i givet fald ydes fuld erstatning, jf. grundlovens § 73.
- 4.4. Hvorvidt en konfiskation har karakter af ekspropriation afhænger af, om subjektet for konfiskationen (den, der konfiskeres hos) er rettighedshaver efter grundloven, og om der er tale om en afståelse af ejendom. Der er heller ikke tvivl om, at både fysiske og juridiske personer er rettighedshavere og beskyttet af grundlovens § 73, jf. f.eks. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 190. Samtidig er der ikke tvivl om, at et køretøj er omfattet af grundlovens § 73's ejendomsbegreb. Dermed bliver det afgørende, om der er tale om afståelse i konfiskationssituationen. I den forfatningsretlige teori er der opstillet en række faktorer, der skal overvejes, herunder

i) indgrebets adressat,

ii) indgrebets begrundelse og

iii) indgrebets intensitet.

- 4.5. I forhold til adressaten taler det for ekspropriation, at indgrebet rammer enkelte (i lovforslagets tilfælde rammer indgrebet den enkelte, konkrete, ejer af køretøjet). I forhold til begrundelsen, taler



det mod ekspropriation, at *"ejerer har optrådt på en måde, som misbilliges og som derfor bør modvirkes fra retssystemets side"*, jf. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 195, jf. sml. Ross, Dansk Statsforfatningsret, 1966, s. 655. Samtidig taler det således for ekspropriation, at der ikke er noget at bebrejde ejeren. I forhold til intensiteten taler det imod ekspropriation, såfremt der er tale om et indgreb af begrænset intensitet. Modsætningsvist taler der for ekspropriation, såfremt der er tale om et intensivt indgreb, jf. f.eks. Zahle, Menneskerettigheder Dansk Forfatningsret 3, 2002, s. 200.

- 4.6. Det er klart at konfiskation af et formuegode til en værdi af f.eks. 500.000 eller 1.000.000 overfor en privatperson (f.eks. naboen) eller en mindre leasingvirksomhed/forhandler er et intensivt indgreb.
- 4.7. Således taler alle tre afståelseskriterier (adressat, begrundelse og intensitet) for, at konfiskation hos en godtroende tredjemand har ekspropriativ karakter, og konfiskation kan således ikke ske uden fuld erstatning, jf. grundlovens § 73.
- 4.8. Af disse grunde kan lovforslaget ikke vedtages i sin nuværende form.

Odense 10.2.2021

For notat:

Advokat Michael Clemmensen
Advokat Helene Arensbak Mørk
Advokat Jesper Kruse Markvart

