

Att.: Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Den 20. januar 2021

## Høring over Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 16. december 2020 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

### Generelle bemærkninger

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

Dansk Erhverv mener, at vanvidsbilister skal straffes hårdt.

Konsekvenserne af vanvidskørsel kan være nærmest uoverskueligt tragiske og derfor er det vigtigt at lovgivningen indrettes for målrettet og effektivt at sætte ind mod fænomenet. Det er derfor beklageligt, at Justitsministeriet, Rigsadvokaten og Danmarks Statistik har oplyst, at der ingen tal findes for antallet af sigtelser, anmeldelser og domfældelser for vanvidskørsel<sup>1</sup>.

Der er desværre heller ingen tilgængelige informationer vedrørende, hvorvidt vanvidsbilister anvender samme køretøj til ny overtrædelse efter sigtelse, anmeldelse eller domsfældelse. Med andre ord, der lovgives uden at kende til det reelle omfang af vanvidskørsel, og dermed det samfundsmæssige behov for obligatorisk konfiskation af en tredjemands køretøj.

Dermed lovgives der for at løse et ubestrideligt problem uden at kende konsekvensen for de omfattede personer og virksomheder, der ikke har været del af vanvidskørslen, men som risikerer at blive ramt af lovgivningen alligevel.

I lovforslaget anføres at Rigspolitiet har oplyst, at der er behov for at sætte ind over for vanvidsbilister, der kører i leasede biler<sup>2</sup>. Imidlertid er der i det i lovforslaget anførte ingen bemærkninger fra myndigheder eller anden information, der peger på at fx firmabiler og andre ejer- eller brugerforhold skulle blive anvendt til vanvidskørsel. Lovforslaget har således et langt mere vidtgående omfang end Rigspolitiets ønske, idet lovforslaget ikke kun rammer leasede biler, men også udlejningsbiler, firmabiler og debiler.

<sup>1</sup> <https://www.ft.dk/samling/20191/alm-del/reu/spm/875/svar/1639502/2158173.pdf> & <https://www.ft.dk/samling/20191/alm-del/reu/spm/1025/svar/1651774/2179469.pdf>

<sup>2</sup> Lovforslagets side 4.

Dansk Erhverv er derfor skeptisk overfor, hvorvidt konfiskation af tredjepartsejede biler, herunder firmabiler, forfølger eller på anden vis bidrager til lovforslagets anførte formål om at varetage færdselssikkerheden og kriminalitetsbekæmpe<sup>3</sup>.

Et køretøj er alene en løsøregenstand. Alle personbiler kan i princippet anvendes til vanvidskørsel, og der kan derfor ikke være tale om en mere eller mindre grad af individuel "vanvidsbil". Derudover ses der ikke at være dokumenteret noget præventivt ved at bortsælge en tredjeparts køretøj. Det er vanvidsbilisten, der er gerningsmanden og skal straffes for sine overtrædelser.

Lovforslaget har potentielt indgribende effekter i den private ejendomsret, hvorfor man skal være forsigtig med ikke at gå på kompromis med retssikkerheden. Såfremt lovforslaget går igennem i den nuværende form, vil lovligheden af konfiskation og bortsalg blive indbragt for domstolene, der derefter skal vurdere lovligheden af reglerne.

Dansk Erhvervs hovedpunkter:

- Dansk Erhverv bemærker, at der foreslås en konfiskationsordning for tredjemandskøretøjer, der er langt mere vidtgående end i nabolandene uden at have dokumenteret at det har nogen effekt på færdselssikkerheden eller kriminalitetsbekæmpelsen.
- Dansk Erhverv mener, at de strafbestemmelser, der retter sig imod vanvidsbilisten og *ikke* tredjemand, er tilstrækkelige til at opnå lovforslagets formål, og at obligatorisk konfiskation af tredjemands køretøj hertil går længere end nødvendigt. Dansk Erhverv mener, at obligatorisk konfiskation af et tredjemandskøretøj ved førstegangstilfælde af vanvidskørsel er i strid med proportionalitetsprincippet og retssikkerhedsprincippet.
- Dansk Erhverv gør gældende, at i betragtning af den samlede effekt af de fremlagte foranstaltninger vil de foreslåede bestemmelser om obligatorisk konfiskation fra tredjemand ved førstegangstilfælde være udtryk for en urimelig balance og tvinge biludlejerne til at bære en uforholdsmæssig, individuel byrde i strid med artikel 1 i tillægsprotokol nr. 1 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention (EMRK).
- Dansk Erhverv mener, at det foreslåede meget vidtgående objektive strafansvar for alle udlån af biler, der medfører obligatorisk konfiskation af biler fra tredjemænd ved førstegangstilfælde af vanvidskørsel sammenholdt med den processuelle behandling i henhold til strafferetsplejens regler, herunder den bevismæssige vurdering, ikke er i overensstemmelse med uskyldsformodningen, retten til retfærdig rettergang samt principperne om straffens personalitet, jf. artikel 6, stk. 2 og artikel 7 i EMRK<sup>4</sup>.

## Obligatorisk konfiskation fra tredjemand

---

<sup>3</sup> Lovforslagets side 26.

<sup>4</sup> Se bl.a. EMRKs dom af 28. juni 2018 i sagen G. I. E. M. s.r.l. m.fl. mod Italien, præmis 243.

Lovforslaget lægger op til obligatorisk konfiskation skal ske selv i tilfælde, hvor føreren af køretøjet ikke er identisk med ejeren. Det gælder allerede ved førstegangstilfælde og uanset ejerforholdet for det anvendte køretøj, hvad end det er ejet i sameje, ejet af en ægtefælle eller samlever eller hvis det er lånt, lejet eller leaset, mv.

Der arbejdes på at udvikle et redskab til fx udlejere og leasingselskaber, men dette har ikke nogen værdi for alle de danske virksomheder, der har flåder af køretøjer med enten faste brugere eller som indgår i en rotationsordning i disse virksomheders daglige virke.

Selv om borgerne og virksomheden har taget alle nødvendige forholdsregler, når andre end dem selv benytter deres køretøj, kan det stadig blive konfiskeret. Det er – som ministeriet også bemærker<sup>5</sup> – et alvorligt og meget indgribende indgreb i borgeres og virksomheders retssikkerhed og kan være i strid med bl.a. proportionalitetsprincippet.

### **Undtagelsesbestemmelse**

Der lægges op til en snæver undtagelsesbestemmelse i det tilfælde, hvor konfiskationen anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Som den er formuleret, må man gå ud fra, at udgangspunktet i langt hovedparten af sagerne vil være bortsalg og erstatningskrav fra fx en virksomhed imod den af deres ansatte der førte køretøjet.

Det er svært at se, hvordan denne praksis har nogen form for præventiv effekt. Virksomheden står uden deres køretøj og må foranledige sig på, at deres ansatte har mulighed for at tilbagebetale køretøjets værdi.

### **Lovmæssigheden af obligatorisk konfiskation fra tredjemand**

Lovforslagets konfiskationsordning indebærer, at et køretøj som udgangspunkt skal konfiskeres, hvis det er blevet anvendt til at begå en af de overtrædelser af færdselsloven eller straffeloven, der omfattes af forslaget, uanset om overtrædelsen er begået af ejeren af køretøjet eller af tredjemand.

Denne problemstilling har været behandlet ved den Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol i de sidste år.

Domstolen har, ved mange lejligheder, fastslået at en indblanding i den private ejendomsret være foreskrevet ved lov, forfølge et eller flere legitime mål, overholde processuelle rettigheder og være proportional.

Dansk Erhverv står til rådighed for en gennemgang af ovennævnte domspraksis.

### **Konklusion og ændringsforslag**

---

<sup>5</sup> Lovforslagets side 21.

Formålet med lovforslaget er at straffe vanvidsbilisten. Det vil også ske med de nye strafbemmelser og det selvom at der ikke sker konfiskation af tredjemands køretøj. Konfiskationsbestemmelserne imod tredjepart straffer ikke gerningsmanden. Derimod sørger de andre strafbemmelser for at vanvidskørsel fremadrettet straffes hurtigt og hårdt, så vanvidsbilisterne bliver fjernet fra vejene og dermed forbedre den generelle trafiksikkerhed.

Ændringsforslag

- Bestemmelserne om obligatorisk konfiskation fra tredjemand bør udgå.
- Der skal først ske konfiskation ved 2. overtrædelse ved vanvidskørsel, så både borgere og virksomheder har en mulighed for at udvise rettidig omhu ifht. de personer, som de låner, lejer, leaser mv. et køretøj til.
- Det bør aftales at loven tages op til evaluering efter en kortere periode f.eks. tolv måneder – også henset til lovens vidtgående omfang.

Med venlig hilsen,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized, cursive name.

Jesper Højte Stenbæk  
Fagchef Transport og infrastruktur  
Dansk Erhverv