



# Vanvidskørsel

## **Kandidatspeciale**

Aalborg Universitet, Jura

Den 19. maj 2022

Julie Kristensen Muna, 20175214

Maria Brandt Nielsen, 20175616

Simone Adelsen Jonassen, 20174539

Vejleder: Carsten Munk Hansen

## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Abstract.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Om kandidatspecialet.....</b>	<b>4</b>
2.1	<b>Indledning.....</b>	<b>4</b>
2.2	<b>Problemformulering .....</b>	<b>5</b>
2.3	<b>Afgrænsning .....</b>	<b>5</b>
2.4	<b>Metode.....</b>	<b>6</b>
2.4.1	Metodeafsnit .....	6
2.4.2	Kilder i relation til specialet .....	7
2.5	<b>Drejebog.....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Konfiskation af et køretøj forud for indførslen af lov om vanvidskørsel.....</b>	<b>9</b>
3.1	<b>Konfiskation efter færdselsloven .....</b>	<b>10</b>
3.2	<b>Konfiskation efter straffeloven .....</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>Lov om vanvidskørsel.....</b>	<b>15</b>
4.1	<b>Gerningsindholdet .....</b>	<b>18</b>
4.1.1	Ad 1) uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder og 2) uagtsom legemsbeskadigelse under særligt skærpende omstændigheder .....	19
4.1.2	Ad 3) forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førlighed.....	21
4.1.3	Ad 4) særlig hensynsløs kørsel.....	21
4.1.4	Ad 5), 6) om de groveste hastighedsovertrædelser og 7) om spirituskørsel.....	22
4.2	<b>Straf og anden sanktion.....</b>	<b>22</b>
4.2.1	Beslaglæggelse .....	23
4.2.2	Konfiskation .....	24
4.2.3	Erstatning.....	25
4.2.4	Strafskærpelse.....	26
<b>5</b>	<b>Konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj .....</b>	<b>27</b>
5.1	<b>Obligatorisk konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj.....</b>	<b>29</b>
5.2	<b>Undtagelse til konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj.....</b>	<b>30</b>
<b>6</b>	<b>Konfiskation af tredjemands køretøj.....</b>	<b>33</b>
6.1	<b>Undtagelser til tredjemandskonfiskation .....</b>	<b>34</b>

<b>6.2</b>	<b>Begrebet uforholdsmæssigt indgribende .....</b>	<b>35</b>
6.2.1	Påregnelighed som et moment.....	36
6.2.2	Sikring af ejerens økonomiske retsstilling som et moment.....	41
6.2.3	Tilegnelse af køretøjet som et moment.....	60
<b>6.3</b>	<b>Retssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved tredjemandskonfiskation .....</b>	<b>64</b>
6.3.1	Omvendt bevisbyrde.....	64
6.3.2	Bred skønsmargin.....	67
6.3.3	Grundlovens § 73.....	68
<b>7</b>	<b><i>EU-retlige aspekter ved tredjemandskonfiskation.....</i></b>	<b>71</b>
<b>7.1</b>	<b>Forholdet til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention .....</b>	<b>72</b>
7.1.1	Artikel 1 i første tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention .....	72
7.1.2	EU-Domstolens dom i sag C-393/19, OM .....	79
<b>7.2</b>	<b>Den Europæiske Menneskerettighedskonvention art. 6 om ret til retfærdig rettergang .....</b>	<b>81</b>
<b>8</b>	<b><i>Konklusion .....</i></b>	<b>84</b>
<b>9</b>	<b><i>Litteraturliste.....</i></b>	<b>89</b>
<b>9.1</b>	<b>Juridisk litteratur .....</b>	<b>89</b>
<b>9.2</b>	<b>Retspraksis .....</b>	<b>89</b>
9.2.1	Dansk retspraksis.....	89
9.2.2	Sager fra EMD og EUD.....	90
<b>9.3</b>	<b>Love .....</b>	<b>91</b>
9.3.1	Danske love .....	91
9.3.2	EU-retlige love .....	91
<b>9.4</b>	<b>Anden litteratur .....</b>	<b>92</b>
9.4.1	Lovbekendtgørelse og lovforslag .....	92
9.4.2	Betænkning.....	92
9.4.3	Ministersvar .....	92
9.4.4	Noter fra Karnov.....	92
9.4.5	Høringssvar- og notater .....	93
9.4.6	Rigsadvokatmeddelelser .....	93
9.4.7	Artikel.....	93
<b>10</b>	<b><i>Bilag .....</i></b>	<b>94</b>

## 1 Abstract

This thesis deals with insane driving and the consequences for the third part. The thesis' focus is especially around the paragraph 133 a of the Traffic Law. The paragraph is divided into many parts, but the focus is mainly the first and second part of the paragraph. These paragraphs deal with confiscation of the car that has been used to insane driving. The confiscation of the vehicle is a consequence even though it is not the owner of the vehicle that has been driving it. The thesis therefore wants to examine the following: A criminal law investigation of insane driving with special attention to confiscation of the vehicle belonging to the third part.

The paragraph regarding insane driving has been in the Law of Traffic for a long time with lots of changes through the years. The change regarding confiscation of a vehicle belonging to a third part is new and becomes effective on the 31st of March 2021. The Danish Parliament wanted to secure the streets even more and therefore they tighten the paragraph about insane driving.

The first part of the paragraph regards confiscation of the vehicle if the owner drives it itself. It is a condition that the confiscation prevents future contraventions of the Traffic Law. In relation to this, the second part of the paragraph regards mandatory confiscation. This second part deals with mandatory confiscation for example when the driver is drunk while driving. It also deals with the possibility to confiscate the vehicle even though the owner is not the driver and hereto an exception to confiscation. The exception will take place if it is estimated that the confiscation is unnecessarily invasive to the owner of the vehicle. The elements in this estimating are about: the owner, who should secure his economic status, substitution, and documentation of utility theft if that is the case. It is the owner of the vehicle that needs to prove the confiscation as unnecessarily invasive, which means that there is a reversal of the burden of proof.

The thesis concludes that there are many elements in the assessment of insane driving in relation to the third part. The courts make an overall evaluation with all the elements involved when they are assessing if the confiscation is unnecessarily invasive to the owner. The thesis also concludes that there is a connection between the paragraph, the case-law, and the legislative preparation in relation to paragraph 133 a of the traffic law.

## 2 Om kandidatspecialet

### 2.1 Indledning

Danmark skal være et trygt og sikkert samfund, hvor alle danskerne kan føle sig trygge, når de færdes i trafikken. Vanvidskørsel tager sigte på de trafikanter, som skaber fare og utryghed i trafikken ved deres kørsel, og dermed sætter sig ud over hensynet til andre trafikanters sikkerhed. Denne form for adfærd i trafikanten kan vi som samfund ikke acceptere, idet vanvidskørsel kan have fatale konsekvenser.<sup>1</sup> I marts 2021 blev derfor indført en ny lov: ”Lov om ændring af færdselsloven”, herunder med en skærpet indsats mod vanvidskørsel (herefter lov om vanvidskørsel).<sup>2</sup> Loven trådte i kraft den 31. marts 2021 og giver blandt andet hjemmel til at konfiskere køretøjer, som har været anvendt til vanvidskørsel.

Et interessant emne vil hermed være at undersøge hvad der karakteriseres som vanvidskørsel. Hvor når har en person kørt vanvidskørsel med den retsfølge, at det anvendte køretøj ved lovovertrædelsen konfiskeres. Det følger af bestemmelsen i færdselslovens (herefter FÆL) § 133 a, stk. 2, at der *skal* ske konfiskation af et motordrevet køretøj, som er anvendt til vanvidskørsel, uanset ejerforholdet. Bestemmelsen indeholder således en hjemmel til tredjemandskonfiskation. Lov om vanvidskørsel har hermed vidtrækkende konsekvenser for især tredjemænd, herunder leasingudbydere, bilforhandlere og den almene borger, som udlåner sit køretøj i god tro, men hvor køretøjet senere viser sig at være anvendt til vanvidskørsel. Det følger dog af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., at tredjemandskonfiskation skal undlades i de tilfælde, hvor konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren. Konfiskation kan i henhold til FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. finde sted navnlig henset til: ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel og om ejeren har taget alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.

Netop adgangen til at konfiskere tredjemands køretøj i tilfælde, hvor køretøjet er blevet anvendt til vanvidskørsel, er omdrejningspunktet for nærværende speciale. Mere specifikt behandles begrebet ”vanvidskørsel” samt de momenter, som indgår i vurderingen af, hvorvidt konfiskation anses for værende uforholdsmæssigt indgribende for tredjemand. Endvidere ses på de retssikkerhedsmæssige betænkeligheder, som bestemmelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. giver anledning til.

---

<sup>1</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 3

<sup>2</sup> Lov nr. 534 om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel) § 2

## 2.2 Problemformulering

Det følgende kandidatspeciales problemformulering:

**En strafferetlig undersøgelse af vanvidskørsel med særligt fokus på konfiskation af tredjemands køretøj.**

## 2.3 Afgrænsning

Specialet har fokus på at vurdere, hvorvidt tredjemand er stillet i forbindelse med konfiskation af dennes køretøj som følge af vanvidskørsel. Specialet er derfor afgrænset til at omhandle FÆL § 133 a, stk. 1 og stk. 2, da bestemmelserne hjemler konfiskation af et anvendt køretøj ved vanvidskørsel. Bestemmelserne i FÆL § 133 a, stk. 13 og 15 vil kort blive inddraget, idet disse bestemmelser kan finde anvendelse ved konfiskation af tredjemands køretøj. De øvrige stykker i FÆL § 133 a vil således ikke blive behandlet i nærværende speciale, eftersom disse alene har relevans for konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj samt lille knallert.

Bestemmelsen i FÆL § 133 a om vanvidskørsel er blevet ændret mange gange siden bestemmelsen blev indført i 1991.<sup>3</sup> Dette speciale vil behandle gældende ret ud fra den seneste lovændring i marts 2021, hvor lov om vanvidskørsel trådte i kraft. I kapital 2 vil der blive foretaget en historisk gennemgang af, hvordan retstilstanden var før denne lovændring trådte i kraft i forbindelse med konfiskation af køretøjer anvendt til vanvidskørsel. I forbindelse hermed vil lovændringerne til FÆL fra 2018 blive inddraget med det formål at beskrive den tidligere retstilstand med henblik på at belyse, hvilke ændringer den nye lov om vanvidskørsel har medført. Specialet vil dermed afgrænse sig fra lovændringerne før 2018.

Specialet vil anvende retspraksis vedrørende vanvidskørsel både, hvor det er ejeren selv, der fører køretøjet og hvor føreren er en anden end ejeren af køretøjet. Ud fra den valgte retspraksis søges der en forklaring på, hvordan ejeren af et motorkøretøj er stillet, hvis føreren af køretøjet har kørt vanvidskørsel. Der ønskes en forklaring på, hvornår der sker konfiskation, og hvornår undtagelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. finder anvendelse. Udvælgelsen af retspraksis er sket med henblik på at udlede flest mulige momenter, som indgår i vurderingen af, hvornår undtagelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2.

---

<sup>3</sup> Lov nr. 278 om ændring af færdselsloven (Generhvervelse af førerret og konfiskation af motorkøretøjer) § 1

pkt. kan finde anvendelse. I specialet anvendes der alene nyere retspraksis, idet fokus er på den seneste lovændring fra 2021.

Der bliver gennem specialet ikke taget udgangspunkt i selvstændige analyser af retspraksis, men hver analysedel indeholder flere mindre analyser. Retspraksis benyttes til at understøtte de momenter, som indgår i vurdering af, om konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende, hvilket er med til at give en koncentreret behandling af hvert moment. Specialet afgrænser sig fra i analysedelen at behandle betingelserne for henholdsvis beslaglæggelse og konfiskation, idet specialet fokuserer på, hvorvidt tredjemandskonfiskation er uforholdsmæssigt indgribende efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. I relation hertil vil der ikke blive taget stilling til, om betingelserne i retsplejeloven (herefter RPL) for beslaglæggelse er opfyldt. Hvilken præcis lovovertrædelse føreren har begået i det konkrete retspraksis behandles ikke, idet det lægges til grund, at føreren har kørt vanvidskørsel, hvorefter der som udgangspunkt skal ske obligatorisk konfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Der behandles alene forhold, der har relevans i relation til vurdering af, om der skal ske konfiskation af ejerens køretøj.

Dommernes udtalelser i det anvendte retspraksis er ikke altid dybdegående nok til at understøtte analyserne. Disse udtalelser kan ikke tillægges vægt alene, hvorfor de påstande, som parterne fremsætter, og hvor dommerne tager disse påstande til følge eller afviser disse, vil blive benyttet. Påstande og anbringender er ikke en del af dommernes begrundelse for sagens udfald, hvorfor de alene bruges som supplerende argumentation i analyserne.

## 2.4 Metode

### 2.4.1 Metodeafsnit

Formålet med specialet er at udlede anvendelsesområdet for FÆL § 133 a, stk. 2, herunder med særlig fokus på tredjemandskonfiskation og i relation hertil, hvornår undtagelsen til tredjemandskonfiskation kan finde anvendelse. Det vil derfor blive udledt, hvornår konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren af køretøjet, og hvilke momenter der kan indgå i vurderingen heraf.

Ved udarbejdelse af specialet vil den retsdogmatiske metode blive anvendt, da formålet med dette speciale er en strafferetlig undersøgelse, altså en undersøgelse af retstilstanden. Den retsdogmatiske metode anvendes til at analysere, beskrive og systematisere gældende ret. Metoden er hermed for-

bundet med det praktiske retslivs metoder, da den retsdogmatiske metode beskæftiger sig med gældende ret.<sup>4</sup> Formålet med analysen er overordnet set at finde ny viden om gældende ret, hvilket sker ved en transparent, metodisk og systematisk virksomhed.<sup>5</sup> Metoden anvendes ikke til løsning af konkrete juridiske tvister, men fastlægger retstilstanden på et givet område, herunder de usikkerheder af retstilstanden, der kan foreligge.<sup>6</sup>

Den retsdogmatiske metode vil blive anvendt til besvarelse af specialets problemformuleringen. Indledningsvist vil der blive foretaget en historisk gennemgang af retsreglerne om konfiskation forud for indførelsen af lov om vanvidskørsel. Herefter foretages der en beskrivelse af den nye lov om vanvidskørsel, herunder definitionen på vanvidskørsel, gerningsindholdet af vanvidskørsel samt straf og anden sanktion som følge af vanvidskørslen. Efterfølgende indeholder specialet en analyse af FÆL § 133 a, stk. 2, 1. og 2. pkt. med inddragelse af relevant retspraksis. Den udvalgte retspraksis benyttes til at beskrive og analysere de momenter, som indgår i vurderingen af, hvorvidt der skal ske konfiskation af det anvendte køretøj ved lovovertrædelsen, samt hvornår konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende i relation til tredjemandskonfiskation. Ved at beskrive og analysere momenterne i den udvalgte retspraksis anvendes den retsdogmatiske metode til at udlede gældende ret vedrørende FÆL § 133 a, stk. 2 angående konfiskation som følge af vanvidskørsel. Herefter foretages der en analyse af de EU-retlige aspekter i forhold til tredjemandskonfiskation med inddragelse af Den Europæiske Menneskerettighedskonvention Tillægsprotokol 1 (herefter EMRK TP 1), art. 1 og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention (herefter EMRK) art. 6. Afslutningsvis indeholder specialet en systematisering af anvendelsesområdet for FÆL § 133 a, stk. 2, 1. og 2. pkt. Systematisering sker på baggrund af ordlyden og forarbejderne til FÆL § 133 a, stk. 2 samt retspraksis.

#### 2.4.2 Kilder i relation til specialet

Til brug for besvarelsen af specialets problemformulering vil der blive anvendt forskellige retskilder. Af danske retskilder vil der blive anvendt love og retspraksis fra de danske domstole. Loven udgør en skreven retskilde, hvorimod retspraksis udgør en uskreven retskilde.<sup>7</sup> Disse retskilder er kilder, hvorfra den gældende retstilstand kan udledes, hvorfor der kan støttes ret på disse. Der vil derfor som

---

<sup>4</sup> Munk-Hansen, Carsten, Djøf forlag, 2018, 2. udgave, 1. oplæg: *Retsvidenskabsteori*, s. 204

<sup>5</sup> *Ibid.*, s. 204

<sup>6</sup> *Ibid.*, s. 204

<sup>7</sup> Munk-Hansen, Carsten, Jurist- og Økonomiforbundets forlag, 2017, 1. udgave, 1. oplæg: *Den juridiske løsning*, s. 16



udgangspunkt ikke være grund til at forholde sig kildekritisk overfor disse retskilder. Særligt bemærkes det, at specialet vil inddrage kendelser vedrørende tredjemandskonfiskation samt, at disse vil blive anvendt som om, at de er endelige. Vi er opmærksomme på, at kendelser ikke endeligt afgør konfiskationspåstanden, men disse kan bidrage til at afdække retstilstanden.

Af EU-retlige retskilder vil der blive anvendt lovbestemmelser fra EMRK og EMRK TP 1 samt retspraksis fra Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol (herefter EMD) og Den Europæiske Unions Domstol (herefter EUD). Ved udvælgelsen af EU-domme er det taget i betragtning, at EMD og EUD anvender en dynamisk fortolkning, hvormed retstilstanden kan have ændret sig indenfor en årrække.<sup>8</sup> På baggrund heraf er der alene udvalgt domme afsagt fra 2015 og frem til 2021.

Der vil i specialet ydermere blive anvendt forarbejder. Der kan være variationer af betydningen indenfor lovbestemmelsernes forarbejder angående fastlæggelsen af gældende ret.<sup>9</sup> Trods dette, må det antages, at denne retskilde kan virke lige så stærk i indholdet som en almindelige lovbestemmelse. På visse områder undlader lovgivningen bevidst at angive visse opfattelser i selve bestemmelsernes ordlyd, idet det foretrækkes, at udtalelserne i forarbejderne skal klarlægge disse opfattelser. Et eksempel herpå kan være, at et underudvalg har afgivet en udtalelse i en betænkning. Her ses det sjældent, at domstolene kommer frem til et andet resultat end det der fremgår af udtalelserne, hvormed disse også tillægges vægt.<sup>10</sup> Forarbejderne til et vedtaget lovforslag har væsentlig betydning for domstolenes fortolkning samt anvendelse af loven.<sup>11</sup> Det er dog vigtigt at huske på, at lovbestemmelser er gældende ret, som er blevet vedtaget gennem en lang proces, hvorimod forarbejderne er tankerne bag bestemmelserne. Forarbejder kan hermed ikke anses for at have den helt samme retskildemæssige værdi som loven.

Der vil endvidere blive anvendt juridisk litteratur, som ikke anses for værende en retskilde, der kan støttes ret på. Dette skyldes, at forfattere mangler legitimitet til at kunne skabe og fastlægge gældende ret.<sup>12</sup> På baggrund heraf, vil det derfor være nødvendigt med en mere kritisk tilgang til retskilden, da

---

<sup>8</sup> Neergaard og Nielsen, Ulla og Ruth, Karnov Group, 2016, 7. udgave, 1. oplæg: *EU ret*, s. 141

<sup>9</sup> W.E von Eyben, Juridisk Grundbog, Jurist- og Økonomiforbundets forlag, 1991, 5. udgave, 1. oplæg: *Retskilderne*, s. 17

<sup>10</sup> *Ibid.*, s. 17

<sup>11</sup> *Ibid.*, s. 17

<sup>12</sup> Munk-Hansen, Carsten, Djøf forlag, 2018, 2. udgave, 1. oplæg: *Retsvidenskabsteori*, s. 204

den kan være præget af forfatterens personlige værdipræmisser.<sup>13</sup> Den juridiske litteratur kan derfor alene anvendes som et fortolkningsbidrag til forståelsen af retstilstanden, og anvendes i denne sammenhæng udelukkende til at underbygge den retlige argumentation.<sup>14</sup>

Brugen af de ovennævnte kilder vil besvare problemformuleringen ved at bidrage til at udlede gældende ret vedrørende anvendelsesområdet for FÆL § 133 a, stk. 2, herunder særligt ved konfiskation af tredjemands køretøj.

## 2.5 Drejebog

I det følgende introduceres retsreglerne om konfiskation af et køretøj forud for indførelse af lov om vanvidskørsel efter FÆL henholdsvis straffeloven (herefter STRFL) (kapitel 3). Efterfølgende vil der blive foretaget en beskrivelse af den nye lov om vanvidskørsel, herunder definitionen på vanvidskørsel, gerningsindholdet samt straf og anden sanktion som følge af konfiskation (kapitel 4). Dernæst følger en analyse med udgangspunkt i forarbejderne og retspraksis, som har til formål at udlede anvendelsesområdet for konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj efter FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. henholdsvis konfiskation af tredjemands køretøj efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. (kapitel 5 og 6). Herefter følger en analyse med inddragelse af EMRK TP 1, art. 1 og EMRK art. 6 i forhold til de EU-retlige aspekter ved tredjemandskonfiskation (kapitel 7). Afslutningsvist vil der blive samlet op på analysen med en konklusion (kapitel 8).

## 3 Konfiskation af et køretøj forud for indførelsen af lov om vanvidskørsel

I dette kapitel vil der blive foretaget en historisk gennemgang af retsreglerne om konfiskation af et køretøj. Forud for indførelsen af lov om vanvidskørsel kunne konfiskation ske efter reglerne i FÆL § 133 a eller STRFL §§ 75-77 a.

I det følgende vil retsreglerne om konfiskation efter henholdsvis FÆL og STRFL blive gennemgået individuelt.

---

<sup>13</sup> Munk-Hansen, Carsten, Djøf forlag, 2018, 2. udgave, 1. oplæg: *Retsvidenskabsteori*, s. 210

<sup>14</sup> *Ibid.*, s. 372

### 3.1 Konfiskation efter færdselsloven

Reglerne i FÆL om konfiskation af et motordrevet køretøj følger af lovens kapitel 18 a. Adgangen til konfiskation er hjemlet i FÆL § 133 a. Af FÆL § 133 a, stk. 1 fremgår det:

*”Ved grove overtrædelser af færdselsloven, eller hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselsloven, kan der ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motordrevne køretøj, hvortil der kræves kørekort, hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen.”*

Det kan af bestemmelsen udledes, at FÆL § 133 a, stk. 1 indeholder en regel om fakultativ konfiskation af det anvendte motordrevet køretøj ved grove overtrædelser af FÆL eller i gentagelsestilfælde. Ved gentagelsestilfælde forstås, at føreren flere gange har overtrådt FÆL. Den fakultative regel om konfiskation indebærer, at der *kan* ske konfiskation af det anvendte køretøj, hvormed der skal foretages en helhedsvurdering i hver enkelt sag i forhold til, om der skal ske konfiskation. Det er en betingelse for konfiskation, at det må anses for påkrævet for at forebygge fremtidige overtrædelser af FÆL. Hjemlen til konfiskation i FÆL § 133 a, stk. 1 kan alene finde anvendelse i de tilfælde, hvor det anvendte køretøj ejes af føreren. Bestemmelsen indeholder således ikke en hjemmel til tredjemandskonfiskation af et motordrevet køretøj.

I modsætning til FÆL § 133 a, stk. 1, som indeholder en fakultativ regel om konfiskation, hjemler FÆL § 133 a, stk. 2 obligatorisk konfiskation. Obligatorisk konfiskation betyder, at der som udgangspunkt *skal* ske konfiskation af det anvendte køretøj. Forud for indførslen af lov om vanvidskørsel havde FÆL § 133 a, stk. 2 følgende ordlyd:

*”Konfiskation skal ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. liter luft.”<sup>15</sup>*

Af bestemmelsen kan udledes, at der *skulle* ske konfiskation af et køretøj i de tilfælde, hvor ejeren af køretøjet havde kørt spirituskørsel. Det var derfor en betingelse for konfiskation, at det anvendte køretøj var ejet af føreren. Ved spirituskørsel forstås enten en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen med en promille på over 2,00 eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. liter luft. Hermed skulle der ske obligatorisk konfiskation af det anvendte køretøj benyttet til spirituskørsel i førstegangstilfælde. Dog hjemlede FÆL § 133 a, stk. 12 en undtagelse til reglen om obligatorisk konfiskation. Af den dagældende FÆL § 133 a, stk. 12 fremgik:

*”Bestemmelserne i stk. 2-10 kan fraviges, når særlige grunde undtagelsesvist taler herfor.”<sup>16</sup>*

Det klare udgangspunkt måtte derfor være, at der skulle ske konfiskation af det anvendte køretøj, medmindre særlige grunde undtagelsesvist talte for at undlade konfiskation. Afgørelsen af om konfiskation skulle undlades i medfør af FÆL § 133 a, stk. 12, skulle træffes ud fra en konkret vurdering af førerens forhold i hver enkelt tilfælde.<sup>17</sup>

Reglerne om konfiskation i FÆL blev således reguleret af to forskellige bestemmelser. Ved grove overtrædelser af FÆL og gentagelsestilfælde *kunne* der ske konfiskation, jf. FÆL § 133 a, stk. 1. Ved spirituskørsel *skulle* der som udgangspunkt ske konfiskation, jf. FÆL § 133 a, stk. 2, medmindre særlige grunde undtagelsesvist talte imod en konfiskation, jf. FÆL § 133 a, stk. 12. Reglerne i FÆL om konfiskation kunne desuden alene finde anvendelse i tilfælde, hvor det anvendte køretøj var ejet af føreren, hvormed tredjemandskonfiskation var udelukket. Ved en overtrædelse af FÆL kunne det

---

<sup>15</sup> Lovbekendtgørelse nr. 1324 om færdselsloven (historisk)

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 15

anvendte køretøj således ikke konfiskeres i medfør af FÆL i de situationer, hvor det anvendte køretøj var ejet af en tredjemand. I medfør af den dagældende FÆL § 133 a, stk. 14 gjaldt reglerne i STRFL om konfiskation i øvrigt, hvilket betød, at reglerne i STRFL om konfiskation fandt anvendelse ved siden af FÆL § 133 a, stk. 1-13, medmindre reglerne i STRFL var fraveget i de nævnte bestemmelser.

### 3.2 Konfiskation efter straffeloven

Reglerne i STRFL om konfiskation følger af kapitel 9, herunder §§ 75-77 a. Reglerne hjemler alene fakultativ konfiskation, hvilket betyder, at der *kan* ske konfiskation, såfremt domstolene finder, at betingelserne herfor er opfyldt.<sup>18</sup>

De almindelige betingelser for konfiskation af udbytte og genstande følger af STRFL § 75. Efter STRFL § 75, stk. 2 kan genstande, som har en direkte forbindelse til en strafbar handling, konfiskeres. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

*”Såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser, eller særlige omstændigheder i øvrigt taler derfor, kan der ske konfiskation af*

*1) genstande, der har været brugt eller bestemt til at bruges ved en strafbar handling,*

*2) genstande, der er frembragt ved en strafbar handling, og*

*3) genstande, med hensyn til hvilke der i øvrigt er begået en strafbar handling.”*

Af bestemmelsens nr. 1) følger det, at genstande, som har været brugt ved en strafbar handling, kan konfiskeres. Det følger endvidere af nr. 2), at genstande, som er blevet frembragt ved en strafbar handling, kan konfiskeres og endelig kan der ske konfiskation efter nr. 3) af genstande, som i øvrigt er blevet anvendt til at begå en strafbar handling. Det er en betingelse for konfiskation efter STRFL § 75, stk. 2, at konfiskationen anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser eller særlige omstændigheder i øvrigt taler herfor. STRFL § 76, stk. 2 regulerer hos hvem, der kan ske

---

<sup>18</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 15

konfiskation efter STRFL § 75, stk. 2. Af bestemmelsen fremgår det, at genstande alene kan konfiskeres hos den ansvarlige for lovovertrædelsen og hos en person, som har handlet på vegne af den ansvarlige for lovovertrædelsen.

Efter STRFL § 77 a kan der endvidere foretages genstandskonfiskation ud fra et præventivt sigte.<sup>19</sup> Bestemmelsen har følgende ordlyd:

*”Genstande, som på grund af deres beskaffenhed i forbindelse med andre foreliggende omstændigheder må befrygtes at ville blive brugt ved en strafbar handling, kan konfiskeres, for så vidt det må anses for påkrævet for at forebygge den strafbare handling.”*

STRFL § 77 a giver hermed hjemmel til at foretage konfiskation, hvis der foreligger omstændigheder, der indikerer, at genstanden vil blive anvendt til en strafbar handling i fremtiden.<sup>20</sup> Det er yderligere en betingelse, at konfiskation anses for et nødvendigt indgreb for at undgå, at den strafbare handling realiseres. I modsætning til de øvrige bestemmelser om konfiskation i STRFL er anvendelsesområdet for STRFL § 77 a ikke begrænset i relation til ejerskabet af den konfiskerede genstand. Det kan heraf udledes, at konfiskation efter STRFL § 77 a kan ske, selvom genstanden ikke er tilknyttet en strafbar handling og uafhængig af, hvem der ejer genstanden. Bestemmelsen adskiller sig dermed væsentligt fra de øvrige konfiskationsregler, da denne hjemler en adgang til tredjemandskonfiskation.<sup>21</sup>

I Rigsadvokatmeddelelsen anføres det, at det efter Rigsadvokatens opfattelse må bero på en konkret vurdering, hvorvidt der kan ske tredjemandskonfiskation af et motordrevet køretøj i medfør af STRFL § 77 a.<sup>22</sup> I denne vurdering må det efter Rigsadvokatens opfattelse blandt andet tillægges vægt, i hvilket omfang den tiltalte har anvendt køretøjet til færdselslovovertrædelser, om tredjemand er klar over og i relation hertil accepteret, at tiltalte anvender køretøjet, og om tiltalte fortsat vil have mulighed for at råde over køretøjet.

---

<sup>19</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 16

<sup>20</sup> Ibid., s. 16

<sup>21</sup> Hammerum, Camilla, U.2015B.219, ”Konfiskation af køretøjer fra uskyldige tredjemænd”, s. 2, 1. spalte

<sup>22</sup> Rigsadvokatmeddelelse, afsnittet om ”Færdsel - Konfiskation (Færdselslovens § 133 a)”, s. 6

Rigsadvokatens opfattelse er i overensstemmelse med praksis, hvorefter det kan konstateres, at hvert af de tre nævnte momenter kan opfattes som selvstændige krav, der i større eller mindre omfang skal være opfyldt for, at der kan ske konfiskation af tredjemands køretøj i medfør af STRFL § 77 a.<sup>23</sup> I U 2015.1467 Ø blev der foretaget konfiskation af en personbil under henvisning til STRFL § 77 a. Sagen vedrørte en far, som tre gange tidligere var blevet idømt bødestraf for overtrædelse af FÆL § 118, jf. § 65, stk. 2, ved at have overladt sit køretøj til sin søn (S) på trods af, at S var frakendt førerretten. I to af tilfældene havde faren overladt den nu konfiskerede personbil til S. Efterfølgende var S blevet stoppet i personbilen, i hvilken forbindelse faren var blevet mundtligt vejledt om, at han ikke måtte overlade køretøjet til S. Faren forklarede i retten, at han var bekendt med, at S var frakendt førerretten og at han havde sagt til S, at han ikke måtte bruge bilen. Byretten lægger til grund, at faren var bekendt med, at S jævnligt og uretmæssigt førte personbilen, og at han derved ikke havde iværksat effektive foranstaltninger for at sikre, at S ikke førte bilen, selvom han efter det foreliggende havde haft særlig anledning hertil. Byretten lægger endvidere vægt på, at der henset til antallet af kørsler foretaget af S forelå særlige omstændigheder, der gjorde konfiskation nødvendig for at hindre yderligere strafbare handlinger.<sup>24</sup> Landsretten stadfæstede byrettens dom. Af dommen kan det således udledes, at dommerne tillægger det vægt, at S har anvendt bilen til flere færdselslovovertredelser og at disse er begået inden for en kort tidsperiode.<sup>25</sup> Derudover anses det for et afgørende moment, at faren fortsætter med at overdrage køretøjet, selvom han ved, at det gøres tilgængeligt for en person, som ikke lovligt må føre køretøjet. Sker der ikke konfiskation efter STRFL § 77 a, er det dommernes vurdering, at S fortsat vil have mulighed for at råde over køretøjet, som formentlig vil resultere i yderligere strafbare handlinger. Sammenfattende kan det konstateres, at domstolene foretager en konkret vurdering af, hvorvidt der kan ske konfiskation efter STRFL § 77 a. Der er i den forbindelse ikke udviklet nogle specifikke krav om, hvor mange færdselsovertredelser eller hvilke foranstaltninger tredjemand skal have iværksat for at undgå konfiskation i medfør af STRFL § 77 a.

Forud for indførslen af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. var STRFL § 77 a således den eneste hjemmel til at foretage tredjemandskonfiskation. Det bemærkes hertil, at FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. fremadrettet anses for *lex specialis* i forhold til STRFL § 77 a. Konfiskationsbestemmelsen i STRFL vil stadigvæk finde anvendelse i de tilfælde, hvor en færdselslovovertredelse ikke er omfattet af definitionen på ”vanvidskørsel”, og hvor de netop gennemgåede betingelser for konfiskation er opfyldt.

---

<sup>23</sup> Hammerum, Camilla, U.2015B.219, ”Konfiskation af køretøjer fra uskyldige tredjemænd”, s. 3, 1. spalte

<sup>24</sup> U 2015.1467 Ø, s. 1, 2. spalte

<sup>25</sup> U 2015.1467 Ø, s. 1, 2. spalte

## 4 Lov om vanvidskørsel

I dette kapitel vil den nye lov om vanvidskørsel blive behandlet med inddragelse af definitionen på vanvidskørsel samt lovbestemmelsen i FÆL § 133 a, stk. 2.

Lov om vanvidskørsel trådte i kraft den 31. marts 2021 og indeholder en række initiativer, der skal sætte hårdt og effektivt ind mod vanvidskørsel.<sup>26</sup> Forud for vedtagelsen forelå der ikke en præcis definition af, hvad der forstås ved ”vanvidskørsel”. Den manglende definition af begrebet vanvidskørsel har medført, at det har været vanskeligt at beskrive den udvikling, der har været omkring vanvidskørsel over tid.<sup>27</sup> Den nye lov indeholder derfor en definition af begrebet vanvidskørsel, der med afsæt i FÆL og STRFL betegnes som følgende syv forseelser:

- 1) Uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder,
- 2) Uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder,
- 3) Forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førlighed,
- 4) Særlig hensynsløs kørsel,
- 5) Kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen,
- 6) Kørsel med en hastighed på 200 km i timen eller derover, og
- 7) Spirituskørsel med en promille over 2,00.<sup>28</sup>

Transport- og Boligministeriet er af den opfattelse, at vanvidskørsel må betragtes som så alvorlig, at der i højere grad end tidligere, bør ske konfiskation af det anvendte motordrevet køretøj.<sup>29</sup> Samfundet har udviklet sig i en retning af, at flere og flere danskere i dag leaser eller lejer en bil fremfor at købe den.<sup>30</sup> De daværende konfiskationsregler, som kunne finde anvendelse, mister deres anvendelse ved leasede og lejede køretøjer grundet den meget begrænsede adgang til tredjemandskonfiskation, som

---

<sup>26</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 3

<sup>27</sup> Lovforslag nr. 141, Forslag til Lov om ændring af straffeloven og lov om erstatningsansvar (Styrket indsats mod farlig kørsel m.v.), s. 3

<sup>28</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 4

<sup>29</sup> Ibid., s. 21

<sup>30</sup> Ibid., s. 4



behandlet i afsnit 3.2. Der er efter Rigspolitiet opfattelse et behov for at sætte ind over for vanvidsbilister, som kører i leasede biler.<sup>31</sup> Grundet disse udfordringer skal der således ske en skærpet indsats mod vanvidskørsel i form af at give politiet nye og effektive midler til bekæmpelse af vanvidskørsel.<sup>32</sup> Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse er det ikke rimeligt, at en fører kan undgå konfiskation af køretøjet, blot fordi det pågældende køretøj er ejet af en tredjemand.<sup>33</sup> Formålet med den skærpet indsats er dermed at fjerne de såkaldte vanvidsbilister hurtigt fra de danske veje.<sup>34</sup>

Formålet med lovændringerne i FÆL § 133 a, stk. 2 er dermed at udvide brugen af obligatorisk konfiskation. Det vil sige, at der skal ske konfiskation af et køretøj, som er anvendt til vanvidskørsel, uanset ejerforholdet.<sup>35</sup> Konfiskationsreglerne finder derfor anvendelse både i tilfælde, hvor det anvendte køretøj ejes af føreren eller en tredjemand. Den nye lov gælder således for biler, der både er ejet, leaset, lejet eller udlånt til andre end køretøjets ejer. Den udvidet brug af obligatorisk konfiskation vil efter Transport- og Boligministeriets opfattelse få vanvidsbilisterne væk fra de danske veje og dermed undgå yderligere overtrædelser af FÆL, som udsætter andre trafikanter for fare.<sup>36</sup>

FÆL § 133 a, stk. 1 vedrørende muligheden for fakultativ konfiskation, som behandlet i afsnit 3.1, er fortsat gældende ret, men hvor spørgsmålet om konfiskation tidligere skulle bedømmes på grundlag af denne bestemmelse, sker der efter den nugældende retstilstand obligatorisk konfiskation efter de øvrige bestemmelser i FÆL § 133 a, herunder i særdeleshed efter FÆL § 133 a, stk. 2.<sup>37</sup>

FÆL § 133 a, stk. 2 giver hjemmel til konfiskation af et motordrevet køretøj, hvortil kørekort er påkrævet, bortset fra lille knallert. Hermed finder bestemmelsen anvendelse for bil, herunder bus og lastbil, motorcykel, traktor, motorredskab og stor knallert.<sup>38</sup> Det er efter Transport- og Boligministeriets opfattelse, at obligatorisk konfiskation af det anvendte køretøj må anses som værende en meget alvorlig og indgribende sanktion, hvormed bestemmelsen ikke bør finde anvendelse for kørsel med lille knallert, som tidligere var tilfældet. Dette skyldes hovedsageligt, at problematikken i forhold til

---

<sup>31</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel) s. 21

<sup>32</sup> Ibid., s. 4

<sup>33</sup> Ibid., s. 21

<sup>34</sup> Ibid., s. 4

<sup>35</sup> Ibid., s. 21

<sup>36</sup> Ibid., s. 21

<sup>37</sup> Waaben, Henrik, Karnovs note 793 til færdselslovens § 133 a, stk. 1

<sup>38</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 37-38

vanvidskørsel i høj grad har relation til kørsel med større køretøjer, herunder særligt biler.<sup>39</sup> Derudover finder bestemmelsen fortsat anvendelse i førstegangstilfælde, gentagelsestilfælde og tilfælde, hvor flere forhold er til bedømmelse samtidig.<sup>40</sup>

FÆL § 133 a, stk. 2 trådte i kraft d. 31. marts 2021.<sup>41</sup> Ordlyden af FÆL § 133 a, stk. 2 er følgende:

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

Efter FÆL § 133 a, stk. 2 er konfiskation af det anvendte motordrevet køretøj som udgangspunkt obligatorisk ved spirituskørsel med en promille på over 2,00, ved særlig hensynsløs kørsel og ved de groveste hastighedsovertrædelser. Bestemmelsens 1. pkt. finder anvendelse i tilfælde, hvor føreren ejer det anvendte køretøj, mens bestemmelsens 2. pkt. finder anvendelse i tilfælde, hvor køretøjet ejes af en anden end føreren, altså tredjemandskonfiskation.

I det følgende vil gerningsindholdet i lovovertrædelserne om vanvidskørsel og hvilken straf og anden sanktion en person kan pålægges som følge af vanvidskørsel blive behandlet individuelt.

---

<sup>39</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 21

<sup>40</sup> Ibid., s. 38

<sup>41</sup> Lov nr. 534 om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel) § 2

## 4.1 Gerningsindholdet

Den første grundlæggende betingelse for, at en bilist anses for at have kørt vanvidskørsel er, at vedkommende har realiseret det objektive gerningsindhold i en af de ovenfornævnte syv forseelser, som definerer vanvidskørsel. Kravet om, at bilisten skal have realiseret et gerningsindhold, er en objektiv strafbarhedsbetingelse, som kan konstateres uafhængigt af bilistens viden eller indstilling til den begåede handling.<sup>42</sup> Det er eksempelvis muligt objektivt at konstatere, om et køretøj bliver ført med mere end 200 km/t.

Udover den objektive strafbarhedsbetingelse er det yderligere en betingelse, at der hos gerningsmanden foreligger subjektiv skyld. Skyldkravet har to sider. For det første skal der hos gerningsmanden foreligge tilregnelighed, hvilket indebærer, at gerningsmanden skal have nået den kriminelle lavalder og en vis grad af psykisk modenhed og normalitet.<sup>43</sup> For det andet skal der foreligge tilregnelighed, hvormed menes, at den konkrete forbrydelse med alle sine objektive elementer skal kunne henføres til en person som hans forsætlige eller uagtsomme forhold.<sup>44</sup> Der skal således være grundlag for at bebrejde personen for den handling, som er begået.<sup>45</sup> Det forudsættes derved, at der ved vurderingen af, om den subjektive strafbarhedsbetingelse er opfyldt, skal foretages en bedømmelse af relationen mellem gerningsmandens person og forbrydelsens objektive elementer. Ved overtrædelse af STRFL kræves som udgangspunkt forsæt, medmindre uagtsomhed har særlig hjemmel, jf. STRFL § 19. Ved overtrædelser af øvrige særlove, herunder færdselsloven, kræves oftest blot uagtsomhed.<sup>46</sup>

I det følgende vil gerningsindholdet af de ovenfornævnte syv forseelser blive gennemgået. Forseelse 1) og 2) vil blive gennemgået samlet, eftersom de to bestemmelser i henholdsvis STRFL § 241, 2. pkt. og § 249, 2. pkt. omfatter enslydende momenter, der indgår i begrebet ”skærpende omstændigheder”. Tilsvarende vil forseelse 5), 6) og 7) behandles samlet, idet de alle har hjemmel i FÆL. De øvrige forseelser behandles særskilt.

---

<sup>42</sup> Langsted, Lars Bo, Karnov Group, 2015, 6. reviderede udgave, 2. oplæg: *Strafferettens almindelige del, Ansvarslæren*, s. 65-66

<sup>43</sup> *Ibid.*, s. 160

<sup>44</sup> *Ibid.*, s. 160

<sup>45</sup> *Ibid.*, s. 160

<sup>46</sup> *Ibid.*, s. 181

#### 4.1.1 Ad 1) uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder og 2) uagtsom legemsbeskadigelse under særligt skærpende omstændigheder

Det er med afsæt i STRFL § 241 fastslået, at en forseelse anses som vanvidskørsel, såfremt en bilist uagtsomt forvolder en andens død under særligt skærpende omstændigheder. Det anses endvidere for vanvidskørsel, såfremt en bilist uagtsomt forvolder betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder, jf. STRFL § 249. Det følger heraf, at graden af tilregnelser for begge bestemmelser udtrykkeligt er angivet som uagtsomhed, hvorved forstås, at bilisten ikke har handlet med en tilstrækkelig grad af forsigtighed.<sup>47</sup>

Det følger videre af STRFL § 241, 2. pkt. og § 249, 2. pkt., at der ved særligt skærpende omstændigheder forstås, at forholdet er begået i forbindelse med spirituskørsel, overtrædelse af FÆL § 54, stk. 1 eller 2, særligt hensynsløs kørsel eller de groveste hastighedsovertrædelser. Det bemærkes i relation hertil, at begrebet ”spirituskørsel” omfatter kørsel med en alkoholpromille på over 0,5, jf. FÆL § 53, stk. 1.

Særligt i relation til FÆL § 54, stk. 1, angiver denne bestemmelse en nulgrænse for en oplistet række af bevidsthedspåvirkende stoffer, som transportministeren har klassificeret som farlige for færdselsikkerheden, herunder hash, kokain og heroin. Dette betyder, at enhver kørsel med et af de oplistede stoffer i blodet udgør en overtrædelse af bestemmelsen, uanset om indtagelsen af stoffet har påvirket bilistens evne til at føre køretøjet på en sikker og forsvarlig måde. Det følger endvidere af FÆL § 54, stk. 2, det såkaldte førerevnekriterium, at et motordrevet køretøj ikke må føres af nogen eller forsøges ført af nogen, som på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en tilstand, hvor vedkommende er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. Bestemmelsen ses ofte anvendt, hvor en bilist har indtaget et stof, som ikke er omfattet af nulgrænsen i stk. 1, men som alligevel medfører, at køretøjet ikke kan føres på betryggende vis.<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> Langsted, Lars Bo, Karnov Group, 2015, 6. reviderede udgave, 2. oplæg: *Strafferettens almindelige del, Ansvarslæren*, s. 183

<sup>48</sup> Lovforslag nr. 141, Forslag til Lov om ændring af straffeloven og lov om erstatningsansvar (Styrket indsats mod farlig kørsel m.v.), s. 3, 1. spalte

Vedrørende ”særlig hensynsløs kørsel” i STRFL § 241, 2. pkt., forudsætter bestemmelsens forarbejder, at begrebet skal sammenholdes med det tilsvarende begreb i FÆL § 126, stk. 1, nr. 4.<sup>49</sup> Tilsvarende gælder for bestemmelsen i STRFL § 249, 2. pkt.

FÆL § 126, stk. 1, nr. 4 vedrører ubetinget frakendelse af førerretten, når føreren forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særligt hensynsløs måde. Særlig hensynsløs kørsel er ifølge forarbejderne til FÆL § 126, stk. 1, nr. 4 karakteriseret ved, at føreren bevidst sætter sig ud over hensynet til andres sikkerhed. Der kræves derfor en kvalificeret form for tilregnelser, der beskrives som et dadelværdigt forhold, hvor føreren bevidst tilsidesætter hensynet til andres sikkerhed.<sup>50</sup> Eksempler herpå omfatter chikanekørsel, hasarderet kørsel og kapkørsel, men også kørsel med et køretøj, hvis bremse- eller styreevne er betydelig nedsat, og dermed kan føre til nærliggende risiko for andre trafikanter, når risikoen har stået eller måtte stå føreren klart.<sup>51</sup> Det fremgår endvidere, at de eventuelle materielle eller fysiske skader, som kørslen har bevirket, ikke kan tillægges afgørende betydning for, om kørslen, der har forudsat skaderne, kan karakteriseres som særlig hensynsløs. Dette begrundes ud fra det hensyn, at det ofte vil bero på tilfældige omstændigheder, som ikke har nogen reel sammenhæng med kørselens karakter, om kørslen resulterer i sådanne skader eller ej.<sup>52</sup>

Vedrørende ”groveste hastighedsovertrædelser” blev dette moment først tilføjet til de to bestemmelser i STRFL ved lov nr. 290 fra 27. februar 2021, om ændring af STRFL og lov om erstatningsansvar (herefter lov om farlig kørsel). Det følger af forarbejderne til lov om farlig kørsel, at det var Justitsministeriets vurdering, at det ved samtlige færdselsovertrædelser, som er omfattet af definitionen på vanvidskørsel, fremover burde indgå som en særligt skærpende omstændighed ved fastsættelse af straffen for uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse i trafikken.<sup>53</sup> På denne baggrund blev det pr. 1. marts 2021 besluttet at ændre STRFL § 241, 2. pkt., og § 249, 2. pkt. Det fremgår af bestemmelserne, at det også anses som en særlig skærpende omstændighed, hvis henholdsvis uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse begås i forbindelse med de groveste hastighedsovertrædelser. I overensstemmelse med definitionen på vanvidskørsel forstås der ved

---

<sup>49</sup> Lovforslag nr. 141, Forslag til Lov om ændring af straffeloven og lov om erstatningsansvar (Styrket indsats mod farlig kørsel m.v.), s. 3, 1. spalte

<sup>50</sup> Ibid., s. 3, 2. spalte

<sup>51</sup> Ibid., s. 3, 2. spalte

<sup>52</sup> Ibid., s. 3, 2. spalte

<sup>53</sup> Ibid., s. 5, 2. spalte

de groveste hastighedsovertrædelser; kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km/t samt kørsel med en hastighed på 200 km/t eller derover.

#### 4.1.2 Ad 3) forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førlighed

I overensstemmelse med bestemmelsen i STRFL § 252, stk. 1 anses det for vanvidskørsel, såfremt en bilist med forsæt forvolder nærliggende fare for nogens liv eller førlighed. Det følger af forarbejderne til STRFL § 252, at bestemmelsen er et konkret faredelikt, hvormed der kræves, at der i det enkelte tilfælde skal kunne føres bevis for, at der objektivt set har været fare for en anden persons liv eller førlighed.<sup>54</sup> Yderligere kræves det, at bilisten har handlet med forsæt, det vil sige med kendskab til situationens omstændigheder og bevidsthed om, at der forvoldes fare. Efter bestemmelsens ordlyd skal faren kunne betragtes som værende ”nærliggende”. Som følge heraf må det antages, at der stilles krav om, at der har været tale om en åbenbar og væsentlig risiko for følgens indtræden.

Retten i Horsens har den 6. juli 2021 afsagt en dom, hvor en mandlig bilist blev dømt for overtrædelse af STRFL § 252, stk. 1, idet han, efter at have foretaget en overhaling af et lastvognstog, uden rimelig grund foretog en kraftig opbremsning således, at føreren af lastvognstoget umiddelbart bagved måtte foretage en kraftig nødbremsning for at undgå sammenstød.<sup>55</sup> Retten finder det dermed bevist, at den mandlige bilist ved sin kørsel bevidst og med kendskab til situationens omstændigheder og farlighed har forvoldt nærliggende fare for lastvognsføreren og eventuelle øvrige trafikanters liv eller førlighed.

#### 4.1.3 Ad 4) særlig hensynsløs kørsel

Under henvisning til bestemmelsen i FÆL § 118, stk. 10 anses det for vanvidskørsel, såfremt en bilist kører ”særligt hensynsløs kørsel”. Det følger af FÆL § 118, stk. 10, at de i stk. 1 oplistet færdselsforseelser kan straffes med fængsel indtil 1 år og 6 måneder, såfremt de er omfattet af de i FÆL § 126, stk. 1, nr. 4 nævnte omstændigheder. Bestemmelsen i FÆL § 118, stk. 10 anses derfor for en skærpet straffjemmel, der giver domstolene mulighed for at udmåle frihedsstraf i stedet for bødestraf, der er hjemlet i FÆL § 118, stk. 1.

---

<sup>54</sup> Lovforslag nr. 141, Forslag til Lov om ændring af straffeloven og lov om erstatningsansvar (Styrket indsats mod farlig kørsel m.v.), s. 4, 2. spalte

<sup>55</sup> Retten i Horsens afsagt d. 6. juli 2021, s. 7

Ifølge FÆL § 126, stk. 1, nr. 4 skal føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, ubetinget fratages retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særlig hensynsløs måde. Heri ligger at kørsel omfattet af FÆL § 118, stk. 10 skal ses i sammenhæng med bestemmelserne i STRFL.<sup>56</sup> Det gælder navnlig de netop gennemgåede forseelser 1) om uagtsomt manddrab, jf. STRFL § 241, 2) om uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, jf. STRFL § 249, og 3) forsætlig fareforvoldelse, jf. STRFL § 252. Særligt i relation til hvad der forstås ved at have ført et motordrevet køretøj på særlig hensynsløs måde, henvises til det ovenfor nævnte under ad 1) og 2) omkring særlig hensynsløs kørsel, hvor føreren bevidst sætter sig ud over hensynet til andres sikkerhed.<sup>57</sup> Ved vurderingen af førerens subjektive skyld, forudsættes der herefter en kvalificeret form for tilregnelser, der beskrives som et dadelværdigt forhold, hvor føreren bevidst tilsidesætter hensynet til andres sikkerhed.<sup>58</sup> Det kan heraf konstateres, at det selvstændige anvendelsesområde for frihedsstraf i medfør af FÆL § 118, stk. 10 er tilfælde, hvor kørslen karakteriseres som særligt hensynsløs, men hvor der ikke samtidig er sket en overtrædelse af bestemmelserne i STRFL.<sup>59</sup>

#### 4.1.4 Ad 5), 6) om de groveste hastighedsovertrædelser og 7) om spirituskørsel

Det følger af FÆL § 133 a, stk. 2 at følgende tre forseelser tillige anses for omfattet af begrebet vanvidskørsel: 5) kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen, jf. FÆL § 126, stk. 1, nr. 11, 6) kørsel med en hastighed på 200 km i timen eller derover, jf. FÆL § 126, stk. 1, nr. 10 og 7) spirituskørsel med en promille over 2,00.

## 4.2 Straf og anden sanktion

Ved vanvidskørsel idømmes føreren af det anvendte motordrevne køretøj den straf som følger af lovovertrædelsens bestemmelse efter FÆL. Efter FÆL er straffen ved vanvidskørsel, at føreren af et

---

<sup>56</sup> Waaben, Henrik, Karnovs note 617 til færdselslovens § 118, stk. 10

<sup>57</sup> Lovforslag nr. 141, Forslag til Lov om ændring af straffeloven og lov om erstatningsansvar (Styrket indsats mod farlig kørsel m.v.), s. 3, 2. spalte

<sup>58</sup> Ibid., s. 3, 2. spalte

<sup>59</sup> Waaben, Henrik, Karnovs note 617 til færdselslovens § 118, stk. 10

motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, ubetinget fratages retten til at føre et sådant køretøj, som er anvendt ved lovovertrædelsen, jf. FÆL § 126. I de tilfælde, hvor vanvidskørslen har medført uagtsomt manddrab og/eller uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder og/eller forsætlig fareforvoldelse straffes føreren tilføjede efter STRFL.<sup>60</sup>

Der er forskellige sanktionsmuligheder i forbindelse med vanvidskørsel både over for føreren og en eventuel tredjemand i de tilfælde, hvor føreren ikke er identisk med ejeren af det anvendte motordrevne køretøj. Ifølge FÆL § 133 a, stk. 2 anvendes konfiskation, som en sanktion ved vanvidskørsel. Bestemmelsen hjemler som udgangspunkt obligatorisk konfiskation af det anvendte motordrevne køretøj.<sup>61</sup> Det vil sige, at det anvendte motordrevne køretøj til lovovertrædelsen skal konfiskeres med henblik på at hindre yderligere lovovertrædelser. Udgangspunktet ved vanvidskørsel er altså, at der skal ske konfiskation af det motordrevne køretøj og i relation hertil, at konfiskation skal foretages, som en sanktion ved vanvidskørsel. I praksis fungerer konfiskation ved, at politiet indleder med at beslaglægge det motordrevne køretøj, som er blevet anvendt til vanvidskørsel. Herved sker en midlertidig inddragelse med henblik på senere konfiskation, der betragtes som en permanent inddragelse. Det er en dommer, der skal afgøre, hvorvidt det motordrevne køretøj skal konfiskeres, efter beslaglæggelsen er foretaget.<sup>62</sup>

I det følgende vil de forskellige sanktionsmuligheder i relation til vanvidskørsel blive gennemgået individuelt.

#### 4.2.1 Beslaglæggelse

Beslaglæggelse kan i strafferetlig henseende betegnes som en rådighedsberøvelse, der påtvinges som led i en straffeforfølgning. Formålet med beslaglæggelse fremgår af RPL § 801, hvori der oplystes tre overordnede formål i forbindelse med beslaglæggelse. Det første formål er at sikre tilstedeværelsen af bevismidler samt genstande, der kan blive genstand for tilbagelevering eller erstatning, jf. stk. 1, nr. 1 og 3. For det andet kan beslaglæggelse ske med et fremtvingende formål, hvilket omhandler

---

<sup>60</sup> Waaben, Henrik, Karnovs note 730 til færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4

<sup>61</sup> Færdselslovens § 133 a, stk. 2

<sup>62</sup> Retsplejelovens § 802, stk. 1, nr. 2 og § 803, stk. 1



forsøget på at tilskynde domfældte eller tiltalte, der er udeblevet fra hovedforhandlingen eller straf-fuldbyrdelsen, jf. stk. 1, nr. 4. Sidst kan beslaglæggelse anvendes som et ikke-straffeprocessuelt tvangsmiddel, hvor der gives adgang til beslaglæggelse i eksekutivt øjemed. Hermed menes sikring af sagsomkostninger, konfiskation samt bødekraft, jf. stk. 1, nr. 2.<sup>63</sup>

I relation til vanvidskørsel vil beslaglæggelse ofte blive foretaget som et øjemedindsindgreb efter RPL § 806, stk. 4, hvis det vurderes, at øjemedet ellers forspildes.<sup>64</sup> Ved øjemedindsindgreb skal opmærksomheden henledes på fristen på de 24 timer for indbringelse for retten. Dette skal ske, hvis den, hos hvem beslaglæggelsen foretages, anmoder herom.<sup>65</sup> Herefter tager retten stilling til, hvorvidt betingelserne for beslaglæggelsen er opfyldt.

#### 4.2.2 Konfiskation

Konfiskation karakteriseres som værende en inddragelse eller tvungen afståelse af værdier eller genstande, som kan forbindes med en lovovertrædelse.<sup>66</sup> Konfiskation betyder normalt, at den tvungen inddragelse, der sker, resulterer i en fordel for statskassen.<sup>67</sup>

Konfiskation kan ske ved den tiltaltes accept eller ved dom. Denne form for sanktion betragtes ikke for en straf i lovens forstand, og anvendelsen af konfiskation anses for værende fakultativ. Anvendes konfiskation kombineres det normalt sammen med anvendelse af en straf eller af en anden strafferetlig retsfølge.<sup>68</sup> Hertil forudsætter konfiskation ikke tilregnelighed og ligeledes heller ikke altid tilregnelighed. Ved konfiskation af et motordrevet køretøj, som følge af vanvidskørsel, anses konfiskation ikke for værende fakultativ, jf. ordlyden af FÆL § 133 a, stk. 2. Det vil sige, at der ikke *kan* ske konfiskation, men derimod, at der *skal* ske konfiskation af det ved lovovertrædelsen anvendte motordrevne køretøj. Konfiskation kombineres i relation til vanvidskørsel sammen med den straf, som følger af FÆL og STRFL, som behandlet i afsnit 4.2.

---

<sup>63</sup> Kistrup, Michael, m.fl., Karnov Group, 2017, 3. udgave, 2. oplæg: *Straffeprocessen*, s. 492

<sup>64</sup> Rigsadvokatmeddelelsen nr. 9780, afsnittet: Færdsel – Vanvidskørsel, s. 3

<sup>65</sup> *Ibid.*, s. 3

<sup>66</sup> Vestergaard, Jørn Gjellerup, 2017, 2. udgave, 1. oplæg: *Strafferetlige sanktioner*, s. 165

<sup>67</sup> *Ibid.*, s. 166

<sup>68</sup> *Ibid.*, s. 165

Ved konfiskation er der mulighed for, i forbindelse med sanktionens retsvirkning, at rette konfiskationen mod andet end penge, eksempelvis en genstand, jf. STRFL § 75, stk. 2. Der er for den forurettede en vis adgang til fyldestgørelse i form af et erstatningskrav enten gennem eller forud for konfiskationen. I tilfælde af konfiskation er der ikke grundlag for fastsættelse af en forvandlingsstraf. Det vil sige, at det ikke er muligt at lade sig fængsle for at undgå konfiskation.<sup>69</sup>

De almindelige regler om konfiskation er reguleret i STRFL. Efter STRFL § 75, stk. 2 kan der ske genstandskonfiskation, som er behandlet i afsnit 3.2. Konfiskation af et motordrevet køretøj vil blive karakteriseret som en genstandskonfiskation, idet et køretøj betragtes som værende en genstand. Der vil derfor ske genstandskonfiskation af det anvendte motordrevet køretøj ud fra den begrundelse, at køretøjet er den genstand, som er blevet anvendt ved den strafbare handling. Ved vanvidskørsel sker der hermed en genstandskonfiskation af det motordrevet køretøj efter STRFL § 75, stk. 2, nr. 1. Udover genstandskonfiskation, jf. STRFL § 75, stk. 2, nr. 1 kan der i medfør af STRFL § 75, stk. 3 og 4 ske værdikonfiskation. Dette betyder, at der sker konfiskation af et beløb svarende til den værdi, genstanden har eller dele heraf eller at der træffes bestemmelse om foranstaltninger angående genstandene for at forebygge yderligere lovovertrædelser.<sup>70</sup> Det følger af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at værdikonfiskation kun bør anvendes i ganske særlige tilfælde i relation til motordrevne køretøjer. Som eksempel herpå nævner forarbejderne en situation, hvor tiltalte efter lovovertrædelsen, men inden sagen kommer for retten, sælger det motordrevne køretøj, der er anvendt til lovovertrædelsen. I forbindelse hermed kan det befrygtes, at tiltalte har i sinde at anvende salgssummen til at købe et nyt motorkøretøj, hvorfor en værdikonfiskation bedre kan forhindre yderligere lovovertrædelser.<sup>71</sup>

#### 4.2.3 Erstatning

Efter de almindelige formueretlige regler vil ejeren af et konfiskeret køretøj efter omstændighederne kunne gøre et erstatningskrav gældende mod den person, som er skyld i konfiskationen. Det vil sige, at hvis det er en anden end køretøjets ejer, der har kørt vanvidskørsel og bilen i den forbindelse bliver konfiskeret, så har ejeren efter omstændighederne et erstatningskrav mod føreren. Ejeren kan rejse

---

<sup>69</sup> Vestergaard, Jørn Gjellerup, 2017, 2. udgave, 1. oplæg: *Strafferetlige sanktioner*, s. 166

<sup>70</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 15

<sup>71</sup> *Ibid.*, s. 15-16

sit erstatningskrav under behandlingen af straffesagen mod føreren. Køretøjets ejer er hermed ikke henvist til at skulle anlægge en selvstændig sag om erstatning.<sup>72</sup> Ejeren har mulighed for at få beskikket en advokat under behandlingen af sagen, som kan hjælpe med varetagelse af dennes interesser.<sup>73</sup>

Adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende mod føreren reguleres af reglerne om erstatningsansvar i kontrakt henholdsvis erstatningsansvar udenfor kontraktforhold.<sup>74</sup>

Reglerne om erstatningsansvar i kontrakt finder anvendelse ved overdragelse af køretøjet indenfor kontraktforhold. Her består der et aftaleforhold mellem kontraktens parter. Dette vil eksempelvis være tilfældet ved leasing af et køretøj, hvor der består et aftaleforhold mellem leasingselskabet og leasingtager. Hvis kontrakten mellem aftaleparterne indeholder bestemmelser, som regulerer kontraktparternes erstatningsansvar i forbindelse med konfiskation af køretøjet som følge af førerens overtrædelser af færdselsloven, rejses et erstatningskrav i anledning af disse bestemmelser.<sup>75</sup>

Reglerne om erstatningsansvar udenfor kontraktforhold finder anvendelse i de tilfælde, hvor en kontrakt ikke indeholder bestemmelser angående kontraktpartens erstatningsansvar og hvor der ikke består et kontraktforhold mellem ejeren og føreren, som er skyld i konfiskationen. Her vil et erstatningsansvar afhænge af, om dansk rets almindelige erstatningsbetingelser er opfyldt. Føreren kan hermed kun ifalde et erstatningsansvar over for køretøjets ejer, såfremt disse fire kumulative betingelser er opfyldt; 1) økonomisk tab, 2) ansvarsgrundlag, 3) årsagssammenhæng og 4) adækvans.<sup>76</sup>

#### 4.2.4 Strafskærpeelse

I bestræbelserne på at styrke indsatsen mod de hensynsløse trafikanter, der bevidst sætter sig ud over hensynet til andre trafikanters sikkerhed og skaber fare og utryghed på vejene, er det ved lov om farlig kørsel samt lov om vanvidskørsel indsat yderligere hjemmel til at skærpe strafniveauet ved vanvidskørsel.<sup>77</sup>

Ved lov om farlig kørsel blev STRFL ændret, så samtlige syv færdselsforseelser, som definerer vanvidskørsel, er omfattet af bestemmelserne i STRFL om uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig

---

<sup>72</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 24

<sup>73</sup> Ibid., s. 24

<sup>74</sup> Ibid., s. 24

<sup>75</sup> Ibid., s. 24

<sup>76</sup> Ibid., s. 24

<sup>77</sup> Rigsadvokatmeddelelsen nr. 9780, afsnittet: Færdsel – Vanvidskørsel, s. 1

legemsbeskadigelse under særligt skærpende omstændigheder, jf. STRFL § 241, 2. pkt. og § 249, 2. pkt.<sup>78</sup> Før lovændringen blev det anset for en særligt skærpende omstændighed, hvis uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse blev begået i forbindelse med særlig hensynsløs kørsel eller spirituskørsel, men efter lovændringen skal de groveste hastighedsovertrædelser tilsvarende anses som særligt strafskærpende omstændigheder. Straffen for overtrædelse af STRFL § 241, 2. pkt. er ved lovændringen skærpet med 150 procent, og straffen for overtrædelse af STRFL § 249, 2. pkt. er skærpet med 100 procent. I praksis betyder dette, at straffen ved uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder begået før den 1. marts 2021 som udgangspunkt var på 16 til 18 måneders fængsel. Efter den nye lovændring vil udgangspunktet fremover være, at der straffes med fængsel i 40 til 45 måneder.<sup>79</sup>

Ved lov om vanvidskørsel fulgte tilsvarende en ændring af FÆL, der - udover at give hjemmel til tredjemandskonfiskation - skærper straffniveauet ved vanvidskørsel. Strafpåstanden ved kap- og vædeløbskørsel samt ved overtrædelse af de groveste hastighedsovertrædelser ændres fra påstand om bødestraf til frihedsstraf samt en ubetinget frakendelse af førerretten i minimum tre år.<sup>80</sup>

## 5 Konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj

I dette kapitel vil der blive foretaget en analyse af FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. Bestemmelsen omhandler reglerne om konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj. Ordlyden af FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. er følgende:

*”Konfiskation skal ske, hvis ejeren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholconcentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille eller en alkoholconcentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg*

---

<sup>78</sup> Lov 2021-02-27 nr. 290 om ændring af straffeloven og lov om erstatningsansvar (Styrket indsats mod farlig kørsel m.v.), s. 5

<sup>79</sup> Ibid., s. 1

<sup>80</sup> Rigsadvokatmeddelelsen nr. 9780, afsnittet: Færdsel – Vanvidskørsel, s. 2

*pr. i luft eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.”*

Af bestemmelsen fremgår, at der med lovændringen i FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. er blevet tilføjet en henvisning til FÆL § 126, stk. 1, nr. 4, 10 og 11. FÆL § 126, stk. 1 hjemler forhold, som kan medføre en ubetinget frakendelse af førerretten. Lovændringen medfører, at et anvendt køretøj skal konfiskeres i tilfælde, hvor ejeren af et køretøj gør sig skyldig i forsætligt at have voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særlig hensynsløs måde, jf. FÆL § 126, stk. 1, nr. 4 eller de groveste hastighedsovertrædelser, jf. FÆL § 126, stk. 1, nr. 10 og 11. Efter dagældende ret skulle der allerede ske konfiskation af det anvendte køretøj ved spirituskørsel med en alkoholpromille på over 2,00. Lovændringen indebærer således, at den eksisterende adgang til konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj i FÆL § 133 a, stk. 1, 1. pkt. udvides. Efter nugældende ret skal der hermed ske konfiskation af det anvendte køretøj allerede første gang ejeren af køretøjet gør sig skyldig i følgende tre forseelser; 1) spirituskørsel med en promille på over 2,00, 2) særlig hensynsløs kørsel og 3) ved de groveste hastighedsovertrædelser. Konfiskation sker hermed i førstegangstilfælde, uanset at føreren ikke tidligere er straffet. Disse tre forseelser medfører som udgangspunkt obligatorisk konfiskation af det anvendte køretøj. Det er fortsat, som behandlet i afsnit 3.1, en betingelse for konfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt., at det anvendte køretøj er ejet af føreren.

Reglen om fakultativ konfiskation i FÆL § 133 a, stk. 1, som behandlet i afsnit 3.1, er fortsat gældende ret og supplerer dermed FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. Af forarbejderne til lov om vanvidskørsel fremgår det, at bestemmelsen kan finde anvendelse i de tilfælde, hvor gerningsindholdet i FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. ikke er realiseret. Efter gældende ret kan et køretøj således konfiskeres fra ejeren i medhør af FÆL § 133 a, stk. 1, hvis ejeren har gjort sig skyldig i andre grove overtrædelser af FÆL end spirituskørsel med en alkoholpromille på over 2,00, særlig hensynsløs kørsel eller de grove hastighedsovertrædelser, forudsat betingelserne for fakultativ konfiskation i FÆL § 133 a, stk. 1 er opfyldt.<sup>81</sup>

---

<sup>81</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 37

I det følgende vil det blive foretaget to forskellige analyser. Først foretages der en domsanalyse af, hvornår der sker konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj. Efterfølgende foretages der en analyse af, hvorvidt konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj kan undlades. Analyserne har til formål at udlede, hvornår der sker konfiskation af det ved lovovertrædelsen anvendte køretøj som følge af ejerens vanvidskørsel. Analyserne vil dermed være et bidrag til at kunne udlede anvendelsesområdet for FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt.

### 5.1 Obligatorisk konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj

Ved ejerens vanvidskørsel sker der som udgangspunkt obligatorisk konfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. Bestemmelsen ses anvendt i en dom afsagt af Retten på Bornholm den 2. marts 2021, hvor tiltalte blev stoppet i sit køretøj. Det fandtes, at han havde indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen oversteg det tilladte. Efter FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt., er det en betingelse for, at der kan ske obligatorisk konfiskation, at føreren har kørt spirituskørsel med en promille på over 2,00.<sup>82</sup> Det fremgår af sagens oplysninger, at:

*”Der blev (...) taget en blodprøve fra tiltalte. I blodprøven blev der fundet en mindsteværdi på 2,09 promille alkohol.”<sup>83</sup>*

Førerens promille ligger altså over de 2,00, hvorfor anklagemyndigheden påstår konfiskation af motorkøretøjet, der er anvendt til vanvidskørslen, jf. FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt.<sup>84</sup> Det er en betingelse, når der tales om obligatorisk konfiskation i forbindelse med vanvidskørsel, at det anvendte motorkøretøj er ejet af føreren selv.<sup>85</sup> Af anklagemyndighedens påstande fremgår det, at de påstår konfiskation af ”personbil med Reg. nr. hos tiltalte”.<sup>86</sup> På baggrund heraf må det antages, at føreren og ejeren af køretøjet er identisk. Dommen indeholder ligeledes heller ingen modstridende oplysninger hertil. Ud

---

<sup>82</sup> Rigsadvokatmeddelelse, afsnittet om ”Færdsel - Konfiskation (Færdselslovens § 133 a)”, s. 8

<sup>83</sup> Retten på Bornholm, afsagt d. 2. marts 2021, s. 2

<sup>84</sup> Retten på Bornholm, afsagt d. 2. marts 2021, s. 2

<sup>85</sup> Rigsadvokatmeddelelse, afsnittet om ”Færdsel - Konfiskation (FÆL § 133 a)”, s. 8

<sup>86</sup> Retten på Bornholm, afsagt d. 2. marts 2021, s. 2

fra ovenstående kan det udledes, at der skal ske obligatorisk konfiskation, idet føreren af motorkøretøjet har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille, jf. FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt.

## 5.2 Undtagelse til konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj

Udgangspunktet om obligatorisk konfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. ved vanvidskørsel kan undlades, når særlige grunde undtagelsesvist taler herfor, jf. FÆL § 133 a, stk. 13 (tidligere stk. 12). Bestemmelsen blev indført i FÆL ved lov nr. 363 af 24. maj 2005.<sup>87</sup> Lovændringen af FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. har ikke medført nogen ændring på den vurdering, der skal foretages efter FÆL § 133 a, stk. 13.<sup>88</sup> Afgørelsen af, om konfiskation skal undlades i medfør af FÆL § 133 a, stk. 13, skal derfor fortsat træffes ud fra en konkret vurdering af den pågældendes forhold i hver enkelt tilfælde, som behandlet i afsnit 3.1. Det fremgår til forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at:

*”... særlige grunde kan foreligge, hvis f.eks. ganske særlige familiemæssige eller sociale forhold vil bevirke, at konfiskation i det konkrete tilfælde vil have uforholdsmæssig indgribende betydning for den pågældende.”<sup>89</sup>*

Af citatet kan udledes, at konfiskation af det anvendte køretøj kan undlades ved særlige familiemæssige eller sociale forhold, som medfører, at en konfiskation vil udgøre et uforholdsmæssigt indgreb over for den pågældende i den konkrete sag. Konfiskation kan efter Transport- og Boligministeriets opfattelse undlades i medfør af FÆL § 133 a, stk. 13 i tilfælde, hvor det konfiskerede køretøj er en specialindrettet handicapbil eller en bil som anvendes til transport til fx behandlingskrævende sygdom, som eneste transportmulighed.<sup>90</sup>

Bestemmelsen i FÆL § 133 a, stk. 13 ses anvendt i U 2013.978 Ø, der vedrørte en kvinde, som tre gange inden for tre år havde ført personbil, selvom hun var frakendt førerretten. Under hovedforhandlingen blev det oplyst, at kvinden havde tre børn på henholdsvis 3, 4 og 6 år, der alle skulle afleveres

---

<sup>87</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 15

<sup>88</sup> Ibid., s. 37

<sup>89</sup> Ibid., s. 15

<sup>90</sup> Ibid., s. 22

i børnehave og SFO cirka fem kilometer fra kvinden og hendes samlevers bopæl. Adgangen til offentlig transport var begrænset og tidskrævende. Parret havde ikke mulighed for at fraflytte deres andelsbolig uden væsentligt tab og skyldte stadigvæk cirka 100.000 kr. på den bil, som anklagemyndigheden havde nedlagt påstand om, skulle konfiskeres.<sup>91</sup> Retten i Roskilde finder ikke, at der foreligger særlige grunde til at fravige konfiskationen i medfør af undtagelsesbestemmelsen i FÆL § 133 a, stk. 13, hvorfor konfiskationspåstanden blev taget til følge. Kvinden ankede dommen med påstand om frifindelse for så vidt angår konfiskationen.

I landsretten forklarede kvinden supplerende, at en konfiskation af bilen ville medføre store problemer for familien, idet hun i mellemtiden var startet på ny uddannelse, hvortil hun ikke kunne møde til tiden eller hente sine børn efter undervisningens afslutning, hvis hun skulle anvende offentlig transport. Såfremt familien skulle flytte fra deres nuværende andelsbolig, ville parret formentlig lide et tab på cirka 400.000 kr. Endelig gjorde kvinden gældende, at alle tre børn var født for tidligt og var ekstraordinært plejekrævende, herunder især det ældste barn, som var blevet diagnosticeret med en form for autisme. Landsretten finder på baggrund af en samlet vurdering af sagens omstændigheder, herunder særligt kvindens sociale- og familiemæssige forhold, at der foreligger særlige grunde, som taler for at fravige reglen om konfiskation af kvindens køretøj. Byrettens dom konfiskation bliver derfor ophævet.<sup>92</sup>

En lignende afgørelse kommer til udtryk i TfK 2015.902 V, hvor en blodprøve viste, at en kvinde havde kørt spirituskørsel med en promille på 2,07. Af landsrettens begrundelse fremgår det:

*”Tiltalte er (...) enlig forsørger af to piger på henholdsvis 15 og 17 år. Den ældste datter har en behandlingskrævende hudsygdom, som indebærer jævnlige kontroller og behandlinger på Marselisborg Hospital i Aarhus. Det er uafklaret, om tiltalte kan beholde sit nuværende job uden egen bil til sin rådighed, og det er oplyst, at arbejdsgiveren i givet fald vil kunne stille chauffør til rådighed for tiltalte i forbindelse med arbejds kørsel til kundebesøg.”<sup>93</sup>*

---

<sup>91</sup> U 2013.978 Ø, s. 1, 2. spalte

<sup>92</sup> U 2013.978 Ø, s. 2, 1. spalte

<sup>93</sup> TfK 2015.902 V, s. 3, 1. spalte



I nærværende dom fastslår Landsretten efter en samlet vurdering, at der foreligger sådanne særlige grunde, som undtagelsesvist taler for at undlade konfiskation, jf. FÆL § 133 a, stk. 13.

I modsætning til de to ovenstående domme vurderer dommerne i U 2013.3203 Ø, at der skal ske konfiskation til trods for tiltaltes sociale forhold. Sagen vedrørte en mand, som i fjerdegangstilfælde havde ført et motordrevet køretøj, selvom han ikke havde generhvervet førerretten.<sup>94</sup> Manden forklarede i retten, at han havde stiftet sin egen karateklub, hvoraf mange af medlemmerne havde adfærdsproblemer og var placeret der af kommunen. Bilen brugte han til at køre til og fra undervisning og stævner med medlemmerne og deres udstyr. Manden arbejdede som nattevagt og havde længe sparet op til at kunne købe bilen, som havde kostet lidt over 200.000 kr. Bilen havde han erhvervet få dage inden, at han blev stoppet af politiet. Manden var på tidspunktet for hovedforhandlingen endvidere i gang med at generhverve sit kørekort. Landsretten fastslår, at:

*”... de foreliggende oplysninger om bilens pris, periode, hvor bilen har været i tiltaltes besiddelse, tiltaltes sociale eller personlige forhold, eller andre omstændigheder kan begrunde, at der foreligger sådanne særlige grunde, at der undtagelsesvist kan ske fravigelse af konfiskationsbestemmelsen i færdselsloven.”<sup>95</sup>*

Af citatet kan det udledes, at domstolene ikke finder det relevant, at manden var engageret som karate træner for udsatte unge, ligesom bilens værdi heller ikke tillægges vægt i vurderingen af, hvorvidt konfiskationen kan undlades i medfør af FÆL § 133 a, stk. 13. Tilsvarende bliver der heller ikke lagt vægt på oplysningen om, at manden var i gang med at generhverve sit kørekort og at han kun havde ejet bilen i få dage.

### **Forarbejder sammenholdt med retspraksis**

Den praksis, som domstolene har fulgt, antages at være forenelig med forarbejderne til lov om vanvidskørsel angående konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj. Efter FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. skal der som udgangspunkt ske obligatorisk konfiskation i de tilfælde, hvor føreren af køretøjet er

---

<sup>94</sup> U 2013.3203 Ø, s. 1, 1. spalte

<sup>95</sup> U 2013.3203 Ø, s. 2, 1. spalte

identisk med ejeren af det køretøj, som er blevet anvendt til vanvidskørsel. Det vil sige, at der *skal* ske konfiskation af vanvidsbilistens eget køretøj. At der sker obligatorisk konfiskation kommer tydeligt til udtryk i den udvalgte retspraksis. Herved ses retspraksis at være i overensstemmelse med bestemmelsens ordlyd. Det fremgår af forarbejderne, at afgørelsen af, om konfiskation skal undlades i medfør af FÆL § 133 a, stk. 13, skal træffes ud fra en konkret vurdering af den pågældendes forhold i hver enkelt tilfælde. Dette forekommer at være i overensstemmelse med den analyseret retspraksis, idet dommerne foretager en helhedsvurdering af alle sagens omstændigheder. Det fremgår endvidere af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at konfiskation kan undlades, hvis særlige familiemæssige eller sociale forhold vil medføre, at konfiskation vil være uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren af køretøjet. Ud fra analysen af retspraksis kan det udledes, at disse elementer kommer tydeligt til udtryk i den udvalgte retspraksis. Det må dog formodes, at særligt ejerens familiemæssige forhold tillægges afgørende betydning i vurderingen af, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Det kan antages, at forarbejderne og retspraksis derfor er overensstemmende i forhold til, hvilke elementer der indgår i vurderingen af, om konfiskation kan undlades i medfør af FÆL § 133 a, stk. 13.

## 6 Konfiskation af tredjemands køretøj

I dette kapital vil der blive foretaget en analyse af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Bestemmelsen omhandler reglerne om konfiskation af tredjemands køretøj. Ordlyden af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. er følgende:

*”I tilfælde, hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer og føreren har gjort sig skyldig i en eller flere af de i 1. pkt. nævnte overtrædelser, skal konfiskation ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende, navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.”*

Det fremgår af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at der med lovændringen i FÆL § 133 a, stk. 2 er blevet tilføjet et nyt stk. 2, 2. pkt.<sup>96</sup> Af bestemmelsens ordlyd kan udledes, at der *skal* ske konfiskation i tilfælde, hvor føreren af det anvendte køretøj til vanvidskørsel ikke er identisk med ejeren. FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. hjemler hermed adgang til tredjemandskonfiskation, som indebærer, at der som udgangspunkt sker obligatorisk konfiskation af det anvendte køretøj, uanset ejerforholdet. Der vil hermed ske konfiskation af det anvendte køretøj, selvom køretøjet er ejet i sameje, ejet af en ægtefælle eller samlever eller i tilfælde, hvor køretøjet er lånt, lejet eller leaset mv.<sup>97</sup> Bestemmelsen løser således den tidligere problematik omkring leasede og lejede biler, som behandlet i afsnit 3.1, ved at indføre en hjemmel til tredjemandskonfiskation. Betingelserne for konfiskation i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. er de samme som efter FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. Det vil sige, at et anvendt køretøj skal konfiskeres i tilfælde, hvor ejeren af et køretøj gør sig skyldig i følgende tre forseelser; 1) spirituskørsel med en promille på over 2,00, 2) særlig hensynsløs kørsel og 3) ved de groveste hastighedsovertrædelser. Disse tre forseelser medfører som udgangspunkt obligatorisk konfiskation af det anvendte køretøj.

I det følgende vil først undtagelserne til tredjemandskonfiskation blive behandlet. Efterfølgende foretages en analyse af, hvornår undtagelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. kan finde anvendelse. Denne analyse har til formål at udlede, hvilke momenter der indgår i vurderingen af, hvornår en konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Dernæst vil de retssikkerhedsmæssige betæneligheder ved tredjemandskonfiskation blive belyst.

## 6.1 Undtagelser til tredjemandskonfiskation

Af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. fremgår det, at konfiskation af tredjemands køretøj skal ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Adgangen til obligatorisk tredjemandskonfiskation er således ikke undtagelsesfri eftersom konfiskation forudsætter, at sanktionen ikke anses for værende et uforholdsmæssigt indgreb over for ejeren af køretøjet. Det fremgår af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at:

---

<sup>96</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 37

<sup>97</sup> Ibid., s. 22

*”... der er tale om en snæver undtagelse, idet udgangspunktet vil være, at køretøjer benyttet til vanvidskørsel som udgangspunkt konfiskeres...”<sup>98</sup>*

Den snæver undtagelse forekommer at være i overensstemmelse med formålet med lov om vanvidskørsel om at fjerne de såkaldte vanvidsbiler fra de danske veje hurtigt. Ejeren af køretøjet må herefter søge det tab, som konfiskationen medfører, dækket gennem et erstatningskrav mod føreren.<sup>99</sup>

Tredjemandskonfiskation kan endvidere undlades i medfør af FÆL § 133 a, stk. 13, når særlige grunde undtagelsesvist taler herfor. Bestemmelsen finder anvendelse under de samme forudsætninger som efter FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt., som behandlet i kapitel 5.

## 6.2 Begrebet uforholdsmæssigt indgribende

Ved vurderingen af, hvorvidt konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende for ejeren af køretøjet, skal der anlægges en helhedsvurdering af sagens samlede omstændigheder.<sup>100</sup> Det følger direkte af ordlyden i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., at det *navnlig* tillægges vægt, hvorvidt ejeren har haft mulighed for at vide, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel samt ejerens mulighed for at tage alle rimelig skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelse af køretøjet til en anden person. Dette peger i retning af, at domstolene er tillagt en bred skønsmargin, idet der ikke fra lovgivers side er oplyst en udtømmende liste over, hvilke momenter som kan tillægges vægt. Hertil kommer, at ordet ”navnlig” anvendes, hvilket indikerer, at de to angivne momenter formentlig tillægges særlig betydning, men at øvrige forhold og momenter tillige kan indgå i vurderingen. Det bemærkes endvidere, at de to momenter om henholdsvis ejerens kendskab til køretøjets anvendelse og sikring af sin økonomiske stilling er adskilt med adverbiet ”og”, hvilket indikerer, at begge momenter skal være iagttaget af ejeren af køretøjet, førend konfiskation kan anses for uforholdsmæssigt indgribende.

I det følgende vil der blive foretaget en analyse af, hvornår konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende og hvilke momenter der indgår i denne vurdering.

---

<sup>98</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 38

<sup>99</sup> Ibid., s. 38

<sup>100</sup> Betænkning til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 4

### 6.2.1 Påregnelighed som et moment

Det følger direkte af ordlyden af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., at det ved vurderingen af, hvorvidt konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende, skal indgå som et moment, om ejeren af køretøjet har haft mulighed for at vide, at køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel. Det følger af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at dette indebærer:

*”... en samlet vurdering af, om det måtte anses for helt upåregneligt for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt på denne måde.”<sup>101</sup>*

I vurderingen vil det indgå, om ejeren umiddelbart har kendskab til, at køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Er dette tilfældet og det står ejeren af køretøjet åbenlyst klart, at køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel, vil det tale imod, at konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende. Det vil endvidere indgå i vurderingen, om ejeren har benyttet alle tilgængelige muligheder for at opnå viden om forhold, som kan belyse risikoen for, at køretøjet vil blive anvendt ved en eller flere af de omfattende lovovertrædelser.<sup>102</sup> Navnlig lægges der vægt på ejerens forhold og adfærd, herunder om ejeren har udvist agtpågivenhed.

I det følgende vil der blive foretaget en analyse for at udlede, hvilke forhold ejeren af køretøjet bør undersøge for at opnå viden, om køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel.

#### 6.2.1.1 Indhentelse af straffeattest

Hvis ejeren overlader køretøjet til en person, der tidligere har begået grove eller gentagne overtrædelser af færdselsreglerne, kan det tale for, at det har været påregneligt for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel.<sup>103</sup> Ejeren af køretøjet kan få oplysninger herom ved eksempelvis at anmode føreren om at fremvise førerens private straffeattest for derved at blive bekendt med, om føreren tidligere er straffet for vanvidskørsel eller andre grove overtrædelser af FÆL. Såfremt dette

---

<sup>101</sup> Betænkning til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 4, 1. spalte

<sup>102</sup> Ibid., s. 4, 1. spalte

<sup>103</sup> Ibid., s. 4, 1. spalte

er tilfældet, vil det tale imod, at konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende, idet det burde være påregneligt for ejeren, at der er risiko for, at køretøjet også vil blive anvendt til vanvidskørsel i fremtiden, når føreren tidligere er dømt i relation hertil. I U 2022.145 VK bliver netop dette forhold tillagt afgørende vægt, da landsretten skulle afgøre, hvorvidt en beslaglæggelse med henblik på konfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. kunne opretholdes. Kendelsen vedrørte en lastbilchauffør, som havde ført en sættevognstrækker med en promille på over 2,00, hvorfor politiet havde beslaglagt sættevognstrækkeren med henblik på konfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Byretten godkendte beslaglæggelsen, men selskabet der ejede lastbilen, kærede kendelsen. Af landsrettens kendelse følger det:

*”Kærende havde ingen interesse i, at chaufføren førte sættevognstrækkeren i beruset tilstand og ingen anledning til at tro, at der var risiko for, at det ville ske. Chaufførens handlinger var helt upåregnelige og abnorme. Kærende var således i god tro, og ved ansættelsen af den pågældende chauffør gjorde han alt, han kunne, for at sikre sig mod en hændelse som den skete. Han har herunder kontaktet tidligere ansættelsessteder og indhentet straffeattest.”<sup>104</sup>*

Det kan heraf udledes, at landsretten lægger vægt på, at selskabet, der ejede lastbilen, forud for ansættelsen af chaufføren havde kontaktet tidligere arbejdsgivere og indhentet straffeattest på chaufføren. Selskabet gør herved gældende, at chaufførens handlinger var helt upåregnelig og abnorme, idet der ikke var nogen oplysninger eller indikationer der pegede i retning af, at chaufføren ville køre spirituskørsel. På baggrund heraf fastslår landsretten, at:

*”Efter oplysningerne om de undersøgelser, som kærende havde foretaget angående L inden dennes ansættelse, (...), findes kærendes mulighed for at kunne vide, at det køretøj, som han stillede til rådighed for L til udførelse af opgaven, ville blive anvendt til spirituskørsel at have været ganske begrænset.”<sup>105</sup>*

---

<sup>104</sup> U 2022.145 VK, s. 1, 2. spalte

<sup>105</sup> U 2022.145 VK, s. 2. 1. spalte

Landsretten vurderer således, at selskabet har foretaget en tilstrækkelig undersøgelse af chaufførens forhold og adfærd forud for ansættelsen og at selskabets mulighed for at vide, at sættevognstrækkeren vil blive brugt til vanvidskørsel, anses for at have været begrænset. På baggrund af de foreliggende oplysninger og efter en helhedsvurdering kommer landsretten frem til, at konfiskation af sættevognstrækkeren må anses for uforholdsmæssigt indgribende.<sup>106</sup> Det er således dommernes vurdering, at der ikke var tilstrækkelig grund til at antage, at sættevognstrækkeren ville blive konfiskeret i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., hvorfor beslaglæggelsen blev ophævet. Dette peger i retning af, at såfremt en ejer har foretaget en række undersøgelser vedrørende førerens forhold og kørselshistorik, så taler det for, at konfiskation af køretøjet vil anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren af køretøjet. I nærværende kendelse var det således tilstrækkeligt, at selskabet havde indhentet en straffeattest og i øvrigt havde kontaktet chaufførens tidligere arbejdsgivere.

#### *6.2.1.2 Tro- og loveerklæring*

Det følger videre af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at ejeren også kan anmode den person, som køretøjet overdrages til om en tro- og loveerklæring på, at vedkommende ikke tidligere har begået bestemte relevante lovovertrædelser.<sup>107</sup> Særligt vil det være relevant for ejeren at få kendskab til antallet og grovheden af eventuelle færdselsovertrædelser, som personen har begået.<sup>108</sup> En tro- og loveerklæring synes at kunne træde i stedet for indhentelse af en straffeattest. Dels begrundet i det hensyn, at ejeren herved får viden om førerens kørselshistorik og dels kan tidsmæssige hensyn betyde, at en tro- og loveerklæring er mere hensigtsmæssig at affatte i den givne situation. Herved tænkes på tilfælde, hvor en person har indleveret sin bil til service og får en lånebil stillet til rådighed.

#### *6.2.1.3 Vil andre få adgang til køretøjet?*

Ved vurderingen af, hvorvidt konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende, tillægger domstolene det endvidere vægt, hvorvidt ejeren af køretøjet, i bestræbelserne på at imødegå risikoen for konfiskation, har undersøgt forhold, der kan indikere, at køretøjet er tiltænkt en anden person end

---

<sup>106</sup> U 2022.145 VK, s. 2, 1. spalte

<sup>107</sup> Betænkning til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 4, 2. spalte

<sup>108</sup> Ministersvar nr. 57 til L 127 – Transportudvalgets endeligt svar på spørgsmål 57, s. 2

den, som køretøjet overdrages til.<sup>109</sup> Ifølge forarbejderne til lov om vanvidskørsel kan dette ske ved at eksempelvis bilforhandlere og leasingselskaber søger oplysninger i bilbogen om, hvorvidt henholdsvis bilkøberen eller leasingtageren allerede er registreret som ejer af ét eller flere køretøjer.<sup>110</sup> Er dette tilfældet, vil anskaffelse af endnu et køretøj pege i retning af, at køretøjet er tiltænkt at skulle overdrages til en anden person. Derudover vil kendskab til, at leasingtageren allerede har leaset eller lejet flere køretøjer inden for en kortere periode indikere, at leasingtageren formentlig ikke er tiltænkt at skulle være den reelle bruger af køretøjet.<sup>111</sup> Formålet er herved at bekæmpe anvendelsen af stråmænd ved leasing af motorkøretøjer.

I forlængelse heraf lægger domstolene tillige vægt på oplysninger om, hvorvidt ejeren har undersøgt, hvem der vil få adgang til køretøjet.<sup>112</sup> Dette kommer til udtryk i U 2022.478 VK, hvor politiet havde beslaglagt en leaset Audi med henblik på konfiskation, idet føreren havde kørt med en hastighed på 113 km/t, selvom hastigheden ikke måtte overstige 50 km/t. Vanvidskørslen var foretaget af en ung mand, som havde fået overdraget bilnøglerne af leasingtagerens kammerart med henblik på at køre bilen hjem til leasingtageren efter en bytur. Leasingselskabet protesterede mod beslaglæggelsen og nedlagde i landsretten påstand om, at denne ophæves, idet de ikke havde mulighed for at vide, at leasingtageren ville overlade bilen til en anden, som derefter overlod bilen til en helt tredje. Leasingselskabet gjorde i den forbindelse gældende, at de forud for aftaleindgåelsen havde søgt oplysninger om leasingtageren og at det desuden fremgik af leasingaftalen, at det udelukkende var leasingtageren og dennes husstand, der måtte få adgang til køretøjet:

*”Husstanden må bruge en leaset bil. Andre må ikke. Det fremgår af de almindelige betingelser. Den må ikke lånes ud. Udlån er misligholdelse.”<sup>113</sup>*

Denne fremgangsmåde, hvor leasingselskaberne gør det klart overfor leasingtageren og tillige lader det indgå som et vilkår i aftalen, at bilen ikke må overlades til uvedkommende, er et tiltag, som

---

<sup>109</sup> Betænkning til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 4, 2. spalte

<sup>110</sup> Ibid., s. 4, 2. spalte

<sup>111</sup> Ibid., s. 4, 2. spalte

<sup>112</sup> Ibid., s. 4, 2. spalte

<sup>113</sup> U 2022.478 VK, s. 2, 2. spalte



leasingselskaberne ifølge forarbejderne til lov om vanvidskørsel bør iagttage i bestræbelserne på at sikre sig, at køretøjet ikke vil blive anvendt til vanvidskørsel.<sup>114</sup>

#### 6.2.1.4 Rådighed over én eller flere biler

Ud fra kendelsen i TfK 2021.1230 ØK kan det udledes, at hvis ejeren i forvejen råder over en eller flere biler taler dette imod, at konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende. TfK 2021.1230 ØK vedrørte en søn, S, der som fører af en bil tilhørende hans far, E, havde deltaget i kap- og væddeløbskørsel blandt flere andre personer, hvor der havde været flere tilskuere til stede.<sup>115</sup> På baggrund af de foreliggende omstændigheder vurderer dommerne, at S' kørsel anses for særlig hensynsløs og dermed omfattet af definitionen på vanvidskørsel. Under sagen blev det gjort gældende, at der ikke var nogen indikationer på, at E kunne påregne, at bilen ville blive anvendt til vanvidskørsel:

*”Henset til min klients alder og til, at han ikke tidligere er straffet for færdselsforseelser - eller i øvrigt for andre forhold - og at hans kørsel således ved tidligere lån af sin fars biler ikke har givet anledning til, at faren skulle nære mistanke om, at bilen ved nærværende udlån ville blive anvendt til vanvidskørsel, gøres gældende, at klientens far ikke har haft tilstrækkeligt grundlag for at formode, at bilen aktuelt ville blive anvendt på anden måde end ved tidligere udlån af biler til min klient.”<sup>116</sup>*

Landsretten stadfæster byrettens kendelse og fastslår, at det ikke var helt upåregneligt for E, at køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel:

*”Det fremgår af de afgivne forklaringer, at (...) E og sønnen, S, ud over den omhandlede bil hver især råder over en anden bil. (...) På baggrund af de anførte*

---

<sup>114</sup> Betænkning til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 4, 2. spalte

<sup>115</sup> TfK 2021.1230 ØK, s. 1, 1. spalte

<sup>116</sup> TfK 2021.1230 ØK, s. 2, 1. spalte

*oplysninger om omstændighederne ved udlånet af bilen og den nære familiemæssige relation mellem E og S finder landsretten det ikke på det foreliggende grundlag godtgjort, at det var helt upåregneligt for E, at køretøjet ville blive anvendt som angiveligt sket.”<sup>117</sup>*

Dommerne fremhæver, at det på baggrund af de afgivne forklaringer er lagt til grund, at både E og S har rådighed over en anden bil. Af kendelsen kan det dermed udledes, at der i familierelationer skal meget til, før ejeren af køretøjet kan påberåbe sig, at det har været upåregneligt for denne, at køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel. Dette underbygger formålet med bestemmelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., hvorefter det er det klare udgangspunkt, at der skal ske konfiskation, hvor køretøjet har været anvendt til vanvidskørsel.<sup>118</sup>

#### 6.2.2 Sikring af ejerens økonomiske retsstilling som et moment

Det fremgår af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., at det indgår som et moment ved vurderingen af, om konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende, at ejeren har taget alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af sit køretøj til en anden person. I forbindelse med ejerens sikring af sin økonomiske stilling er det derfor vigtigt at forstå, hvilken betydning der ligger i ”alle rimelige skridt”. Hensigten med det følgende er dermed at udlede, hvilke elementer der indgår i vurderingen heraf.

Ordlyden af bestemmelsen indeholder ingen indikation af, hvilken betydning der ligger i ordet ”alle rimelige skridt”. Af forarbejderne til lov om vanvidskørsel fremgår det imidlertid, at der stilles krav om, at ejeren har foretaget en undersøgelse af førerens økonomiske forhold.<sup>119</sup> Det følger endvidere, at:

---

<sup>117</sup> TfK 2021.1230 ØK, s. 4, 1. spalte

<sup>118</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 22

<sup>119</sup> Ibid., s. 38

*”... relevant for ejeren af køretøjet at undersøge (...) økonomiske forhold med henblik på at sikre en mulighed for at tage forholdsregler over for førerens potentielle manglende betalingsevne...”<sup>120</sup>*

Det kan af citatet udledes, at vurderingen, angående hvilke ”rimelige skridt” ejeren konkret skal foretage for at sikre sin økonomiske stilling, indeholder to elementer. Det første element omhandler en undersøgelse af førerens økonomiske forhold, som ejeren skal foretage forud for overdragelsen. Det andet element omhandler adgangen til at gøre et eventuelt erstatningskrav på køretøjets værdi gældende mod føreren som følge af konfiskation og herunder om føreren i den anledning vil være betalingsdygtig. Samlet set indeholder momentet sikring af ejerens økonomiske stilling dermed en vurdering af, om føreren vil være i stand til at betale et eventuelt erstatningskrav til ejeren på baggrund af den undersøgelse ejeren har foretaget af førerens økonomiske forhold.

Af betydning for, hvilke ”rimelige skridt” ejeren skal foretage for at sikre sin økonomiske stilling, er det væsentligt at få konstateret, hvordan føreren er kommet i besiddelse af tredjemands køretøj. Der vil derfor blive foretaget en opdeling af henholdsvis overdragelse af brugsret indenfor kontaktforhold og overdragelse af brugsret udenfor kontraktforhold. Disse to former for overdragelse vil blive behandlet individuelt nedenfor.

I det følgende vil der blive foretaget en analyse for at udlede, hvilke foranstaltninger der kræves iagttaget af ejeren ved undersøgelsen af førerens økonomiske forhold og i den forbindelse, hvilken betydning et erstatningskrav tillægges. Formålet med analysen er dermed at udlede, hvornår ejeren har iagttaget alle rimelige skridt for at sikre sin økonomiske stilling således, at konfiskation må anses for værende uforholdsmæssigt indgribende i relation til dette moment.

#### *6.2.2.1 Overdragelse af brugsret indenfor kontraktforhold*

I de tilfælde, hvor køretøjet er leaset, lejet eller på anden måde overladt til føreren mod betaling fra køretøjets ejer, er der tale om overdragelse af brugsret indenfor kontraktforhold.

---

<sup>120</sup> Betænkning til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel) s. 4, 2. spalte

I forhold til hvilke foranstaltninger en erhvervsdrivende skal iagttage i forbindelse med undersøgelsen af førerens økonomiske forhold indenfor kontraktforhold, fremgår det af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at ejeren skal indhente oplysninger angående førerens personlige indkomstforhold. Disse oplysninger skal indhentes forud for overdragelsen af køretøjet til føreren. Oplysninger om førerens indkomstforhold kan indhentes ved at anmode føreren om at fremlægge årsopgørelser, lønsedler eller lignende.<sup>121</sup> I forbindelse hermed bør en erhvervsdrivende sikre sig, at de indkomstforhold føreren fremlægger over for den erhvervsdrivende ved kontraktindgåelsen, er korrekte. Den erhvervsdrivende vil eksempelvis kunne tjekke oplysningernes korrekthed gennem eSkatData. I de tilfælde, hvor den erhvervsdrivende ikke har adgang til eSkatData, er vedkommende henvist til at undersøge førerens indkomstforhold på baggrund af de oplysninger, som føreren fremlægger.<sup>122</sup> Ved at anvende ordet ”bør” i forarbejderne til lov om vanvidskørsel, kan det tyde på, at det ikke er tilstrækkeligt alene at anmode og dermed indhente oplysningerne angående førerens indkomstforhold, men at den erhvervsdrivende endvidere tillægges en forpligtigelse til at efterse om førerens oplysningerne er korrekte. Den erhvervsdrivende kan dermed ikke blot lægge førerens oplysninger til grund uden at tjekke deres korrekthed. Hvis den erhvervsdrivende ikke sikrer sig, at de indkomstforhold, som føreren fremlægger, er korrekte, tyder det på, at den erhvervsdrivende ikke har taget alle rimelige skridt for at sikre sin økonomiske stilling i relation til undersøgelsen af førerens økonomiske forhold. Omvendt peger det i retningen af, at hvis den erhvervsdrivende har tjekket oplysningernes korrekthed, så tillægges det betydning i vurderingen af, om den erhvervsdrivende har taget alle rimelige skridt til sikring af dennes økonomiske stilling.

Indhentelsen af årsopgørelse og lønsedler peger i retningen af, at den erhvervsdrivende skal foretage en generel kreditvurdering af føreren. Ved at indhente disse dokumenter kan ejeren få et godt overblik over førerens økonomiske forhold, idet ejeren kan få kendskab til den pågældendes indkomst og eventuelle gæld. Dette tyder på, at der i vurderingen af førerens økonomiske forhold som minimum skal indgå årsopgørelser og lønsedler. Hvis den erhvervsdrivende ikke har indhentet disse dokumenter, peger det i retningen af, at den erhvervsdrivende ikke har iagttaget de foranstaltninger, som kræves af den erhvervsdrivende i forbindelse med undersøgelsen af førerens økonomiske forhold. I forhold til leasing af et køretøj pålægges ejeren som udgangspunkt at skulle foretage en mere dybdegå-

---

<sup>121</sup> Betænkning til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 4, 2. spalte

<sup>122</sup> Ibid., s. 4, 2. spalte

ende undersøgelse af førerens økonomiske forhold ved betaling af leasingydelsen med et større kontantbeløb.<sup>123</sup> Det vil sige, at ved leasing af dyrere biler, som medfører en højere leasingydelse, skal ejeren foretage en mere grundig undersøgelse af førerens indkomstforhold. Dette hænger formodentlig sammen med, at der ved betaling af et større kontantbeløb, kan være en mere nærliggende risiko for, at føreren uberettiget har fået pengene i sin besiddelse. Ved mindre kontantbeløb vil der omvendt være en mere fjerntliggende risiko for, at føreren uberettiget har fået pengene i sin besiddelse.

Efter de almindelige formueretlige regler kan ejeren af køretøjet efter omstændighederne gøre et erstatningskrav gældende mod føreren lydende på køretøjets værdi, ejeren har lidt som følge af konfiskationen.<sup>124</sup> Adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende mod føreren reguleres af reglerne om erstatningsansvar i kontrakt. Erstatningsansvar indenfor kontraktforhold betegnes også som et kontraktansvar. Ved overdragelse indenfor kontraktforhold består der et aftaleforhold mellem parterne. Hvis kontrakten mellem aftaleparterne indeholder bestemmelser, som regulerer kontraktparternes erstatningsansvar i forbindelse med konfiskation af køretøjet som følge af førerens overtrædelser af FÆL, rejses et erstatningskrav i anledning af disse bestemmelser. I tilfælde heraf, vil det indgå i vurderingen af, om ejeren har taget alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling, at ejeren har udnyttet dennes muligheder for at regulere førerens eventuelle erstatningskrav gennem kontrakten.<sup>125</sup> Dette peger i retningen af, at hvis en kontrakt ikke indeholder bestemmelser, som regulerer et eventuelt erstatningsansvar i forholdet mellem kontraktparterne, har ejeren ikke foretaget alle rimelige skridt for at sikre sin økonomiske stilling. Hvis en kontrakt ikke indeholder bestemmelser vedrørende et eventuelt erstatningsansvar eller hvor der ikke består et aftaleforhold mellem ejeren og den person, som har ført bilen, rejses et erstatningskrav i anledning af reglerne om erstatningsansvar udenfor kontraktforhold. I tilfælde heraf, kan ejeren udelukkende gøre et erstatningskrav gældende mod føreren af bilen, hvis de fire kumulative erstatningsbetingelser er opfyldt, som er behandlet i kapitel 4.<sup>126</sup> Ud fra undersøgelsens af førerens økonomiske forhold vil ejeren kunne foretage en vurdering af, om føreren har den fornøden betalingsevne i forhold til et eventuelt erstatningskrav. Ejeren vil altså på baggrund heraf have en formodning for, om føreren vil være i stand til at kunne betale et erstatningskrav.

---

<sup>123</sup> Betænkning til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 4, 2. spalte

<sup>124</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 38

<sup>125</sup> Ibid., s. 24

<sup>126</sup> Ibid., s. 24

Ud fra forarbejderne til lov om vanvidskørsel kan det udledes, at hjemlen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. til at undlade konfiskation af tredjemands køretøj, kan finde anvendelse i de tilfælde, hvor ejeren kan godtgøre, at et erstatningskrav må anses for værende ”illusorisk”. Herved forstås et erstatningskrav, som vil være dækningsløst grundet førerens manglende betalingsevne. Dette medfører, at konfiskation må anses for værende uforholdsmæssigt indgribende. Forarbejderne fastslår at:

*”... undtagelsesmuligheden alene anvendes i tilfælde, hvor (...) et erstatningskrav mod føreren reelt er illusorisk.”<sup>127</sup>*

Det kan heraf modsætningsvist udledes, at undtagelsesmuligheden i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. ikke kan finde anvendelse i de tilfælde, hvor der er adgang til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren, idet en konfiskation ikke vil anses for værende uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Det betyder, at ejeren kan få dækket sit erstatningskrav mod føreren som følge af konfiskationen, hvorved erstatningskravet ikke er illusorisk. Et erstatningskrav tillægges hermed afgørende betydning i vurderingen af, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Dette peger i retningen af, at adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende overfor føreren tillægges en væsentlig betydning i forhold til, om ejeren har taget alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling og i forbindelse hermed om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Det tyder formodentligt på, at en ejer som udgangspunkt må søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav mod føreren, medmindre erstatningskravet er illusorisk. Det fremgår desuden af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at det er en forudsætning for, at undtagelsesbestemmelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. kan finde anvendelse, at:

*”... ejeren i tilstrækkelig og relevant grad har undersøgt kontraktpartens økonomi og ikke på den baggrund med rimelighed kunne forudse, at et erstatningskrav ville være dækningsløst.”<sup>128</sup>*

---

<sup>127</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 38

<sup>128</sup> Ibid., s. 38

Af citatet kan det udledes, at den undersøgelse, som ejeren har foretaget af førerens økonomiske forhold forud for overdragelsen af køretøjet til føreren, tillægges afgørende betydning i vurderingen af, om et erstatningskrav må anses for værende illusorisk. Et erstatningskrav vil alene være illusorisk, hvis en ejer ikke med rimelighed kunne forudse førerens manglende betalingsevne i forhold til et eventuelt erstatningskrav.<sup>129</sup> Dette peger i retningen af, at ejeren er forpligtet til at foretage en grundig og omfattende undersøgelse af førerens økonomi forud for overdragelsen af køretøjet til føreren. Hvis ejeren kommer i besiddelse af oplysninger, som kan indikere, at føreren ikke vil være betalingsdygtig, hvis køretøjet bliver konfiskeret i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., bør ejeren ikke overdrage sit køretøj til vedkommende. Konfiskation vil i dette tilfælde ikke være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren grundet ejerens viden om, at et erstatningskrav ville være illusorisk.

I vurderingen af, om et erstatningskrav må anses for værende illusorisk, fremgår det af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at det vil bero på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde. I vurderingen indgår ejerens undersøgelse af førerens indkomstforhold. At en fører i en årrække alene kan betale et mindre afdrag, er ikke i sig selv tilstrækkeligt til at anse et erstatningskrav for værende illusorisk.<sup>130</sup> Tilfælde, hvor førerens bo ikke kan dække erstatningskravet, som følge af førerens død eller konkurs, kan efter omstændighederne gøre et erstatningskrav illusorisk. Dette er betinget af, at ejeren ikke kendte eller burde have kendt til de omstændigheder, som medfører, at erstatningskravet mod førerens døds- eller konkursbo er dækningsløst.<sup>131</sup> Hvis føreren har indgivet en insolvenserklæring i fogedretten, kan dette indgå som et moment i vurderingen af, om et erstatningskrav er dækningsløst, men vil ikke alene være tilstrækkeligt til at anse erstatningskravet for illusorisk.<sup>132</sup>

I det følgende vil der blive foretaget en analyse for at udlede, hvornår momentet sikring af ejerens økonomiske stilling kan føre til at undlade konfiskation af tredjemands køretøj ved overdragelse af brugsretten indenfor kontraktforhold.

---

<sup>129</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 38

<sup>130</sup> Ibid., s. 38

<sup>131</sup> Ibid., s. 38

<sup>132</sup> Ministersvar nr. 17 til L 127 – Transportudvalgets endelige svar på spørgsmål 17

## Ejerens muligheder for at undersøge en tredjemands forhold

Ud fra kendelsen U 2021.4456 ØK kan det udledes, at i tilfælde, hvor en kontrakt er misligholdt, som følge af, at køretøjet er udlånt til en tredjemand i strid med kontrakten, tillægges det ingen betydning, at ejeren ingen mulighed har for at undersøge tredjemands økonomiske forhold. I U 2021.4456 ØK blev en leaset bil, som var lånt ud til en tredjemand, beslaglagt med henblik på konfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Landsretten stadfæster byrettens kendelse og udtaler, at:

*”Det oplyste om, at leasingsselskabet ikke kan tjekke førerens forhold, gør ikke beslaglæggelse uforholdsmæssigt indgribende, og leasingsselskabet må søge eventuelt erstatningskrav mod leasingtager gennem de almindelige formueretlige regler.”<sup>133</sup>*

I nærværende kendelse anses konfiskation ikke for værende uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren. Dette begrundes med, at ejeren kan søge et eventuelt erstatningskrav dækket af kontraktparten efter de almindelige formueretlige regler. Dette peger i retningen af, at en ejer pålægges den risiko, at kontraktparten eventuelt udlåner køretøjet ud til en anden person. Det vil være svært for en ejer at gardere sig imod et eventuelt udlån af køretøjet til en anden fører, selvom kontrakten indeholder bestemmelser om, at et udlån er i strid med kontrakten. Ejeren vil omvendt kunne sikre sin økonomiske stilling ved at indskrive et specifikt vilkår i kontrakten om, at kontraktparten vil være erstatningsansvarlig som følge af dennes misligholdelse af kontrakten. Dette tyder på, at en ejer ikke har taget alle rimelige skridt til sikring af sin økonomisk stilling, hvis kontrakten ikke indeholder et vilkår om, at kontraktparten som følge af vanvidskørsel vil blive erstatningsansvarlig for køretøjets værdi. Det er altså ikke alene nok, at det indgår, som et vilkår i kontrakten, at den kontraherede part ikke må udlåne det pågældende køretøj til tredjemand. Dette hænger formodentligt sammen med, at ejeren ikke har udnyttet alle muligheder for at sikre sig økonomisk bedst muligt i tilfælde, hvor ejerens køretøj konfiskeres som følge af førerens vanvidskørsel. I dette tilfælde er ejeren henvist til at søge et eventuelt erstatningskrav dækket af kontraktparten efter de almindelige formueretlige regler, hvorefter kontraktparten må søge erstatningskravet dækket af føreren efter disse regler.

---

<sup>133</sup> U 2021.4456 ØK, s. 2, 2. spalte



## Erstatningskrav ikke illusorisk

Problemstillingen om, hvorvidt et erstatningskrav må anses for værende illusorisk, er omdrejningspunktet i U 2021.3898 ØK, hvor en leaset Ferrari blev beslaglagt som følge af leasingtagers vanvidskørsel. Af kendelsen kan det udledes, at hjemlen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. til at undlade konfiskation af tredjemands køretøj, ikke kan finde anvendelse i de tilfælde, hvor en ejer ikke kan fremlægge beviser for en førers manglende betalingsevne i forbindelse med et erstatningskrav på køretøjets værdi. Landsretten fastslår ud fra leasingselskabets påstande, at:

*”A A/S har ikke anført holdepunkter for at antage, at et erstatningskrav mod S er illusorisk.”<sup>134</sup>*

*”Politiet må opretholde beslaglæggelsen.”<sup>135</sup>*

I nærværende kendelse anser landsretten ikke førerens manglende betalingsevne i forhold til et eventuelt erstatningskrav for bevist. Ejeren af det konfiskerede køretøj har således ikke løftet bevisbyrden for, at et erstatningskrav er illusorisk. På baggrund af dette vurderer dommerne, at en konfiskation ikke vil være uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren af køretøjet. Dette på trods af, at der er tale om en bil af mærket Ferrari lydende på en værdi uden afgift på mere end 2 mio. kr.<sup>136</sup> Dette tyder på, at det anvendte køretøjs økonomiske værdi ikke tillægges vægt ved vurderingen af, om et erstatningskrav må anses for værende illusorisk. At der er tale om dyrere køretøjer har således ingen betydning i forbindelse med, om ejeren ikke kunne forudse en førers manglende betalingsevne ved et eventuelt erstatningskrav. Dette hænger formentligt sammen med, at vurderingen af, om et erstatningskrav er illusorisk, skal foretages i forhold til ejerens undersøgelse af førerens økonomiske forhold. Ud fra denne undersøgelse vil ejeren kunne foretage en vurdering af, om føreren har den fornøden betalingsevne i forhold til et eventuelt erstatningskrav. Ejeren vil altså på baggrund heraf have en formodning for, om føreren vil være i stand til at kunne betale et erstatningskrav. Dommernes konstatering af, at et erstatningskrav ikke anses for værende illusorisk, skyldes formentligt, at leasingselskabet ikke har foretaget en undersøgelse af førerens økonomi forud for kontraktindgåelsen og i forbindelse hermed ikke har foretaget en vurdering af, om føreren vil være i stand til at betale et

---

<sup>134</sup> U 2021.3898 ØK, s. 2, 1. spalte

<sup>135</sup> U 2021.3898 ØK, s. 2, 1. spalte

<sup>136</sup> U 2021.3898 ØK, s. 2, 2. spalte

eventuelt erstatningskrav til ejeren. Dette tyder på, at ejeren ikke har taget alle rimelige skridt for at sikre sin økonomiske stilling, hvormed konfiskation ikke er uforholdsmæssigt indgribende. Den manglende undersøgelse af førerens økonomiske forhold medfører, at ejeren ikke kan fremlægge beviser for, at erstatningskravet er dækningsløst. Det tyder på, at spørgsmålet om et erstatningskrav er illusorisk, tillægges afgørende betydning i vurderingen af, om konfiskation skal undlades. Leasing-selskabet har alene anført, at en konfiskation af køretøjet ikke vil være proportional i forhold til dennes interesser.<sup>137</sup> Kontrakten mellem aftaleparterne indeholder endvidere ingen bestemmelser, som regulerer førerens eventuelle erstatningskrav i forbindelse med konfiskation af køretøjet som følge af førerens overtrædelser af FÆL. Dette indgår formentligt også som et forhold, der peger i retningen af, at ejeren ikke har taget alle rimelige skridt for at sikre sin økonomiske stilling, idet ejeren ikke har udnyttet dennes mulighed for at sikre sig bedst muligt i forhold til et eventuelt erstatningskrav gennem kontrakten.

I modsætning til U 2021.3898 ØK, hvor der ikke blev foretaget en undersøgelse af førerens økonomi forud for overdragelsen, blev der i U 2022.478 VK foretaget en undersøgelse af førerens økonomi forud for kontraktindgåelsen. I U 2022.478 VK blev en leaset Audi beslaglagt i forbindelse med en ung mands vanvidskørsel. Den unge mand havde fået overdraget bilnøglerne af leasingtagers kammerat. Leasingtagers kammerat havde fået overdraget bilnøglerne med henblik på at køre bilen hjem, fordi leasingtager skulle til fest. Leasingkontrakten blev indgået den 23. marts 2021. Inden kontraktindgåelsen havde føreren tilsendt dennes økonomiske oplysninger i form af årsopgørelser og lønsedler til ejeren. Førerens personlige indkomst var ifølge årsopgørelserne for 2019 og 2020 på henholdsvis 217.288 kr. og 63.924 kr. Der var fremlagt lønsedler fra perioden december 2020 til februar 2021.<sup>138</sup> På baggrund af disse oplysninger fastslår landsretten, at:

*”Efter oplysningerne om hans indtægter i perioden op til indgåelsen af leasingaftalen måtte selskabet inden aftaleindgåelsen påregne, at der ville være en betydelig risiko for, at han ikke ville kunne betale et erstatningskrav i tilfælde af misligholdelse. Der er ikke efterfølgende sket ændringer i hans betalingsevne, som selskabet ikke med rimelighed kunne forudse inden aftaleindgåelsen. Der er efter det oplyste endvidere ikke grundlag for at antage, at L ikke vil være i stand til at være på*

---

<sup>137</sup> U 2021.3898 ØK, s. 2, 2. spalte

<sup>138</sup> U 2022.478 VK, s. 3, 2. spalte

*arbejdsmarkedet i mange år og dermed over tid tjene penge til at betale leasing-  
selskabets erstatningskrav helt eller delvist... ”<sup>139</sup>*

I nærværende kendelse anses det ikke for godtgjort, at ejeren ikke med rimelighed kunne forudse førerens manglende betalingsevne i forbindelse med et eventuelt erstatningskrav. Dette skyldes ejerens viden angående førerens økonomiske forhold, som ejeren har fået kendskab til i forbindelse med dennes undersøgelse af førerens økonomi inden aftaleindgåelsen. På baggrund af dette vurderer dommerne, at det har været påregneligt for ejeren, at føreren ikke kan betale et erstatningskrav baseret på denne undersøgelse. Af citatet kan det udledes, at den undersøgelse, som ejeren har foretaget af førerens økonomiske forhold forud for overdragelsen af køretøjet til føreren, tillægges afgørende betydning i vurderingen af, om et erstatningskrav må anses for værende illusorisk. Dette skyldes formentlig, at når en ejer med rimelighed kan forudse en førers manglende betalingsevne, kan et erstatningskrav ikke anses for værende illusorisk, idet ejeren ved kontraktindgåelsen accepterer den risiko, at føreren ikke kan tilbagebetale et eventuelt erstatningskrav til ejeren.

Det forhold, at føreren er ung og formentligt vil være arbejdsdygtig i mange år og i forbindelse hermed over tid kan betale erstatningskravet helt eller delvist, tillægges også betydning i dommernes vurdering af, om ejeren med rimelighed kunne forudse førerens manglende betalingsevne. Dette tyder på, at der ved vurderingen af, om ejeren med rimelighed kunne forudse førerens manglende betalingsevne, er flere momenter, der kan indgå i vurderingen af, om et erstatningskrav må anses for værende illusorisk. I denne vurdering indgår ikke blot førerens økonomiske forhold, men også dennes personlige forhold, herunder alder og i sammenhæng hermed dennes tilknytning til arbejdsmarkedet som et moment. Dette hænger formodentligt sammen med, at jo yngre den erstatningsansvarlig er, desto større chance er der for, at vedkommende kan betale et erstatningskrav grundet dennes tilknytning til arbejdsmarkedet.

På baggrund af det ovenstående citat fastslår landsretten, at:

*”Der er herefter ikke grundlag for at antage, at en eventuel konfiskation må anses  
for uforholdsmæssigt indgribende over for leasingselskabet.”<sup>140</sup>*

---

<sup>139</sup> U 2022.478 VK, s. 4, 2. spalte

<sup>140</sup> U 2022.478 VK, s. 4, 2. spalte

Det må på baggrund af citaterne formodes, at hjemlen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. til at undlade konfiskation af tredjemands køretøj, kan finde anvendelse i de tilfælde, hvor en ejer har foretaget en fyldestgørende undersøgelse af førerens økonomi forud for kontraktindgåelse og i forbindelse hermed ikke med rimelighed har kunne forudse, at et erstatningskrav må anses for værende illusorisk. Det må heraf antages, at hvis en ejer på baggrund af dennes undersøgelse af førerens økonomiske forhold kan konstatere, at føreren ikke vil være betalingsdygtig, hvis køretøjet bliver konfiskeret i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., vil konfiskation ikke anses for værende uforholdsmæssigt indgribende grundet ejeren har accepteret denne risiko ved kontraktindgåelsen.

Et lignende resultat kommer til udtryk i TfK 2022.146 VK, hvor en leaset bil blev beslaglagt som følge af leasingtagers vanvidskørsel. Af leasingkontrakten fremgik det, at førerens personlige indkomst udgjorde 140.000 kr. om året. Føreren var studerende og arbejdede 10-15 timer ugentligt samt ønskede at uddanne sig til ejendomsmægler.<sup>141</sup> På baggrund heraf udtaler landsretten, at:

*”Jyske Finans A/S var således allerede ved indgåelsen af leasingaftalen i besiddelse af oplysninger om, at S, som på det tidspunkt var 18 år, havde en beskedent indtægt. Det forhold, at S ikke ved leasingaftalens indgåelse oplyste, at han boede sammen med sin mor, kan ikke føre til en anden vurdering.”<sup>142</sup>*

*”... ikke grundlag for at antage, at S ikke vil være i stand til at være på arbejdsmarkedet i mange år og dermed kunne betale et erstatningskrav fra leasingselskabet.”<sup>143</sup>*

Af citaterne kan det udledes, at dommerne tillægger de samme momenter, som i U 2022.478 VK, afgørende betydning ved vurderingen af, om et erstatningskrav må anses for værende illusorisk. I nærværende kendelse anses ejeren at være i besiddelse af oplysninger, som indikerer, at føreren ikke vil være i stand til at kunne betale et eventuelt erstatningskrav i anledning af, at bilen konfiskeres som følge af vanvidskørsel. Dette skyldes, at føreren har en beskedent indkomst på blot 140.000 kr. årligt.

---

<sup>141</sup> TfK 2022.146 VK, s. 2, 2. spalte

<sup>142</sup> TfK 2022.146 VK, s. 2, 2. spalte

<sup>143</sup> TfK 2022.146 VK, s. 2, 2. spalte

Den omstændighed, at føreren er hjemmeboede, tillægges ingen betydning i vurdering af, om ejeren med rimelighed kunne forudse førerens manglende betalingsevne. Dette skyldes formentligt, at en persons boligforhold, herunder om vedkommende er hjemmeboende eller udeboende, ingen indflydelse har i relation til vedkommendes personlige indkomst.

På baggrund af de ovenstående citater fastslår landsretten, at:

*”Der er herefter ikke grundlag for at antage, at en eventuel konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende over for S eller Jyske Finans A/S.”<sup>144</sup>*

Ud fra gældende retspraksis tyder det på, at jo yngre føreren er desto mere kræves der for at kunne bevise, at et erstatningskrav er illusorisk. Dette skyldes formentligt, at yngre personer alt andet lige vil være tilknyttet arbejdsmarkedet i længere tid sammenlignet med ældre personer. Yngre personer vil dermed over tid være i stand til at kunne tilbagebetale et erstatningskrav til ejeren. Dette tyder på, at det ikke alene er tilstrækkeligt at undersøge førerens økonomiske forhold forud for kontraktindgåelsen, men førerens fremtidige økonomi skal også indgå i vurderingen af førerens økonomiske forhold, hvorunder alder spiller en afgørende rolle.

Det kan af overstående analyse udledes, at såfremt en ejer kan godtgøre, at et erstatningskrav er illusorisk, skal konfiskation af køretøjet undlades med begrundelse i, at en konfiskation vil være uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren, jf. U 2021.3898 ØK, U 2022.478 VK og TfK 2022.146 VK modsætningsvis.

### **Erstatningskrav illusorisk**

På baggrund af U 2022.145 VK kan det udledes, at det i vurderingen af, om konfiskation må anses for værende uforholdsmæssigt indgribende, tillægges afgørende betydning om et erstatningskrav må anses for illusorisk. I U 2022.145 VK havde en ansat lastbilchauffør kørt vanvidskørsel og i den forbindelse blev arbejdsgiverens sættevognstrækker beslaglagt med henblik på konfiskation efter FÆL 133 a, stk. 2, 2. pkt. Efter henvendelsen var lastbilchaufføren rejst hjem til sit hjemland. Af

---

<sup>144</sup> TfK 2022.146 VK, s. 2, 2. spalte

kendelsen kan det udledes, at hjemlen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. til at undlade konfiskation af tredjemands køretøj, kan finde anvendelse i de tilfælde, hvor et erstatningskrav mod føreren af køretøjet må anses for værende illusorisk. Herved forstås et erstatningskrav, som er dækningsløst grundet førerens manglende betalingsevne, at reglen om at undlade tredjemandskonfiskation i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. kan finde anvendelse. Dommerne udtaler således, at:

*”En helhedsvurdering af de foreliggende oplysninger fører efter det anførte til, at konfiskation af sættevognstrækkeren hos kærende må anses for uforholdsmæssigt indgribende.”<sup>145</sup>*

Landsretten fastslår ud fra denne helhedsvurdering, at konfiskation af køretøjet må anses for værende uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren, eftersom ejerens mulighed for at forfølge:

*”... et erstatningskrav mod L til opnåelse af betaling må anses for illusorisk.”<sup>146</sup>*

I nærværende kendelse anser landsretten konfiskation af køretøjet som værende uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren, da et erstatningskrav mod føreren er dækningsløst. Dette på trods af, at der er tale om en samlet helhedsvurdering, hvor momentet om påregnelighed, som behandlet i afsnit 6.2.1, ligeledes indgår. Resultatet peger dermed formodentlig i retningen af, at adgangen til at kunne gøre et erstatningskrav gældende mod føreren, tillægges afgørende betydning i forhold til, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren af køretøjet. Ejeren af køretøjet havde i forbindelse med overdragelsen undersøgt førerens lønindkomst, som udgjorde en bruttomånedsløn på 4.497,98 kr. Det må formodes, at førerens indtægt må anses for værende beskeden og at ejeren på baggrund heraf med rimelighed kunne forudse, at føreren ikke ville kunne betale et eventuelt erstatningskrav til ejeren. På trods af dette kommer dommerne frem til, at et erstatningskrav er illusorisk. Dette skyldes formodentlig, at føreren er rejst til sit hjemland, hvormed erstatningskravet mod føreren

---

<sup>145</sup> U 2022.145 VK, s. 2, 1. spalte

<sup>146</sup> U 2022.145 VK, s. 2, 1. spalte

reelt bliver illusorisk. Resultatet tyder på, at hvis føreren ikke var rejst hjem, havde dommerne formentligt vurderet, at konfiskation ikke ville være uforholdsmæssigt indgribende, idet et erstatningskrav ikke anses for værende illusorisk grundet ejerens viden omkring førerens lønindtægt.

#### 6.2.2.2 *Overdragelse af brugsret udenfor kontraktforhold*

I de tilfælde, hvor køretøjet er ejet af en privatperson og er udlånt til en anden privatperson, er der tale om overdragelse af brugsret udenfor kontraktforhold.

I forhold til hvilke foranstaltninger en privatperson skal iagttage i forbindelse med undersøgelsen af førerens økonomiske forhold udenfor kontraktforhold, fremgår det af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at ejeren kan indhente oplysninger angående førerens personlige indkomstforhold. Oplysninger om førerens indkomstforhold kan indhentes ved at anmode føreren om at belyse sine økonomiske forhold gennem fremlæggelse af årsopgørelser, lønsedler eller lignende.<sup>147</sup> I vurderingen heraf skal det tages i betragtning, at en privatperson har ikke de samme muligheder for at undersøge en anden privatpersons økonomiske forhold i samme grad som erhvervsdrivende.<sup>148</sup> Dette skyldtes formentligt, at en privatperson ikke har adgang til at tjekke førerens indkomstforhold gennem eSkatData, hvilket er tilfældet for de fleste erhvervsdrivende. I tilfælde hvor ejeren ikke har kendskab til føreren, må det formodes, at ejeren skal indhente oplysninger angående vedkommendes indkomstforhold, dog ikke i samme grad som der pålægges erhvervsdrivende, for at have taget alle rimelige skridt til sikring af sin økonomiske stilling. En privatperson må hermed formentligt kunne lægge de oplysninger føreren fremlægger angående sine indkomstforhold til grund for sin undersøgelse af førerens økonomiske forhold bortset fra, hvis oplysningerne er indlysende fejlagtige. I tilfælde heraf skal ejeren formentlig udvise agtpågivenhed og forsøge at få de korrekte indkomstforhold oplyst. Kan ejeren ikke få indhentet de korrekte indkomstforhold, skal ejeren formentlig nægte at udlåne sit køretøj til føreren for at have sikret sin økonomiske stilling. En privatperson må omvendt forudsættes at have et tilstrækkeligt kendskab til førerens økonomiske forhold forud for udlånet af sit køretøj.<sup>149</sup> Dette hænger formentligt sammen med, at en ejer højst sandsynligt ikke vil udlåne sit køretøj til en person, vedkommende ikke har et vist kendskab til i forvejen. Ved at udlåne sit køretøj til en anden person opstår der

---

<sup>147</sup> Betænkning til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 4, 2. spalte

<sup>148</sup> Ibid., s. 5, 1. spalte

<sup>149</sup> Ibid., s. 5, 1. spalte

en vis risiko for, at den pågældende uberettiget vil foretage brugstyveri af køretøjet. Dette er mere nærliggende i tilfælde, hvor ejeren ikke på forhånd har et kendskab til føreren modsat tilfælde, hvor ejeren på forhånd har kendskab til føreren.

Efter de almindelige formueretlige regler kan ejeren af køretøjet efter omstændighederne gøre et erstatningskrav gældende mod føreren lydende på køretøjets værdi, ejeren har lidt som følge af konfiskationen.<sup>150</sup> Adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende mod føreren reguleres af reglerne om erstatningsansvar udenfor kontraktforhold. Erstatningsansvar udenfor kontraktforhold betegnes også som et deliktansvar. Ved overdragelse udenfor kontraktforhold består der ikke et aftaleforhold mellem parterne, hvormed ejeren af køretøjet kun har mulighed for at gøre et erstatningskrav gældende mod føreren lydende på køretøjets værdi, ejeren har lidt som følge af konfiskationen, hvis de fire kumulative erstatningsbetingelser er opfyldt, som behandlet i kapitel 4.<sup>151</sup>

Ud fra forarbejderne til lov om vanvidskørsel kan det udledes, at hjemlen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. til at undlade konfiskation af tredjemands køretøj, kan finde anvendelse i de tilfælde, hvor ejeren kan godtgøre, at et erstatningskrav må anses for værende illusorisk på grund af forhold, som ejeren ikke havde anledning til at kende til. Forarbejderne fastslår at:

*”Konfiskation vil kunne undlades, hvis ejeren godtgør, at denne ikke havde anledning til at kende til de forhold, som gør et erstatningskrav illusorisk.”<sup>152</sup>*

Af citatet kan det modsætningsvist udledes, at konfiskation skal ske, medmindre ejeren kan godtgøre, at denne ikke havde anledning til at kende til de forhold, som gør erstatningskravet illusorisk. Undtagelsesmuligheden i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. kan dermed ikke finde anvendelse i de tilfælde, hvor der er adgang til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren, idet en konfiskation ikke vil anses for værende uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Et erstatningskrav tillægges hermed afgørende betydning i vurderingen af, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Dette peger i retningen af, at adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren tillægges en væsentlig betydning i forhold til, om ejeren har taget alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske

---

<sup>150</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 38

<sup>151</sup> Ibid., s. 38

<sup>152</sup> Ibid., s. 38



stilling. Det tyder formodentligt på, at en ejer som udgangspunkt må søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav mod føreren.

Ved overdragelse indenfor kontraktforhold skal ejeren alene godtgøre, at denne ikke med rimelighed kunne forudse førerens manglende betalingsevne. Udtrykket ”med rimelighed kunne forudse” må antages at være lempeligere end udtrykket ”ikke havde anledning til at kende til”. Udtrykket ”ikke havde anledning til at kende til” må formentligt hentyde til, at ejeren på baggrund af sit forudgående kendskab til føreren, ikke havde en anledning til at kende til de forhold, som gør erstatningskravet illusorisk, hvor udtrykket ”med rimelighed kunne forudse” må hentyde til ejerens undersøgelse af førerens økonomi. Hermed stilles der strengere krav til ejeren ved overdragelse udenfor kontraktforhold. Et køretøj skal hermed som udgangspunkt konfiskeres, trods et erstatningskrav reelt er illusorisk.<sup>153</sup> Dette skyldes formentligt, at ejeren formodes at have et tilstrækkeligt kendskab til føreren til at vurdere risikoen for, om føreren har den fornødne betalingsevne i forhold til et eventuelt erstatningskrav. Det peger i retningen af, at hvis ejeren ikke på forhånd har kendskab til låneren, er denne forpligtet til at foretage en mere omfattende undersøgelse af førerens økonomi forud for overdragelsen af køretøjet til føreren, end erhvervsdrivende er for at have taget alle rimelige skridt til sikring af sin økonomiske stilling. Dette skyldtes, at der i vurderingen af, om et erstatningskrav må anses for værende illusorisk, tillægges ejerens forudgående kendskab til føreren afgørende betydning i relation til, om ejeren burde kende til de forhold, som gør erstatningskravet illusorisk.

I vurderingen af, om et erstatningskrav må anses for værende illusorisk, indgår de samme forhold, som ved overdragelse af brugsretten indenfor kontraktforhold, hvormed der henvises til afsnit 6.2.2.1. Udover disse forhold indgår ejerens forudgående kendskab til føreren, som et afgørende element i vurderingen af, om et erstatningskrav er illusorisk, som nævnt lige ovenfor.

I det følgende vil der blive foretaget en analyse for at udlede, hvornår momentet sikring af ejerens økonomiske stilling kan føre til at undlade konfiskation af tredjemands køretøj ved overdragelse af brugsretten uden for kontraktforhold.

---

<sup>153</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 38

## Erstatningskrav ikke illusorisk

På baggrund af U 2021.1077 VK kan det udledes, at det i vurderingen af, om konfiskation må anses for værende uforholdsmæssigt indgribende, indgår som et element, om et erstatningskrav må anses for illusorisk. I U 2021.1077 VK havde ejerens søns kammerat kørt vanvidskørsel, og i den forbindelse blev bilen beslaglagt med henblik på konfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Ejeren, A, af bilen påstod, at sønnens kammerat havde stjålet vedkommendes bil. Landsretten fastslår ud fra ejerens påstande, at:

*”A har ikke anført holdepunkter for, at et erstatningskrav mod S er illusorisk...”<sup>154</sup>*

I nærværende kendelse vurderer dommerne, at der i forbindelse med straffesagen er bestemte grunde til at antage, at det ved lovovertrædelsen anvendte køretøj skal konfiskeres hos ejeren i henhold til FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., jf. 1. pkt.<sup>155</sup> Vurderingen heraf er foretaget ud fra en helhedsvurdering af sagens omstændigheder, men det indgår som et element i denne vurdering, at et erstatningskrav mod føreren ikke er illusorisk. Konfiskation af ejerens køretøj som følge af førerens vanvidskørsel vil hermed ikke anses for uforholdsmæssigt indgribende, grundet ejeren har mulighed for at gøre et erstatningskrav på køretøjets værdi gældende mod føreren. Problemstillingen om, hvorvidt det anvendte køretøj skulle betragtes som værende stjålet af føreren, er omdrejningspunktet i kendelsen. Ejeren har i relation hertil alene forsøgt at forklare for retten, at bilen var stjålet. Ejeren har således ikke kunne fremlægge beviser for førerens manglende betalingsevne i forbindelse med et erstatningskrav på køretøjets værdi som følge af førerens vanvidskørsel. Dette skyldes, at ejeren ikke har nedlagt påstand om, at et erstatningskrav mod føreren er illusorisk og i relation hertil har godtgjort dette. Dommene kan hermed ikke vurdere, om et erstatningskrav er illusorisk, hvilket medfører, at undtagelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. ikke kan finde anvendelse. Kendelsen peger i retningen af, at hjemlen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. til at undlade konfiskation af tredjemands køretøj, grundet et erstatningskrav er illusorisk, ikke kan finde anvendelse i de tilfælde, hvor en ejer ikke kan fremlægge beviser for en førers manglende betalingsevne i forbindelse med et erstatningskrav på køretøjets værdi.

---

<sup>154</sup> U 2021.1077 VK, s. 3, 2. spalte

<sup>155</sup> U 2021.1077 VK, s. 3, 2. spalte

## Øvrige forhold

Ved overdragelse udenfor kontraktforhold tillægges adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren ikke en væsentlig betydning i forhold til, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. I TfK 2021.1230 ØK, som nævnt i afsnit 6.2.1.4, fastslår landsretten, at:

*”På baggrund af de anførte oplysninger om omstændighederne ved udlånet af bilen og den nære familiemæssige relation mellem E og S finder landsretten det ikke på det foreliggende grundlag godtgjort, at det var helt upåregneligt for E, at køretøjet ville blive anvendt som angiveligt sket.”<sup>156</sup>*

*”Herefter finder landsretten, at betingelserne for beslaglæggelse med henblik på konfiskation er opfyldt...”<sup>157</sup>*

I nærværende kendelse anses konfiskation ikke for værende uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren af køretøjet. Dette til trods for, at der ved vurderingen af, om konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende, skal foretages en helhedsvurdering af sagens samlede omstændigheder, som behandlet i afsnit 6.2. I denne vurdering indgår navnlig ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel og om ejeren har taget alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til føreren. I forhold til om ejeren har taget alle rimelige skridt til sikring af sin økonomiske stilling indgår det i denne vurdering, om ejeren kan gøre et erstatningskrav gældende over for føreren som følge af konfiskationen. Dette tager dommerne slet ikke stilling til i nærværende kendelse. Dommerne tillægger det alene betydning, at det ikke har været upåregneligt, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel. Dette tyder på, at et erstatningskrav ikke tillægges afgørende betydning i vurderingen af, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende ved overdragelse udenfor kontraktforhold i modsætning til indenfor kontraktforhold.

Hvad der nærmere menes med ”den nære familiemæssige relation” mellem ejeren og føreren bliver ikke uddybet af dommerne. Den nære familiemæssige relation kan formentlig hænge sammen med, at privatpersoner formodes at have et tilstrækkeligt kendskab til hinanden i det interne forhold til at

---

<sup>156</sup> TfK 2021.1230 ØK, s. 4, 1. spalte

<sup>157</sup> TfK 2021.1230 ØK, s. 4, 1. spalte

kunne vurdere, hvorvidt føreren vil være i stand til at tilbagebetale et eventuelt erstatningskrav på køretøjets værdi til ejeren som følge af dennes vanvidskørsel.

I U 2021.4986 VK, hvor en personbil tilhørende førerens mor blev beslaglagt med henblik på konfiskation grundet førerens vanvidskørsel, tillægges det ligeledes ingen betydning, om et erstatningskrav reelt er illusorisk. Landsretten fastslår, at:

*”Efter oplysningerne om, at køretøjet som det helt overvejende har været benyttet af den registrerede bruger S, finder retten, at beslaglæggelse af køretøjet ikke kan antages at være uforholdsmæssigt indgribende. Der er derfor grund til at antage, at bilen kan konfiskeres efter FÆL § 133 a, stk. 2.”<sup>158</sup>*

Landsretten anfører hermed som begrundelse for, at konfiskation ikke anses for værende uforholdsmæssigt indgribende, at den registreret bruger af bilen var føreren, idet ejeren kun bruger bilen sjældent.<sup>159</sup> Føreren er hermed den primære bruger af køretøjet, hvilket dommerne tillægger afgørende betydning i forhold til, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Dette peger i retningen af, at domstolene ved vurderingen af, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren af køretøjet udenfor kontraktforhold, tillægger øvrige forhold væsentlig betydning. Adgangen til at kunne gøre et erstatningskrav gældende og i relation hertil om erstatningskravet reelt vil være illusorisk indgår ikke med samme vægt, som ved overdragelse af brugsretten indenfor kontraktforhold. Dommerne ses ikke at tage stilling til, om et erstatningskrav er illusorisk i de to nævnte kendelser.

---

<sup>158</sup> U 2021.4986 VK, s. 3, 2. spalte

<sup>159</sup> U 2021.4986 VK, s. 2, 2. spalte

### 6.2.3 Tilegnelse af køretøjet som et moment

Det fremgår af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at:

*”... konfiskation i alle tilfælde [vil] være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, hvis det kan dokumenteres, at det anvendte køretøj på gerningstidspunktet var stjålet.”<sup>160</sup>*

Det kan dermed udledes af citatet, at hvis et motordrevet køretøj er blevet stjålet og i den forbindelse bliver anvendt til vanvidskørsel, så vil konfiskation altid være uforholdsmæssigt indgribende. Den uforholdsmæssigt indgribende del gælder overfor ejeren af køretøjet, som har fået køretøj stjålet, og samtidig kan risikere, at der sker en konfiskation af køretøjet, fordi føreren har kørt vanvidskørsel. Af væsentlig betydning i den forbindelse er, at ordet ”hvis” anvendes i citatet. Det er hermed en betingelse, at køretøjets ejer kan dokumentere, at dennes køretøj var stjålet på det tidspunkt lovovertrædelsen fandt sted. Hvis ejeren ikke kan fremlægge dokumentation på, at køretøjet var stjålet, kan konfiskation ikke undlades i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Her må det antages, at køretøjet skal være meldt stjålet til de relevante myndigheder, hvormed denne anmeldelse kan bruges som dokumentation for påstanden om tyveri af motorkøretøjet i en eventuel sag om konfiskation.

I U 2021.1077 VK påstod ejeren, A, at undtagelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. skulle anvendes, da hun mente, at hendes søns kammerat, S, havde stjålet hendes bil og derefter kørt vanvidskørsel.<sup>161</sup> Det fremgår ikke af kendelsen, hvorvidt ejeren har anmeldt tyveriet af det motordrevne køretøj, hvorfor det man antages, at dette ikke har fundet sted. Det følger endvidere af kendelsen, at ejeren har givet samtykke til ransagning af hendes mobil i forbindelse med efterforskningen af sagen. I den forbindelse findes nogle beskeder mellem ejeren af køretøjet og føreren af køretøjet, som er sigtet for vanvidskørsel:

*”... besked fra A til S af den 11. maj 2021 kl. 14.41 ”Bare I kommer med bilen lige så snart du har fri for skal bruge den i morgen formiddag”, hvortil S havde svaret ”okay”. Senere samme dag kl. 18.32 skrev A til S ”hvornår kommer I?”, S svarede*

---

<sup>160</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 22

<sup>161</sup> U 2021.1077 VK, s. 1, 2. spalte

*kl. 19.22 "Skal lige til at spise og så køre vi". Kl. 19.50 skrev A til S "Ok med du bliver nødt til at tage toget tilbage", og den 12. maj 2021 kl. 00.17 skrev A til S "Det er bare i orden bare du kommer med bilen".*<sup>162</sup>

Ud fra samtalen må det formodes, at ejeren er klar over, at hendes køretøj er lånt ud til hendes søns kammerat, hvilket taler for, at hun heller ikke har anmeldt tyveriet af køretøjet. Denne samtale indikerer ikke nogen form for tyveri, hvorfor både politiet og anklagemyndighedens opfattelse er:

*"... at A har lånt bilen ud til S, og ikke som forklaret, har fået den stjålet af S."*<sup>163</sup>

Ejeren af bilen kan ikke anses for at have dokumenteret, at hendes køretøj var stjålet under vanvidskørslen, hvormed undtagelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., om at konfiskationen vil være uforholdsmæssigt indgribende, ikke kan finde anvendelse.

Undtagelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. bliver ligeledes omtalt i U 2022.478 VK. Kendelsen omhandler L, der har leaset et køretøj. L har bedt sin kammerat om at køre motorkøretøjet hjem for ham, men kammeraten overlod køretøjet videre til S, som skulle køre det hjem. S blev taget for vanvidskørsel, hvorfor politiet beslaglagde køretøjet.<sup>164</sup> Det fremgår på den ene side af kendelsens påstande, at L ikke havde bedt S om at køre motorkøretøjet hjem for ham, at L ikke måtte overlade køretøjet til andre udenfor hustanden, jf. leasingaftalen samt at brugstyveriet var blevet anmeldt. Dette taler for, at S formelt set har begået brugstyveri af motorkøretøjet. Sammenholdt hermed fremgår det på den anden side af L's forklaringer, at:

*"Han talte på stedet kort med politiet, men han var beruset og forvirret, så han foretog ikke anmeldelse i de 5-7 minutter, de var på stedet."*<sup>165</sup>

---

<sup>162</sup> U 2021.1077 VK, s. 1, 2. spalte

<sup>163</sup> U 2021.1077 VK, s. 1, 2. spalte

<sup>164</sup> U 2022.478 VK, s. 1, 2. spalte

<sup>165</sup> U 2022.478 VK, s. 2, 1. spalte

L anmeldte altså ikke brugstyveriet af køretøjet, da han stod med politiet og de var i gang med at beslaglægge køretøjet. L bad først sin advokat om at anmelde tyveriet 1½ uge efter beslaglæggelsen var foretaget.<sup>166</sup> Dette kan tale for, at der ikke er begået brugstyveri af motorkøretøjet. Det peger i retningen af, at ejeren skal anmelde køretøjet stjålet så snart vedkommende bliver bekendt hermed. Ydermere inddrager retten blandt andet politirapporter som grundlag for deres resultat. Af politirapporterne fra den 14. maj 2021:

*”... fremgår intet om brugstyveri af bilen. Tværtimod fremgår det, at S kontaktede L, som kom til stede og oplyste, at han havde lånt bilen ud til S. Det er på dette grundlag ikke godtgjort, at bilen på gerningstidspunktet var stjålet, og konfiskation derfor er udelukket.”<sup>167</sup>*

Der er i denne kendelse modstridende påstande om, hvorvidt motorkøretøjet, der var blevet brugt til vanvidskørsel, kunne anses for at være stjålet. Retten kommer dog frem til, at der ikke foreligger det nødvendige grundlag for at godtgøre, at der var tale om brugstyveri, hvorfor motorkøretøjet blev konfiskeret efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt.

Retten i Glostrup har ligeledes afsagt en dom den 10. juni 2021 angående, hvorvidt undtagelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. kan finde anvendelse, hvis der er tale om et stjålet motorkøretøj. Denne afgørelse omhandler tiltalte, som tog sin samlevers køretøj og i den forbindelse kørte vanvidskørsel.<sup>168</sup> Som udgangspunkt kan det tyde på, at der er tale om brugstyveri af ejerens køretøj, da ejeren (vidne 1) forklarer, at:

*”Tiltalte brugte jævnligt bilen, men han skulle spørge om lov inden. Hvis Vidne 1 ikke var hjemme, skulle han ringe og spørge hende, om han måtte låne bilen. Han spurgte ikke den på gældende dag Vidne 1, om han måtte låne bilen, og Vidne 1 var ikke klar over, at han havde taget den.”<sup>169</sup>*

---

<sup>166</sup> U 2022.478 VK, s. 2, 1. spalte

<sup>167</sup> U 2022.478 VK, s. 3, 1. spalte

<sup>168</sup> Retten i Glostrup, afsagt d. 10. juni 2021, s. 1

<sup>169</sup> Retten i Glostrup, afsagt d. 10. juni 2021, s. 2

Tiltalte spurgte ikke sin samlever, om han måtte låne bilen den pågældende dag, hvor han kørte vanvidskørsel, hvilket taler for brugstyveri, hvis det sammenholdes med de forklaringer, som både tiltalte og tiltaltes samlever gav til sagen. Det fremgår dog ikke af afgørelsen, hvorvidt samleveren har anmeldt tyveriet, da hun forklarede, at hun ikke ønskede at besvare dette spørgsmål under retssagen<sup>170</sup>. Under sagens behandling kommer det endvidere frem, at:

*”Vidne 1 var bekendt med, at tiltalte jævnligt brugte bilen, selv om han efter det forklarede dog skulle spørge om lov først, hvilket han ikke gjorde i forbindelse med kørslen i nærværende sag.”<sup>171</sup>*

Denne udtalelse kan formentlig forstås sådan, at tiltalte ikke altid spørger om lov, når han anvender samlevers køretøj, trods at det er deres aftale, og at samleveren faktisk godt er klar over, at det hænger sådan sammen. Hertil fremgår det også af sagens oplysninger, at samleveren har erhvervet køretøjet med penge fra deres fælles bil, som de solgte, samt at bilen blev betalt gennem deres fælles budgetkonto, som samleveren betalte lidt mere til, end tiltalte gjorde<sup>172</sup>. Ud fra disse oplysninger træffer retten afgørelse om, at undtagelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. om uforholdsmæssigt indgribende konfiskation, ikke finder anvendelse. Retten vurderer altså ikke, at køretøjet er stjålet i denne sag, hvorfor bilen konfiskeres efter samme bestemmelse.

Ved familieforhold kan der opstå problematik omkring, hvorvidt køretøjet er stjålet. Der kan, som i sagen herover, være tale om, at ejeren af køretøjet skal spørges om lov, før køretøjet må anvendes af andre, trods de bor i samme husstand. Måske sker dette ikke altid og ejeren opdager det måske ikke før, at der potentielt kan være kørt vanvidskørsel. Der foreligger formentlig en gråzone ved, at ejeren ikke kan nå at anmelde og dermed dokumentere, at der har været tale om brugstyveri og derfor får konfiskeret sit køretøj. Herved opstår der ligeledes en gråzone i forhold til, hvorvidt familiemedlemmet skal anmeldes for brugstyveri og få en ”plet” på straffeattesten for, at resten af familien undgår konfiskation af deres køretøj. Dette er ikke noget, retspraksis tillægger vægt.

---

<sup>170</sup> Retten i Glostrup, afsagt d. 10. juni 2021, s. 3

<sup>171</sup> Retten i Glostrup, afsagt d. 10. juni 2021, s. 5

<sup>172</sup> Retten i Glostrup, afsagt d. 10. juni 2021, s. 2-3



## Forarbejder sammenholdt med retspraksis

Den praksis, som domstolene har fulgt, antages at være forenelig med forarbejderne til lov om vanvidskørsel angående konfiskation af tredjemands køretøj. Efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. skal der ske konfiskation af et anvendt køretøj til vanvidskørsel, medmindre konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren af køretøj. Det fremgår af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at der er tale om en snæver undtagelse, hvormed udgangspunkt er, at alle køretøjer anvendt til vanvidskørsel skal konfiskeres. Det kommer også tydeligt til udtryk i den analyseret retspraksis, idet dommerne alene i én kendelse vurderer, at konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende. I vurderingen af, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende, fremgår det eksplicit af bestemmelsen, at følgende to momenter skal indgå i denne vurdering; ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørslen og om ejeren har taget alle rimelige skridt til sikring af dennes økonomiske stilling. De to momenter kommer tydeligt til udtryk i den udvalgte retspraksis. Af forarbejderne til lov om vanvidskørsel fremgår det, at konfiskation i alle tilfælde er uforholdsmæssigt indgribende i de tilfælde, hvor køretøjet brugt til vanvidskørsel er stjålet. Det kan antages, at forarbejderne og retspraksis derfor er overensstemmende i forhold til, hvilke momenter der indgår i vurdering af, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende.

### 6.3 Retssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved tredjemandskonfiskation

Lov om vanvidskørsel giver anledning til en række retssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. i forhold til tredjemandskonfiskation.

I det følgende vil disse betænkeligheder blive gennemgået individuelt.

#### 6.3.1 Omvendt bevisbyrde

Bevisbyrden i straffesager påhviler anklagemyndigheden, jf. forudsætningsvis RPL § 96. Anklagemyndigheden skal hermed føre bevis for samtlige gerningsmomenter. Dette er en ufravigelig regel i straffesager.<sup>173</sup> Det fremgår af forarbejderne til lov om vanvidskørsel, at der skal:

---

<sup>173</sup> Kistrup, Michael, m.fl., Karnov Group, 2018, 3. udgave, 2. oplæg: *Straffeprocessen*, s. 637

*”... som altovervejende udgangspunkt ske konfiskation af ejerens køretøj, medmindre ejeren kan godtgøre, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende.”<sup>174</sup>*

Af citatet kan det udledes, at der som udgangspunkt i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. skal ske konfiskation af ejerens køretøj, medmindre ejeren kan bevise, at konfiskation er uforholdsmæssig indgribende. Herved forstås, at køretøjets ejer skal godtgøre, at konfiskation vil være uforholdsmæssigt indgribende i den konkrete sag.<sup>175</sup> Bevisbyrden påhviler hermed ejeren af køretøjet. Det vil sige, at ejeren skal bevise sin uskyld. Denne form for bevisbyrde kaldes omvendt bevisbyrde.<sup>176</sup> Den ellers ufravigelig regel om, at bevisbyrden påhviler anklagemyndigheden, fraviges hermed ved tredjemandskonfiskation i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Den omvendte bevisbyrde ved tredjemandskonfiskation giver umiddelbart anledning til to retssikkerhedsmæssige betænkeligheder angående bestemmelsen.

Den første retssikkerhedsmæssige betænkelighed angår det forhold, at den almindelige strafferetlige retssikkerhedsgaranti om, at bevisbyrden påhviler anklagemyndigheden fraviges ved bestemmelsen i FÆL. I straffesager gælder princippet om *in dubio pro reo*, som betyder, at enhver tvivl skal komme tiltalte til gode. Princippet er ikke lovfæstet, men er gældende i dansk ret, jf. retspraksis.<sup>177</sup> Anklagemyndigheden har først løftet bevisbyrden, når der ikke længere kan rejses rimelig tvivl om den tiltaltes skyld. I Danmark opfattes princippet om *in dubio pro reo* som en af de vigtigste retssikkerhedsgarantier.<sup>178</sup> Det kan ved tredjemandskonfiskation diskuteres, hvorvidt disse retssikkerhedsgarantier finder anvendelse over for ejeren af det køretøj, der konfiskeres som følge af førerens vanvidskørsel. I sager om konfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. skal ejeren af det konfiskerede køretøj efter begæring beskikkes en offentlig forsvarer, jf. FÆL § 119, stk. 6. Denne bestemmelse blev indført ved lov om vanvidskørsel for at tydeliggøre, at køretøjets ejer har ret til at få beskikket en offentlig forsvarer.<sup>179</sup> Dette tyder på, at lovgiver opfatter ejeren som anklagemyndighedens modpart, hvilket er i overensstemmelse med retspraksis, hvor anklagemyndigheden nedlægger påstand om konfiskation og ejeren nedlægger påstand om, at der ikke skal ske konfiskation af køretøjet. Det fremgår af FÆL

---

<sup>174</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 38

<sup>175</sup> Ministersvar nr. 56 til L 127 – Transportudvalgets endelige svar på spørgsmål 56, s. 1

<sup>176</sup> Von Eyben og Isager, Bo og Helle, Jurist- og Økonomiforbundets forlag, 2019, 8. udgave, 2. oplæg: *Lærebog i erstatningsret*, s. 130

<sup>177</sup> Kistrup, Michael, m.fl., Karnov Group, 2018, 3. udgave, 2. oplæg: *Straffeprocessen*, s. 31

<sup>178</sup> *Ibid.*, s. 638

<sup>179</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 34

§ 119, stk. 7, som også blev indført ved lov om vanvidskørsel, at ejeren kan påtale sit borgerlige erstatningskrav efter reglerne i RPL kap. 89. Bestemmelsen indebærer således, at ejeren af køretøjet sidestilles med en forurettet i relation til regler i RPL om adhæsion.<sup>180</sup> Ejers erstatningskrav mod føreren i anledning af konfiskationen skal hermed behandles på samme måde som et erstatningskrav rejst af en forurettet under en straffesag.<sup>181</sup> Begrebet ”forurettet” skal fortolkes snævert og omfatter kun de personer, som den pågældende straffebestemmelse har som beskyttelsesobjekt.<sup>182</sup> Dette peger i retningen af, at ejeren af et konfiskeret køretøj som følge af førerens vanvidskørsel ikke anses for værende en forurettet i straffesagen, idet hverken FÆL eller STRFL i relation til konfiskation af tredjemands køretøj har ejeren af køretøjet som beskyttelsesobjekt. Dette tyder på, at de retssikkerheds- garantier, der gælder i straffesager, ikke finder anvendelse over for ejeren af det køretøj, der konfi- skeres som følge af førerens vanvidskørsel. Dette skyldes, at anklagemyndigheden anses for værende ejers modpart, men ejeren stilles ringere end en tiltalt, idet bevisbyrden påhviler ejeren samt at enhver rimelig tvivl ikke skal komme ejeren til gode. I modsætningen hertil anses konfiskation efter dansk ret, som en anden retsfølge; sanktion. Konfiskation er hermed ikke en straf. Dette kan formo- dentligt tale for, at de strafferetlige retssikkerheds- garantier ikke skal finde anvendelse over for ejeren af det konfiskerede køretøj ved tredjemandskonfiskation. Dette skyldes, at ejeren ikke idømmes en straf, men en sanktion. Retssikkerheds- garantierne bør således kun finde anvendelse over for føreren af køretøjet grundet denne person ifalder en straf på baggrund af lovovertrædelsen.

Den anden retssikkerhedsmæssige betænkelighed angår det forhold, at den omvendte bevisbyrde ved tredjemandskonfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. ikke er hjemlet ved lov. Den omvendte bevisbyrde fremgår alene af forarbejderne til lov om vanvidskørsel. Ejeren vil dermed ikke kunne vide, at bevisbyrden for, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende, påhviler vedkommende på baggrund af bestemmelsens ordlyd. Ejeren vil være henvist til at foretage en mere grundig undersø- gelse for at kunne kende sin retsstilling som følge af førerens vanvidskørsel. Det vil ikke være til- strækkeligt alene at være bekendt med selve lovbestemmelsen. I bestemmelsens ordlyd kunne lovgi- ver have indskrevet den omvendte bevisbyrde og hermed undgå den betænkelighed, at den omvendte bevisbyrde ikke er hjemlet ved lov.

Som beviser for, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende, skal ejeren fremlægge de under- søgelser, ejeren har foretaget af føreren forud for overdragelsen af køretøjet, som behandlet i afsnit

---

<sup>180</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 34

<sup>181</sup> Ibid., s. 34

<sup>182</sup> Kistrup, Michael, m.fl., Karnov Group, 2018, 3. udgave, 2. oplæg: *Straffeprocessen*, s. 802

6.2. I relation hertil er det betænkeligt, at det ikke fremgår af selve bestemmelsens ordlyd, hvilke oplysninger og undersøgelser ejeren forud for overdragelsen skal indhente for at kunne bevise, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende overfor den pågældende. Dette skal ejeren finde i forarbejderne til lov om vanvidskørsel.

### 6.3.2 Bred skønsmargin

FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. anvender begreber som ”uforholdsmæssigt indgribende”, ”mulighed for at kunne vide” og ”alle rimelige skridt”.<sup>183</sup> Disse begreber antages at have et upræcist indhold, hvorved bestemmelsen må anses for værende begrebsmæssigt åbent formuleret. Dette efterlader de danske domstole med en bred skønsmargin, når dommerne skal vurdere om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende i de konkrete sager. Bestemmelsen indeholder således et retligt skøn, som medfører, at afgørelserne om tredjemandskonfiskation vil være baseret på en skønsmæssig vurdering. Det overlades hermed til domstolene at fastlægge disse begrebers indhold. Det er imidlertid nødvendigt at anvende åbne begreber, idet det ikke er muligt for lovgiver at forudsige alle mulige problemstillinger, der kan opstå i forhold til lovbestemmelsen i fremtiden.<sup>184</sup>

Anvendelsens af begreber med et upræcist indhold medfører en retssikkerhedsmæssig betænkelighed i forhold til lighedshensyn, retssikkerhedshensyn og indretningssynspunkter. Retssikkerheden angår det forhold, at alle borgere skal kunne forudsige sin retsstilling. Dette indebærer, at det på forhånd skal være klart for en borger, hvad der er tilladt og ikke tilladt.<sup>185</sup> Lighed og indretningssynspunkter angår det forhold, at en borger skal kunne indrette sig efter, at der gælder de samme regler, som gælder for andre, når de samme omstændigheder foreligger.<sup>186</sup> Der skal altså gælde en lige retsstilling for de borgere, som lovreglerne retter sig mod.<sup>187</sup>

De upræcise begreber i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. medfører, at ejeren har svært ved at forudsige sin retsstilling, når dennes køretøj konfiskeres som følge af førerens vanvidskørsel. Ejeren kan ikke ud fra ordlyden af bestemmelsen forudsige sin retsstilling i forhold til, hvilke foranstaltninger og undladelser ejeren skal iagttage for at undgå konfiskation af sit køretøj. Hvornår ejeren har ”mulighed for

---

<sup>183</sup> Færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt.

<sup>184</sup> Munk-Hansen, Carsten, Djøf forlag, 2018, 2. udgave, 1. oplæg: *Retsvidenskabsteori*, s. 251

<sup>185</sup> *Ibid.*, s. 236

<sup>186</sup> *Ibid.*, s. 237

<sup>187</sup> *Ibid.*, s. 233

at kunne vide” at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel samt hvornår ejeren har taget ”alle rimelige skridt” til sikring af sin økonomiske stilling, står som et åbent spørgsmål. Forarbejderne til lov om vanvidskørsel angiver ganske få eksempler på, hvornår undtagelsen kan finde anvendelse. Dommernes skøn vil hermed fastlægge retstilstanden ved tredjemandskonfiskation i forhold til, hvornår konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Det afgørende her er, at retspraksis er ensformig således, at ejeren ud fra retspraksis kan forudsige sin retsstilling og indrette sig efter, at der gælder en lige retsstilling, når der foreligger de samme relevante omstændigheder.

Ud fra den gældende retspraksis er det endnu uklart, om retspraksis er tilstrækkeligt ensformig i forhold til at kunne forudse sin retsstilling. Dette skyldes, at lov om vanvidskørsel er forholdsvis ny, hvormed der på nuværende tidspunkt kun findes en begrænset mængde retspraksis på området. Ud fra den analyseret retspraksis findes der kun én kendelse, hvor dommerne vurderer, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende, hvormed undtagelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. finder anvendelse. Det må dog formodes, at retspraksis vil lægge sig tæt op ad formålet med lov om vanvidskørsel således, at der som udgangspunkt skal ske konfiskation, uanset ejerforhold.

### 6.3.3 Grundlovens § 73

Danmarks Riges Grundlov er Danmarks vigtigste lov og beskriver blandt andet borgernes pligter og rettigheder.<sup>188</sup> Grundlovens (herefter GRL) § 73 omhandler borgernes ejendomsret samt krænkelser heraf. Bestemmelsens stk. 1 har følgende ordlyd:

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

Det klare udgangspunkt er, at ejendomsretten er ukrænkelig, jf. GRL § 73, stk. 1, 1 pkt. Dog indeholder stk. 1 ligeledes en undtagelse i 2. pkt., hvoraf det fremgår, at hvis almenvellet kræver det, så kan der være en mulighed for afståelse af sin ejendom. I regeringens udspil omhandlende ”vanvidskørsel

---

<sup>188</sup> Pedersen og Christensen, Susannah og Jens Peter, Folketinget, Bording A/S, 2017, 14. udgave, 1. oplæg: *Grundloven med forklaringer*, s. 74

skal stoppes” klarlægges det, at den nye bestemmelse er opstået, da behovet for større sikkerhed på vejene anses for at være en nødvendighed.<sup>189</sup> Det er altså almenvellet, der kræver en skærpet bestemmelse om tredjemandskonfiskation i forbindelse med vanvidskørsel.

Det er dog vigtigt at have for øje, at hvis et indgreb er omfattet af GRL § 73, stk. 1, er den praktiske betydning, at det ikke står det offentlige frit for, hvis nogen skal afstå sin ejendom. Det er dermed ikke en gratis handling og udløser en fuldstændig erstatning hos den, indgrebet bliver rettet imod. Ligeledes er det også et krav efter stk. 1, at hvis afståelse af ejendommen skal finde sted, så kræver det hjemmel ved lov.

I U 2022.478 VK blev en leaset Audi beslaglagt efter en hastighedsoverskridelse på over 100 %, hvorfor der var tale om vanvidskørsel, jf. FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Leasingtageren havde ikke selv ført motorkøretøjet under vanvidskørslen, hvorfor leasingselskabet protesterede mod beslaglæggelsen. Leasingselskabet mente ikke, at de havde haft mulighed for at forudse, at leasingtager ville udlåne køretøjet til andre, som ville køre vanvidskørsel. Leasingselskabet lægger i sin påstand blandt andet vægt på, at:

*”... beslaglæggelsen var i strid med Danmarks internationale forpligtelser og grundlovens § 73.”<sup>190</sup>*

Leasingselskabet forsøger altså blandt andet af påberåbe sig GRL § 73, da det må antages, at de mener, at beslaglæggelsen er i strid med den ukrænkelige ejendomsret, der fremgår af netop denne bestemmelse. Hertil fremgår det af kendelsens afgørelse, at:

*”I forbindelse med det lovforberedende arbejde blev grundlovens § 73 og Danmarks internationale forpligtelser vurderet (...). Med disse bemærkninger er landsretten enig med byretten i, at der ikke er grundlag for at antage, at færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt., er udformet i strid med Danmarks internationale forpligtelser eller grundlovens § 73.”<sup>191</sup>*

---

<sup>189</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 3

<sup>190</sup> U 2022.478 VK, s. 1, 1. spalte

<sup>191</sup> U 2022.478 VK, s. 4, 1. spalte

Det tyder på, at hverken byretten eller landsretten tager stilling til spørgsmålet om, hvorvidt FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. er i strid med GRL § 73, da de vurderer, at der er taget stilling hertil i det lovforberedende arbejde. Ligeledes omhandler U 2021.4456 ØK en beslaglæggelse af et motorkøretøj med henblik på en senere konfiskation, da der var målt en hastighed på over 200 km/t. Køretøjet var leaset og som i den tidligere nævnte kendelse havde leasingtager lånt bilen ud til en anden fører, som foretog vanvidskørslen. Leasingselskabet forsøger at påberåbe sig GRL § 73, da de mener, at beslaglæggelsen vil være i strid med den ukrænkelige ejendomsret. Der bliver i kendelsens afgørelse lagt vægt på, at:

*”... i forbindelse med det lovforberedende arbejde blev såvel grundlovens § 73 som Danmarks EU-retlige forpligtelser vurderet, og landsretten fandt, at der ikke var grundlag for at antage, at beslaglæggelsen var i strid med grundlovens § 73 eller Danmarks EU-retlige forpligtelser.”<sup>192</sup>*

Landsretten tager heller ikke i denne kendelse stilling til GRL § 73's betydning i forhold til tredjemandskonfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Dette tyder på, at dommerne afviser ejernes påstand i relation til GRL. I begge kendelser henvises der til det lovforberedende arbejde, hvor denne problematik skulle være blevet behandlet. Efter nærmere gennemgang af bemærkningerne og betænkningen til lov om vanvidskørsel ses der ikke at være taget stilling til GRL § 73's betydning. Dette selvom der er taget stilling til EMRK's beskyttelse af den private ejendomsret, hvilket må antages blandt andet at være de EU-retlige forpligtelser, der henvises til i påstandene i dommene ovenfor. Flere organisationer, herunder Finans og Leasing samt Autobranchen Danmark, har stillet spørgsmål ved den manglende stillingtagen til GRL § 73's betydning for tredjemandskonfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Finans og Leasing finder det uforståeligt og retssikkerhedsmæssigt kritisk, at forholdet ikke er nævnt nogle steder i forarbejderne til lov om vanvidskørsel og ydermere mener de, at der er meget, der taler for, at lovforslaget er i strid med GRL § 73.<sup>193</sup> Dette støtter Autobranchen Danmark op om og mener i den forbindelse, at forholdet skal undersøges nærmere.<sup>194</sup> Transportministeriet har svaret på høringsvarene fra organisationerne og behandler kort emnet i et høringsnotat fra den 28. januar 2021, hvoraf transportministeriets samlet vurdering er:

---

<sup>192</sup> U 2021.4456 Ø, s. 1, 1. spalte

<sup>193</sup> Høringssvar til lovforslag nr. L 127 fra Finans og Leasing, Bilag 2, s. 2

<sup>194</sup> Transportministerens høringsnotat til lovforslag nr. L 127, Bilag 3, s. 4

*”... at forslaget ikke vil indebære ekspropriation. På den baggrund indeholder lovforslagets bemærkninger ikke en nærmere redegørelse for lovforslagets forhold til grundlovens § 73.”<sup>195</sup>*

Der er altså taget stilling til GRL § 73's betydning for tredjemandskonfiskation i høringsnotaterne til organisationernes hørings svar, hvorfor domstolenes henvisning til det lovforberedende arbejde, må anses for at være i disse. Høringsnotaterne samt -svarene er en del af det lovforberedende arbejde, men må antages ikke at have helt samme retskildemæssige værdi som bemærkningerne og betænkningen til lov om vanvidskørsel. Ligeledes må der lægges vægt på, at problematikken omkring GRL § 73 alene er blevet vurderet, da spørgsmålet herom er kommet gennem hørings svarene fra organisationerne.

## 7 EU-retlige aspekter ved tredjemandskonfiskation

I dette kapitel vil der blive foretaget en analyse af de EU-retlige aspekter, som relaterer sig til tredjemandskonfiskation.

I det følgende vil der blive foretaget to forskellige analyser. Først vil der blive foretaget en analyse i forhold til om FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. er i strid med EMRK's beskyttelse af den private ejendomsret. Efterfølgende vil der blive foretaget en analyse af om FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. er i strid med EMRK art. 6 om retten til en retfærdig rettergang.

---

<sup>195</sup> Transportministerens høringsnotat til lovforslag nr. L 127, Bilag 3, s. 7



## 7.1 Forholdet til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention

Under det lovforberedende arbejde til lov om vanvidskørsel har flere branche- og interesseorganisationer, herunder Dansk Bilbrancheråd samt Finans og Leasing, udtrykt bekymring i relation til lovforslagets forenelighed med EMRK.<sup>196</sup> Af et høringssvar fra interesseorganisationen Finans og Leasing fremgår det, at:

*”... det ikke kan afvises, at konfiskation af leasingselskabets ejendomsret er i modstrid med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention’s beskyttelse af den private ejendomsret. Det er vores opfattelse, at denne vage konklusion er misvisende, idet der er meget der tyder på, at det netop er tilfældet.”<sup>197</sup>*

Af høringssvaret kan det dermed udledes, at interesseorganisationen mener, at hjemlen til at foretage tredjemandskonfiskation i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., er i strid med EMRK’s beskyttelse af den private ejendomsret. Denne påstand støttes på det faktum, at det af forarbejderne til lov om vanvidskørsel følger, at EMD ikke har været forelagt en helt tilsvarende problemstilling omkring konfiskation af tredjemands køretøj, hvor tredjemand er i god tro. Yderligere synes EMD’s praksis på området at være uensartet og bære præg af at være under udvikling, hvorfor det ikke kan udelukkes, at der i konkrete tilfælde vil kunne være en procesrisiko ved at anvende bestemmelsen om tredjemandskonfiskation i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt.<sup>198</sup>

I det følgende vil først EMRK TP 1, art. 1 om indgreb i ejendomsretten blive analyseret med inddragelse af relevant praksis fra EMD. Efterfølgende vil ordlyden af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. blive sammenholdt med EUD’s sag C-393/19, OM, der blev afgørende i relation til, hvilke momenter der indgår i vurderingen af, hvornår konfiskation må anses for værende uforholdsmæssig indgribende.

### 7.1.1 Artikel 1 i første tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention

EMRK TP 1, art. 1 har følgende ordlyd:

---

<sup>196</sup> Høringssvar til lovforslag nr. L 127 fra Finans og Leasing, Bilag 2, s. 10

<sup>197</sup> Ibid., s. 10

<sup>198</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 28

*”1. Enhver fysisk eller juridisk person har ret til respekt for sin ejendom. Ingen må berøves sin ejendom undtagen i samfundets interesse og i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat ved lov og følger af folkerettens almindelige principper.*

*2. Foranstående bestemmelse skal imidlertid ikke på nogen måde begrænse statens ret til at håndhæve sådanne love, som den anser for nødvendige for at overvåge, at ejendomsretten udøves i overensstemmelse med almenhedens interesse, eller for at sikre betaling af skatter, andre afgifter og bøder.”*

Af citatet kan det udledes, at stk. 1, 1. pkt. udtrykker en generel regel om, at alle har ret til respekt for deres ejendom, hvilket gælder både fast ejendom, men også løsøre, herunder eksempelvis motordrevet køretøj. Dette gælder såvel fysiske- som juridiske personer, hvorfor både private personer samt erhvervsvirksomheder, herunder leasingselskaber, er omfattet. Efter stk. 1, 2. pkt. kan indgreb i ejendomsretten alene ske, hvor samfundets interesse dels begrunder det og hvor betingelserne herfor er opfyldt. Efter stk. 2 tillægges medlemsstaterne dog ret til at kontrollere udøvelsen af ejendomsretten og begrænse denne, hvis det findes formålstjenligt for at sikre betaling af gæld til det offentlige.

Det følger af praksis fra EMD, at et indgreb i ejendomsretten skal opfylde fire betingelser for at være forenelig med bestemmelsen i EMRK TP 1, art. 1.<sup>199</sup> For det første skal indgrebet ske med respekt for legalitetsprincippet, som indebærer, at der skal være hjemmel i national ret til at foretage indgrebet og at denne hjemmel skal være tilstrækkelig klar og forudsigelig. For det andet skal indgrebet ske i samfundets interesse og forfølge legitime samfundsmæssige hensyn. For det tredje skal indgrebet foretages ud fra en afvejning af på den ene side; hensynet til samfundets interesse i indgrebet og på den anden side; hensynet til at beskyttelsen af individets ejendomsret således, at den, som indgrebet retter sig mod, ikke skal bære en uforholdsmæssig byrde.<sup>200</sup> For det fjerde skal indgrebet ske med respekt for ejerens processuelle rettigheder.<sup>201</sup> Med afsæt i de fire betingelser foretager EMD en konkret helhedsvurdering af, hvorvidt et indgreb er foreneligt med EMRK TP 1, art. 1.

---

<sup>199</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 26

<sup>200</sup> EMD af 13. oktober 2015 *ÜNSPED PAKET SERVİSİ SAN. VE TİC. A.Ş. v. BULGARIA*, præmis 36-38

<sup>201</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 25

I det følgende vil de fire betingelser blive gennemgået under inddragelse af relevant praksis fra EMD. Det bemærkes i relation hertil, at EMD ikke ses at have taget stilling til en regel om, hvorvidt der *skal* ske konfiskation, herunder tredjemandskonfiskation af køretøjer, som har været anvendt til vanvidskørsel.<sup>202</sup> Omvendt har EMD i flere tilfælde taget stilling til, hvorvidt konfiskation af aktiver, som af tredjemand er blevet anvendt til at begå et strafbart forhold, har været i overensstemmelse med beskyttelsen i EMRK TP 1, art. 1, hvorfor der i det følgende tages udgangspunkt i denne praksis.

#### *7.1.1.1 Klar og forudsigelig hjemmel*

Den første betingelse om, at et indgreb skal ske med afsæt i en klar og forudsigelig hjemmel, som er et retsprincip, der indebærer, at myndighedsbeslutninger, som griber ind i menneskers frihed og rettigheder, altid skal have hjemmel i lov.<sup>203</sup> Ved vurderingen af, hvorvidt legalitetskravet er opfyldt, lægger EMD således vægt på retsreglens tilgængelighed, klarhed og forudsigelighed.

Hjemlen til tredjemandskonfiskation findes i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., som er tilgængelig for borgerne, idet den både er trykt og offentliggjort. Som behandlet i afsnit 6.3.2 er ordlyden af bestemmelsen præget af en række begreber og momenter, som umiddelbart fremstår uklare, herunder ”uforholdsmæssigt indgribende”, ”mulighed for at kunne vide” samt ”tage alle rimelige skridt”. Det kan således være svært for ejeren af et køretøj at forudse sin retsstilling ud fra bestemmelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., idet ordlyden kræver en juridisk fortolkning for at kunne udlede retsstillingen. Dette peger i retning af, at EMD formentlig vil lægge særligt vægt på den første betingelse ved vurderingen af, hvorvidt der er sket en krænkelse af ejendomsretten i medfør af EMRK TP 1, art. 1. Dette skyldes, at FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. tvivlsomt kan anses for at være klar og skabe den nødvendige forudsigelighed for tredjemand i relation til konfiskation af dennes køretøj.

---

<sup>202</sup> Betænkning til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 10

<sup>203</sup> Rytter, Jens Elo, Karnov Group, 2018, 2. udgave, 2. oplæg: *Individets grundlæggende rettigheder*, s. 388

### 7.1.1.2 Forfølge samfundsmæssige hensyn

Den anden betingelse om, at et indgreb skal ske i samfundets interesse og tillige forfølge legitime samfundsmæssige hensyn, er en vurdering, der som udgangspunkt er overladt til den enkelte stat.<sup>204</sup>

I forarbejderne til lov om vanvidskørsel er der direkte taget stilling til denne betingelse:

*”Lovforslaget forfølger samfundets interesse i at varetage færdselssikkerheden og bekæmpe grove overtrædelser af færdselslovgivningen, som kan have alvorlige og i værste fald fatale følger for andres liv og helbred.”<sup>205</sup>*

Af citatet kan det udledes, at hjemlen til tredjemandskonfiskation forfølger samfundets interesse, idet hensynet til færdselssikkerheden tilgodeses og at konfiskation ligeledes sker som led i at bekæmpe grove færdselslovsovertrædelser. Adgangen til konfiskation af et køretøj, som har været anvendt til vanvidskørsel, skal endvidere ses i lyset af, at vanvidskørsel kan have særdeles alvorlige konsekvenser og i praksis er tæt på umuligt for den almene borger at sikre sig imod.<sup>206</sup> I relation hertil må det antages, at det er i samfundets interesse, at de køretøjer, som anvendes til vanvidskørsel, skal konfiskeres – uanset ejerforholdet af køretøjet. Derudover sker konfiskationen med et forebyggende sigte, idet konfiskation af et køretøj sker med det formål at forhindre yderligere eller gentagne færdselsforseelser, som i særlig grad kan udsætte andre mennesker for livsfare.<sup>207</sup>

Den anden betingelse følger af sagen Vasilevski mod Makedonien, der vedrørte konfiskation af en lastbil, som var blevet anvendt til smugleri. Dommerne udtaler, at forebyggelse af fremtidige lovovertrædelser er et legitimt hensyn i forhold til konfiskation af tredjemands køretøj.<sup>208</sup> I den konkrete sag fandt dommerne midlertidig, at konfiskation vil udgøre en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1, idet ejeren af køretøjet ikke kendte til førerens forsæt til smugleri.<sup>209</sup> Tilsvarende følger det af sagen Suljmani mod Makedonien, at konfiskation af tredjemands køretøj efter omstændighederne kan være

---

<sup>204</sup> Rytter, Jens Elo, Karnov Group, 2018, 2. udgave, 2. oplæg: *Individets grundlæggende rettigheder*, s. 388

<sup>205</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 26

<sup>206</sup> Betænkning til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 13

<sup>207</sup> *Ibid.*, s. 13

<sup>208</sup> EMD af 28. april 2016, VASILEVSKI v. THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA, præmis 54

<sup>209</sup> EMD af 28. april 2016, VASILEVSKI v. THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA, præmis 61-62

et berettiget indgreb i ejendomsretten, såfremt konfiskationen er begrundet i hensynet til færdselssikkerheden.<sup>210</sup> Det må heraf udledes, at tredjemandskonfiskation i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. forfølger legitime samfundsmæssige hensyn.

### 7.1.1.3 Afvejning af hensynet til individet og hensynet til samfundet

Den tredje betingelse om, at et indgreb i ejendomsretten forudsætter en rimelig balance mellem på den ene side; de samfundsmæssige interesser, der forfølges, og på den anden side; individet, som indgrebet retter sig mod.<sup>211</sup> I relation til FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. betyder det, at der skal foretages en proportionalitetsafvejning mellem samfundets generelle interesse i færdselssikkerhed og kriminalitetsbekæmpelse sammenholdt med ejeren af køretøjets interesser, for hvem indgrebet ikke må være urimeligt byrdefuldt. Praksis fra EMD fastslår, at de stater, som har tiltrådt EMRK TP 1 er tillagt en bred skønmargin ved vurderingen af, hvorvidt et indgreb er proportionelt.<sup>212</sup>

Af forarbejderne til lov om vanvidskørsel følger det, at der i almindelighed vurderes at foreligge en rimelig balance i de tilfælde, hvor ejeren er identisk med den fører af køretøjet, som har begået den omhandlede overtrædelse.<sup>213</sup> Modsat kan der således udledes, at der ikke ses at være taget konkret stilling til tilfælde, hvor der sker konfiskation fra en ejer, der ikke som fører er ansvarlig for den eller de lovovertrædelser, der begrundet indgrebet i form af konfiskation. Det fremgår yderligere, at EMD's praksis synes at være uensartet og bære præg af at være under udvikling.<sup>214</sup> Der synes navnlig at være uenighed om, hvilken betydning de relevante momenter skal tillægges i den konkrete afvejning.<sup>215</sup> I den ovenfor nævnte sag Vasilevski mod Makedonien tillægges det afgørende vægt, at ejeren af køretøjet var i god tro og at der ikke var grundlag for at frygte, at lastbilen ville blive anvendt til yderligere lovovertrædelser, idet føreren var afgået ved døden.<sup>216</sup> Konfiskation blev dermed anset for en uforholdsmæssig byrde, der ville udgøre en krænkelse af ejerens ejendomsret i medfør af EMRK TP 1, art. 1.

---

<sup>210</sup> EMD af 28. april 2016, SULEJMANI v. THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA, præmis 38

<sup>211</sup> Rytter, Jens Elo, Karnov Group, 2018, 2. udgave, 2. oplæg: *Individets grundlæggende rettigheder*, s. 389

<sup>212</sup> EMD af 28. juni 2018 G.I.E.M. S.R.L. AND OTHERS v. ITALY, præmis 293

<sup>213</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 26

<sup>214</sup> *Ibid.*, s. 26

<sup>215</sup> *Ibid.*, s. 26

<sup>216</sup> EMD af 28. april 2016, VASILEVSKI v. THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA, præmis 7 og 58

Modsat accepterede EMD i sagen Benz mod Rumænien, der vedrørte to brandstoftankvogn, hvis indhold ikke stemte overens med, hvad der fremgik af transportdokumenterne, at der skulle ske obligatorisk konfiskation uagtet, at ejeren af køretøjet var i god tro omkring indholdet i tankvognene. EMD lægger vægt på, at ejeren i den nærværende sag har mulighed for at anlægge et erstatningskrav mod føreren, og at dette ikke blev anset for illusorisk.<sup>217</sup> Retten finder dermed, at der foreligger en sådan rimelig balance mellem respekten for ejerens rettigheder, som er sikret i henhold til EMRK TP 1, art. 1, og samfundets almene interesse, hvorfor der ikke er sket nogen krænkelse af ejendomsretten i forbindelse med konfiskationen.<sup>218</sup>

Særligt i relation til ejerens adgang til at søge erstatning hos føreren, der har begået den konfiskationsudløsende strafbare handling, kommer EMD i sagen B. K. M. mod Slovenien frem til det modsatte udfald – at konfiskation udgjorde et indgreb i strid med EMRK TP 1, art. 1. Sagen vedrørte konfiskation af en lastbil, som var blevet anvendt til ulovlig transport af 105 kg. heroin.<sup>219</sup> I sagen gør selskabet, der ejer lastbilen gældende, at de ikke kendte til chaufførens hensigt om at anvende deres lastbil til narkotikasmugling samt, at konfiskation var uforholdsmæssig og i øvrigt ikke forfulgte nogen samfundsmæssig interesse.<sup>220</sup> EMD finder i nærværende sag, at obligatorisk konfiskation af selskabets lastbil, kombineret med en urealistisk mulighed for at opnå erstatning fra føreren, ikke varetager selskabets interesser i tilstrækkelig grad. Derfor finder retten, at der i den foreliggende sag ikke var foretaget en proportionalitetsafvejning mellem de samfundsmæssige interesser og selskabets ejendomsret, idet den byrde, som blev pålagt selskabet i form af konfiskation, var for stor.<sup>221</sup> Denne sag fra EMD peger således i retning af, at tredjemandskonfiskation ikke er i overensstemmelse med EMRK TP 1, art. 1, såfremt ejeren af køretøjet er i god tro. Dette gælder ifølge B. K. M-sagen uanset, om ejeren har adgang til at anlægge et erstatningskrav mod føreren.

#### *7.1.1.4 Processuelle garantier*

Udover de ovenfor nævnte tre betingelser følger det endvidere af EMD's praksis, at køretøjets ejers processuelle rettigheder skal respekteres. EMD har hermed indfortolket en fjerde betingelse i EMRK

---

<sup>217</sup> EMD af 4. juli 20217, S.C. SERVICE BENZ COM S.R.L. v. ROMANIA, præmis 34-36

<sup>218</sup> EMD af 4. juli 20217, S.C. SERVICE BENZ COM S.R.L. v. ROMANIA, præmis 43

<sup>219</sup> EMD af 17. januar 2017 B.K.M. LOJISTIK TASIMACILIK TICARET LIMITED SIRKETI v. SLOVENIA, præmis 6-8

<sup>220</sup> EMD af 17. januar 2017 B.K.M. LOJISTIK TASIMACILIK TICARET LIMITED SIRKETI v. SLOVENIA, præmis 28

<sup>221</sup> EMD af 17. januar 2017 B.K.M. LOJISTIK TASIMACILIK TICARET LIMITED SIRKETI v. SLOVENIA, præmis 28

TP 1, art. 1 om processuelle forpligtelser, som skal være opfyldt før et indgreb i ejendomsretten ikke udgør en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1. Der kan af EMRK TP 1, art. 1 således udledes et krav om en processuel beskyttelse af den, som et indgreb i ejendomsretten retter sig imod.<sup>222</sup> I sagen G.I.E.M. S.R.L. m.fl. mod Italien fastslår EMD, at aktivets ejer, som indgrebet i ejendomsretten retter sig imod, skal have en rimelig adgang til at forelægge sin sag for de kompetente myndigheder med det formål effektivt at kunne gøre indsigelse mod konfiskationen.<sup>223</sup> Dette skal ske efter en kontradiktorisk procedure, der er i overensstemmelse med princippet om parternes ligestilling ("equality of arms").<sup>224</sup> Det kan på baggrund af G.I.E.M.-sagen udledes, at tredjemandskonfiskation af et køretøj anvendt til vanvidskørsel vil være i strid med EMRK TP 1, art. 1 i mangel af kontradiktoriske sager. Ejeren af det konfiskerede køretøj skal have mulighed for at gøre indsigelse mod konfiskationen samt fremlægge sine synspunkter i en kontradiktorisk proces, hvor princippet om ligestilling af parterne respekteres.<sup>225</sup>

Ifølge forarbejderne til lov om vanvidskørsel forekommer kravet om en kontradiktorisk procedure i overensstemmelse med princippet om "equality of arms" opfyldt vedrørende tredjemandskonfiskation, idet det bemærkes, at ejeren af et konfiskeret køretøj, som følge af vanvidskørsel, har adgang til en effektiv prøvelse af beslaglæggelsen henholdsvis den efterfølgende konfiskation af køretøjet.<sup>226</sup> Endvidere kan ejeren som hovedregel fremsætte sit erstatningskrav mod føreren under behandlingen af straffesagen mod føreren af køretøjet i de tilfælde, hvor konfiskationsspørgsmålet behandles som led i straffesagen mod føreren, jf. den nye bestemmelse i FÆL § 119, stk. 7, som vedtaget ved indførelsen af lov om vanvidskørsel.<sup>227</sup> Hvis konfiskationsspørgsmålet er udskilt til selvstændig behandling, har ejeren ret til at få sit krav om erstatning mod føreren som følge af konfiskationen behandlet under selve konfiskationssagen.<sup>228</sup> Ejeren af et køretøj, som konfiskeres på baggrund af førerens vanvidskørsel, har hermed adgang til at gøre indsigelse mod konfiskationen og fremsætte sit erstatningskrav mod føreren som følge af konfiskationen i forbindelse med rettens behandling af konfiskationsspørgsmålet.<sup>229</sup>

---

<sup>222</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 25

<sup>223</sup> EMD af 28. juni 2018 G.I.E.M. S.R.L. AND OTHERS v. ITALY, præmis 302

<sup>224</sup> EMD af 28. juni 2018 G.I.E.M. S.R.L. AND OTHERS v. ITALY, præmis 302

<sup>225</sup> EMD af 28. juni 2018 G.I.E.M. S.R.L. AND OTHERS v. ITALY, præmis 302

<sup>226</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 27-28

<sup>227</sup> Ibid., s. 28

<sup>228</sup> Ibid., s. 34

<sup>229</sup> Ibid., s. 28

## **FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. sammenholdt med EU-retten**

Tredjemandskonfiskation udgør et indgreb i ejendomsretten efter EMRK TP 1, art. 1. På baggrund af retspraksis fra EMD kan det udledes, at fire betingelser skal være opfyldt før indgreb i ejendomsretten ikke udgør en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1. De følgende fire betingelser er; klar og forudsigelig hjemmel, forfølge samfundsmæssige hensyn, afvejning af hensynet til individet og hensynet til samfundet samt respekt af ejerens processuelle garantier. Af den udvalgte retspraksis kan det lægges til grund, at EMD foretager en konkret og samlet helhedsvurdering af samtlige relevante forhold. Et indgreb i ejendomsretten vil dog altid være i strid med EMRK TP 1, art. 1, hvis ejerens processuelle rettigheder ikke respekteres. I forhold til FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. må det formodes, at det især er første betingelse vedrørende klar og forudsigelig hjemmel, som kan indikere, at tredjemandskonfiskation i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. kan udgøre en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1. EMD ses ikke at have taget endelig stilling til en national regel om tredjemandskonfiskation af køretøjet, som har været anvendt til vanvidskørsel. Det er hermed ikke afklaret, hvorvidt FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. vil udgøre en krænkelse af EMRK TP 1, art. 1.

### 7.1.2 EU-Domstolens dom i sag C-393/19, OM

FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. har, som tidligere anført, følgende ordlyd:

*”I tilfælde, hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer og føreren har gjort sig skyldig i en eller flere af de i 1. pkt. nævnte overtrædelser, skal konfiskation ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende, navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.”*

Den fremhævede del af bestemmelsens ordlyd var ikke en del af den oprindelige foreslåede bestemmelse fremsat den 16. december 2020, men blev tilføjet forud for lovens endelige vedtagelse den 23. marts 2021. Tilføjelsen anses for at være en uddybning af, hvad der forstås ved ”uforholdsmæssigt indgribende”, og angiver navnlig to momenter, som skal indgå i vurderingen af, hvorvidt der kan ske



konfiskation i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Af forarbejderne til lov om vanvidskørsel følger det, at tilføjelsen er et direkte udslag af EUD's afgørelse af den 14. januar 2021 i sag C-393/19 OM, der omhandlede konfiskation af en lastbil ejet af en godtroende tredjemand, som af føreren var blevet anvendt til smugling.

Særligt bemærkes det, at bestemmelsen i EMRK TP 1, art. 1 om ejendomsretten, som behandlet i afsnit 7.1, svarer til art. 17 i EU's Charter om grundlæggende rettigheder (herefter Chartret). Dette peger i retning af, at praksis fra EUD vedrørende Chartrets art. 17 kan inddrages ved EMD's fortolkning af EMRK TP 1, art. 1 - og omvendt, hvilket også er tilfældet for nærværende sag.<sup>230</sup>

EUD udtaler i dommen, at konfiskation af formuegoder, som er blevet anvendt ved et strafbart forhold, sammenholdt med Chartrets art. 17, stk. 1 om ejendomsretten, skal fortolkes således, at denne bestemmelse er til hinder for en national regel, som gør det muligt at konfiskere et formuegode, når formuegodet tilhører en tredjemand i god tro.<sup>231</sup> Yderligere fremgår det af dommens præmisser:

*"Henset til den væsentlige på virkning af personers rettigheder, som konfiskation af et formuegode medfører, nemlig den endelige fratagelse af ejendomsretten til dette, bemærkes imidlertid, at hvad angår en tredjemand i god tro, som ikke vidste og ikke kunne vide, at hans formuegode blev anvendt til at begå en lovovertrædelse, indebærer en sådan konfiskation, når henses til det forfulgte formål, et uforholdsmæssigt og uantageligt indgreb over for det centrale indhold af denne persons ejendomsret."*<sup>232</sup>

Af citatet kan det udledes, at EUD anser konfiskation for at påvirke en persons rettigheder væsentligt, hvorfor et sådan indgreb skal opvejes overfor det formål, som forfølges ved konfiskationen. Det tyder dermed på, at både EMD og EUD anvender den samme tilgang i den helhedsvurdering, som foretages i relation til, hvorvidt et indgreb i ejendomsretten er foreneligt med de EU-retlige regler.

For så vidt angår den ændring af ordlyden i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt., som blev foretaget undervejs i det lovforberedende arbejde, bemærkes det, at der ved angivelse af de to momenter omkring 1) ejerens mulighed for at vide, at køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel og 2) ejerens mulighed

---

<sup>230</sup> EUD af 14. januar 2021, C-393/19 OM, præmis 67

<sup>231</sup> EUD af 14. januar 2021, C-393/19 OM, præmis 58

<sup>232</sup> EUD af 14. januar 2021, C-393/19 OM, præmis 55

for at sikre sin økonomiske titel, gøres plads til, at udgangspunktet om obligatorisk konfiskation, kan fraviges. Dette peger i retning af, at ændringen blev foretaget, idet ordlyden af bestemmelsen ellers ville være i strid med EU-retten, idet tredjemand havde svært ved at kunne forudse sin retsstilling ud fra begrebet ”uforholdsmæssigt indgribende”. Med ændringen forsøges det dermed gjort klart, hvilke skridt der er nødvendige eller tilstrækkelige for, at tredjemand kan dokumentere sin uvidenhed og gode tro, samt underbygge sin påstand om, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Det kan diskuteres, hvorvidt lovgiver har taget et tilstrækkeligt forbehold for at undgå konfiskation i tilfælde, hvor ejeren er i god tro. Det kan af bestemmelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. ikke udledes, hvornår en ejer er i god tro, grundet de meget åbne formuleringer, som behandlet i afsnit 6.3.2. Ejeren har derved svært ved at vurdere, hvilke momenter der indgår i vurdering af, hvorvidt denne er i god tro.

## 7.2 Den Europæiske Menneskerettighedskonvention art. 6 om ret til retfærdig rettergang

EMRK art. 6 hjemler enhver ret til en retfærdig og offentlig rettergang. EMRK art. 6, stk. 1, 1. pkt. har følgende ordlyd:

*”Enhver skal, når der skal træffes afgørelse enten i en strid om hans borgerlige rettigheder og forpligtelser eller angående en mod ham rettet anklage for en forbrydelse, være berettiget til en retfærdig og offentlig rettergang inden en rimelig tid for en ved lov oprettet uafhængig og upartisk domstol.”*

EMRK art. 6 indeholder de processuelle rettighedsgarantier, som skal sikre en retfærdig rettergang. De processuelle rettighedsgarantier angiver, at enhver har ret til at få behandlet sin sag ved en uafhængig og upartisk domstol inden for en rimelig tid. Tredjemandskonfiskation af køretøjer anvendt til vanvidskørsel kan efter omstændigheder være et indgreb i ejendomsretten, som er beskyttet i EMRK TP 1, art. 1, som er behandlet i afsnit 7.1. Artiklerne i EMRK TP 1 udgør et tillæg til EMRK, hvormed bestemmelserne i EMRK finder anvendelse i forhold til artiklerne i EMRK TP 1, jf. EMRK TP 1, art. 5. EMRK art. 6 finder hermed anvendelse i forhold til indgreb i ejendomsretten. Ved tredjemandskonfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. har føreren og ejeren af det anvendte køretøj således ret til en retfærdig rettergang efter EMRK art. 6. I forhold til ejeren af det konfiskerede køretøj opfattes denne person, som en tredjemand i konfiskationssagen, som hverken er sigtet eller tiltalt for

den strafbare handling, som har medført konfiskationen.<sup>233</sup> Konfiskationen udgør, til trods herfor, en indgribende foranstaltning over for ejeren af køretøjet, idet dennes køretøj konfiskeres på baggrund af førerens strafbare handling.

Af forarbejderne til lov om vanvidskørsel fremgår det, at strafferetsplejens regler finder anvendelse med de fornødne tilpasninger i sager om tredjemandskonfiskation af køretøjer anvendt til vanvidskørsel. De fornødne tilpasninger skyldes det forhold, at ejeren hverken er sigtet eller tiltalt for den strafbare handling.<sup>234</sup> For at tydeliggøre, at sager om tredjemandskonfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2. 2. pkt. behandles efter de samme processuelle regler som andre straffesager, er FÆL § 119, stk. 1 blevet ændret. Det fremgår nu eksplicit af denne bestemmelse, at sager om tredjemandskonfiskation behandles efter reglerne i RPL kap. 76-78 og 80. Dette er sket med henblik på at sikre en klar processuel retsstilling for ejeren i konfiskationssagen.<sup>235</sup>

Køretøjets ejer har ret til efter begæring at få beskikket en offentlig forsvarer i sager om tredjemandskonfiskation og skal vejledes om adgangen til forsvarerbeskikkelse, jf. FÆL § 119, stk. 6, som behandlet i afsnit. 6.3.1. Den beskikket forsvarer skal bistå ejeren af køretøjet i forhold til spørgsmålet om, hvorvidt konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende og med et eventuelt erstatningskrav mod føreren som følge af konfiskationen.<sup>236</sup> Ejerens beskikkede forsvarers rettigheder og forpligtelser er således begrænset til alene at finde anvendelse i relation til konfiskationspåstanden og en eventuel påstand om erstatning i anledning af konfiskationen. Den beskikket forsvarer har ret til at stille føreren spørgsmål vedrørende konfiskationen og et eventuelt erstatningskrav.<sup>237</sup>

Ejerens erstatningskrav mod føreren i anledning af konfiskation skal behandles på samme måde som et erstatningskrav rejst af en forurettet under en straffesag i anledning af andre lovovertrædelser, jf. FÆL § 119, stk. 7, som er behandlet i afsnit 6.3.1.<sup>238</sup> Formålet med bestemmelsen er, at ejeren af køretøjet sidestilles med en forurettet, hvormed ejeren gives adgang til at forfølge sit krav om erstatning mod føreren som følge af konfiskationen under behandlingen af straffesagen mod føreren i de tilfælde, hvor konfiskationsspørgsmålet behandles som led i straffesagen mod føreren.<sup>239</sup> Hvis konfiskationsspørgsmålet er udskilt til selvstændig behandling, har ejeren ret til at få sit krav om erstatning mod føreren som følge af konfiskationen behandlet under selve konfiskationssagen.<sup>240</sup> Ejeren

---

<sup>233</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 23

<sup>234</sup> *Ibid.*, s. 23

<sup>235</sup> *Ibid.*, s. 23

<sup>236</sup> *Ibid.*, s. 23-24

<sup>237</sup> *Ibid.*, s. 24

<sup>238</sup> *Ibid.*, s. 34

<sup>239</sup> *Ibid.*, s. 34

<sup>240</sup> *Ibid.*, s. 34

har hermed ret til at få spørgsmålene om konfiskation og erstatning behandlet samlet, medmindre spørgsmålet om tredjemandskonfiskation kan afgøres uden samtidig at forfølge erstatningskravet.<sup>241</sup>

Lovgiver har formodentligt, i forbindelse med vedtagelsen af lov om vanvidskørsel, indført disse nye bestemmelser i FÆL § 119, stk. 6 og 7 for at sikre ejeren af det ved lovovertrædelsen anvendte køretøj en retfærdig og offentlig rettergang efter EMRK art. 6. Ved at sidestille ejeren med henholdsvis en tiltalt i forhold til konfiskationsspørgsmålet og en forurettet i forhold til erstatning, sikres det, at køretøjets ejer har adgang til en effektiv prøvelse af både konfiskationsspørgsmålet og erstatningskravet. Ved at spørgsmålene om konfiskation og erstatning som følge af konfiskationen bliver behandlet samlet sikres det, at ejerens sag bliver behandlet inden for rimelig tid. Ejeren er således ikke henvist til at anlægge særskilt erstatningssag mod føreren efter, der er faldet dom i straffesagen mod føreren. De nye bestemmelser i FÆL § 119, der indføres ved vedtagelsen af lov om vanvidskørsel, formodes at tillægge ejeren de processuelle rettighedsgarantier, der kræves for at sikre en retfærdig rettergang i henhold til EMRK art. 6. Uden de nye bestemmelser i FÆL § 119 vil det formodentlig udgøre en krænkelse af ejerens ret til en retfærdig rettergang efter EMRK art. 6, idet konfiskation udgør en indgribende foranstaltning over for ejeren af køretøjet samt det påhviler ejeren at bevise, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende, som er behandlet i afsnit 6.3.1. På baggrund heraf opfattes ejeren ikke som værende en tredjemand i konfiskationssagen, idet bevisbyrden påhviler denne. Ejeren anses nærmere som værende anklagemyndighedens modpart. Det skal hermed sikres, at ejeren kan få den fornødne bistand af kompetente fagfolk i konfiskationssagen og i forhold til erstatningsspørgsmålet. Dette er formentligt sikret med indførelsen af FÆL § 119, stk. 6 og stk. 7.

---

<sup>241</sup> Lovforslag nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), s. 34-35

## 8 Konklusion

Lov om vanvidskørsel trådte i kraft den 31. marts 2021. Loven indeholder en skærpet indsats mod vanvidskørsel med det formål at udvide adgangen til tredjemandskonfiskation.

Reglerne om konfiskation som følge af vanvidskørsel er reguleret i FÆL § 133 a, stk. 2. FÆL § 133 a, stk. 2 giver hjemmel til konfiskation af et motordrevet køretøj, hvortil kørekort er påkrævet, bortset fra lille knallert. Hermed finder bestemmelsen anvendelse for bil, herunder bus og lastbil, motorcykel, traktor, motorredskab og stor knallert. Derudover finder bestemmelsen anvendelse i førstegangstilfælde, gentagelsestilfælde og tilfælde, hvor flere forhold er til bedømmelse samtidig. Bestemmelsen er opdelt i 1. og 2. pkt. Bestemmelsens 1. pkt. finder anvendelse i tilfælde, hvor føreren ejer det anvendte køretøj, mens bestemmelsens 2. pkt. finder anvendelse i tilfælde, hvor køretøjet ejes af en anden end føreren.

På baggrund af ovenstående analyse kan det konkluderes, at der som udgangspunkt skal ske obligatorisk konfiskation af et motordrevet køretøj anvendt ved vanvidskørsel, jf. FÆL § 133 a, stk. 2. Obligatorisk konfiskation af det anvendte motordrevet køretøj skal ske allerede første gang ejeren af køretøjet gør sig skyldig i følgende tre forseelser; 1) spirituskørsel med en promille på over 2,00, 2) forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særlig hensynsløs måde og 3) ved de groveste hastigheds-overtrædelser. Konfiskation sker hermed i førstegangstilfælde, uanset at føreren ikke tidligere er straffet.

Ved konfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. er det en betingelse, at det anvendte køretøj ved lovovertrædelsen er ejet af vanvidsbilisten. I tilfælde hvor gerningsindholdet i FÆL § 133 a, stk. 2, 1. pkt. ikke er realiseret, kan det anvendte køretøj konfiskeres i medfør af reglen om fakultativ konfiskation i FÆL § 133 a, stk. 1. Det vil sige, at køretøjet kan konfiskeres, hvis ejeren har gjort sig skyldig i andre grove færdselsovertrædelser end de tre ovenfornævnte forseelser. Det er dog endvidere en betingelse efter FÆL § 133 a, stk. 1, at konfiskationen anses for værende påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af FÆL. Konfiskation foretages i disse tilfælde således med et præventivt sigte.

Ved konfiskation efter FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. er det ikke en betingelse, at det anvendte køretøj ved lovovertrædelsen er ejet af vanvidsbilisten. Bestemmelsen hjemler hermed adgang til tredjemandskonfiskation, som indebærer, at der som udgangspunkt sker obligatorisk konfiskation af det anvendte køretøj, uanset ejerforholdet. Der vil hermed ske konfiskation af det anvendte køretøj, selvom køretøjet er ejet i sameje, ejet af en ægtefælle eller samlever eller i tilfælde, hvor køretøjet er lånt, lejet eller leaset.

Adgangen til obligatorisk konfiskation er ikke undtagelsesfri. Konfiskation kan undtagelsesvist undlades i tilfælde, når særlige grunde taler herfor, jf. FÆL § 133 a, stk. 13. I henhold til forarbejderne til lov om vanvidskørsel kan konfiskation undlades i det konkrete tilfælde, hvor konfiskationen vil have uforholdsmæssigt indgribende betydning for ejeren af det motordrevne køretøj. Særligt familiemæssige eller sociale forhold kan tillægges vægt i vurderingen heraf. På baggrund af retspraksis kan det konkluderes, at domstolene foretager en konkret helhedsvurdering i hvert enkelt tilfælde. Ved vurderingen tillægges især de familiemæssige forhold afgørende betydning, herunder om køretøjet anvendes til transport af ejerens barn, der har et handicap eller i øvrigt lider af en behandlingskrævende sygdom. Videre indgår det som et moment, hvorvidt køretøjet er ejerens eneste transportmulighed og i hvilket omfang, der er adgang til offentlig transport. Modsat indgår ejerens sociale forhold sjældent med betydelig vægt i rettens vurdering af, hvorvidt konfiskation kan undlades i medfør af FÆL § 133 a, stk. 13.

Tredjemandskonfiskation kan undlades i de tilfælde, hvor konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende over for køretøjets ejer. Af bestemmelsen i FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. fremgår det, at følgende momenter skal indgå i vurderingen af, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende; ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel og om ejeren har taget alle rimelige skridt til sikring af sin økonomiske retsstilling.

På baggrund af ovenstående analyse kan det konkluderes, at det første moment indeholder en påregnelighedsvurdering. I denne vurdering indgår det, om det anses for helt upåregneligt for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel. Der skal navnlig lægges vægt på ejerens forhold og adfærd, herunder om ejeren af køretøjet har udvist agtpågivenhed. Køretøjets ejer kan opnå viden angående førerens kørselshistorik ved at anmode føreren om udlevering af dennes private straffeattest eller underskrivelse af en tro- og loveerklæring om, at vedkommende ikke tidligere har begået rele-

vante lovovertrædelser. Det vil hermed tale imod, at konfiskation anses for uforholdsmæssigt indgribende, hvis ikke ejeren indhenter en straffeattest eller en tro- og loveerklæring. Er føreren tidligere dømt for vanvidskørsel taler det ligeledes imod, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Det tillægges endvidere betydning i påregnelighedsvurderingen, om ejeren har undersøgt forhold, der kan indikere, at køretøjet vil blive overdraget til en tredjemand. Af den analyseret retspraksis kan det yderligere udledes, at hvis ejeren i forvejen råder over et eller flere køretøjer, indgår dette, som et element der taler imod, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende over for ejeren. Det er således en forudsætning for at kunne påberåbe, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende, at ejeren har benyttet alle tilgængelige muligheder for at opnå viden om risikoen for, at køretøjet bliver anvendt til vanvidskørsel.

På baggrund af ovenstående analyse kan det konkluderes, at det andet moment indeholder to elementer. Det første element omhandler en undersøgelse af førerens økonomiske forhold, som ejeren skal foretage forud for overdragelsen. Det andet element omhandler adgangen til at gøre et eventuelt erstatningskrav på køretøjets værdi gældende mod føreren som følge af konfiskation og herunder om føreren i den anledning vil være betalingsdygtig. Samlet set indeholder momentet sikring af ejerens økonomiske stilling dermed en vurdering af, om føreren vil være i stand til at betale et eventuelt erstatningskrav til ejeren på baggrund af den undersøgelse ejeren har foretaget af førerens økonomiske forhold. Oplysninger om førerens indkomstforhold kan indhentes ved at anmode føreren om at fremlægge årsopgørelser, lønsedler eller lignende. I forbindelse hermed bør ejeren sikre sig, at de indkomstforhold føreren fremlægger over for ejeren, er korrekte. I vurderingen heraf skal det tages i betragtning, at en privatperson ikke har de samme muligheder for at undersøge en anden privatpersons økonomiske forhold i samme grad som erhvervsdrivende. Omfanget af ejerens undersøgelse af førerens økonomiske forhold afhænger derfor af, om køretøjets ejer er erhvervsdrivende eller udlåner køretøjet i privat øjemed.

Ud fra undersøgelsen af førerens økonomiske forhold vil ejeren kunne foretage en vurdering af, om føreren har den fornøden betalingsevne i forhold til et eventuelt erstatningskrav. Ejeren vil altså på baggrund heraf have en formodning for, om føreren vil være i stand til at kunne betale et erstatningskrav.

Det kan konkluderes, at det indenfor kontraktforhold er en forudsætning for, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende, at ejeren ikke kan godtgøre, at denne ikke med rimelighed kunne forudse,

at et erstatningskrav vil være illusorisk på baggrund af den undersøgelse, som ejeren har foretaget af førerens økonomiske forhold forud for overdragelsen. I modsætning hertil, skal en privatperson godtgøre, at denne ikke havde anledning til at kende til de forhold, som gør et erstatningskrav illusorisk. Der stilles dermed strengere krav til en privatperson, idet det forudsættes, at denne har et tilstrækkeligt kendskab til den person, som vedkommende overdrager sig køretøj til.

Vurderingen af, om et erstatningskrav må anses for illusorisk, vil bero på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde. I denne vurdering indgår ejerens undersøgelse af førerens indkomstforhold. Den omstændighed, at en fører i en årrække alene kan betale et mindre afdrag, er ikke i sig selv tilstrækkeligt til at anse et erstatningskrav for illusorisk. I modsætning hertil kan et erstatningskrav efter omstændighederne være illusorisk i tilfælde af førerens død eller konkurs. På baggrund af retspraksis kan det konkluderes, at førerens personlige forhold, herunder alder og dennes tilknytning til arbejdsmarkedet, også tillægges betydning i vurderingen af, om et erstatningskrav må anses for illusorisk.

Af den analyseret retspraksis kan det yderligere konkluderes, at det ikke tillægges betydning, at en ejer ikke har mulighed for at undersøge en tredjemands økonomiske forhold i de tilfælde, hvor ejerens køretøj overdrages til en udenforstående tredjemand.

Ved at sammenholde retspraksis med forarbejderne til lov om vanvidskørsel kan det konkluderes, at der ved vurderingen af, om konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende, skal foretages en helhedsvurdering af sagens samlede omstændigheder med afsæt i de to momenter, som følger af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. I vurderingen tillægges det afgørende betydning, hvorvidt et erstatningskrav må anses for værende illusorisk. Tredjemandskonfiskation anses for at være uforholdsmæssigt indgribende i de tilfælde, hvor et erstatningskrav reelt er illusorisk. Konfiskation vil endvidere altid være uforholdsmæssigt indgribende, hvis ejeren kan dokumentere, at køretøjet ved lovovertrædelsen var stjålet. Det antages i relation hertil at være en forudsætning, at ejeren af køretøjet har anmeldt brugstyveriet af køretøjet, så snart ejeren bliver bekendt med tyveriet. Sammenfattende kan det konkluderes, at der er tale om en snæver undtagelse, hvormed udgangspunktet er, at alle køretøjer anvendt til vanvidskørsel skal konfiskeres i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt.

Det er ejeren af køretøjet, der skal løfte bevisbyrden for, at konfiskation er uforholdsmæssigt indgribende. Herved fraviges den ellers ufravigelige regel i straffesager om, at bevisbyrden påhviler ankla-



gemyndigheden. Dette giver anledning til den retssikkerhedsmæssige betænkelighed, at den omvendte bevisbyrde ved tredjemandskonfiskation ikke er hjemlet ved lov, men alene følger af forarbejderne til lov om vanvidskørsel.

Det har undervejs i det lovforberedende arbejde været diskuteret, hvorvidt FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. er forenelig med EU-retten, herunder EMRK TP 1, art. 1. Af praksis fra EMD kan det konkluderes, at et indgreb i ejendomsretten skal opfylde fire betingelser for at være forenelig med EMRK TP 1, art. 1. De fire betingelser er: klar og forudsigelig hjemmel, forfølge samfundsmæssige hensyn, afvejning af hensynet til individet og hensynet til samfundet og processuelle garantier. Det kan konkluderes, at navnlig den første betingelse vedrørende klar og forudsigelig hjemmel kan udgøre en retssikkerhedsmæssig betænkelighed. Dette skyldes, at FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. anvender upræcise begreber, der herved tillægger de danske domstole en bred skønsmargin. EMD ses dog ikke at have taget endelig stilling til en national regel om tredjemandskonfiskation af køretøjet, som har været anvendt til vanvidskørsel. Det er hermed på nuværende tidspunkt uklart, om tredjemandskonfiskation i medfør af FÆL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. udgør en krænkelse af ejendomsretten i EMRK TP 1, art. 1.

## 9 Litteraturliste

### 9.1 Juridisk litteratur

Kistrup, Michael, m.fl., Karnov Group, 2018, 3. udgave, 2. oplæg: *Straffeprocessen*

Langsted, Lars Bo, Karnov Group, 2015, 6. reviderede udgave, 2. oplæg: *Strafferettens almindelige del, Ansvarslæren*

Munk-Hansen, Carsten, Jurist- og Økonomiforbundets forlag, 2017, 1. udgave, 1. oplæg: *Den juridiske løsning*

Munk-Hansen, Carsten, Djøf forlag, 2018, 2. udgave, 1. oplæg: *Retsvidenskabsteori*

Neergaard og Nielsen, Ulla og Ruth, Karnov Group, 2016, 7. udgave, 1. oplæg: *EU ret*

Pedersen og Christensen, Susannah og Jens Peter, Folketinget, Bording A/S, 2017, 14. udgave, 1. oplæg: *Grundloven med forklaringer*

Rytter, Jens Elo, Karnov Group, 2018, 2. udgave, 2. oplæg: *Individets grundlæggende rettigheder*

Vestergaard, Jørn Gjellerup, 2017, 2. udgave, 1. oplæg: *Strafferetlige sanktioner*

Von Eyben og Isager, Bo og Helle, Jurist- og Økonomiforbundets forlag, 2015, 8. udgave, 2. oplæg: *Lærebog i erstatningsret*

W.E von Eyben, Juridisk Grundbog, Jurist- og Økonomiforbundets forlag, 1991, 5. udgave, 1. oplæg: *Retskilderne*

### 9.2 Retspraksis

#### 9.2.1 Dansk retspraksis

U 2013.978 Ø

U 2013.3203 Ø

U 2015.1467 Ø  
TfK 2015.902 V  
TfK 2021.187 V  
U 2021.1077 VK  
TfK 2021.1230 ØK  
U 2021.3898 ØK  
U 2021.4456 ØK  
U 2021.4986 VK  
U 2022.145 VK  
TfK 2022.146 VK  
U 2022.478 VK

Retten på Bornholm, afsagt d. 2. marts 2021

Retten i Glostrup, afsagt d. 10. juni 2021

Retten i Horsens, afsagt d. 6. juli 2021

#### 9.2.2 Sager fra EMD og EUD

EMD af 13. oktober 2015, ÜNSPED PAKET SERVİSİ SAN. VE TİC. A.Ş.  
v. BULGARIA

EMD af 28. april 2016, VASILEVSKI V. THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA

EMD af 28. april 2016, SULEJMANI v. THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA

EMD af 17. januar 2017 B.K.M. LOJISTIK TASIMACILIK TICARET LIMITED  
SIRKETI v. SLOVENIA

EMD af 4. juli 2017, S.C. SERVICE BENZ COM S.R.L. v. ROMANIA

EMD af 28. juni 2018 G.I.E.M. S.R.L. AND OTHERS v. ITALY

EUD af 14. januar 2021, C-393/19 OM

### 9.3 Love

#### 9.3.1 Danske love

Lovbekendtgørelse 1953-06-05 nr. 169, Danmarks Riges Grundlov

Lovbekendtgørelse 2021-08-13 nr. 1710, Færdselsloven

Lovbekendtgørelse 2021-09-15 nr. 1835, Retsplejeloven

Lovbekendtgørelse 2021-09-20 nr. 185, Straffeloven

Lov 1991-05-08 nr. 278 om ændring af færdselsloven (Generhvervelse af førerret og konfiskation af motorkøretøjer)

Lov 2021-02-27 nr. 290 om ændring af straffeloven og lov om erstatningsansvar (Styrket indsats mod farlig kørsel m.v)

Lov 2021-03-27 nr. 534 om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

#### 9.3.2 EU-retlige love

Den Europæiske Menneskerettighedskonvention

1. Tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention

## 9.4 Anden litteratur

### 9.4.1 Lovbekendtgørelse og lovforslag

Lovbekendtgørelse 2018-11-21 nr. 1324 om færdselsloven (historisk)

Lovforslag 2021-01-20 nr. 141, Forslag til Lov om ændring af straffeloven og lov om erstatningsansvar (Styrket indsats mod farlig kørsel m.v.)

Lovforslag 2021-12-16 nr. L 127, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

### 9.4.2 Betænkning

Betænkning afgivet af Transportudvalget d. 15. marts 2021 til lovforslag nr. L 127 til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

### 9.4.3 Ministersvar

Ministersvar nr. 17 til L 127 – Transportudvalgets endelige svar på spørgsmål 17 fra d. 17. februar 2021

Ministersvar nr. 56 til L 127 – Transportudvalgets endelige svar på spørgsmål 56 fra d. 9. marts. 2021

Ministersvar nr. 57 til L 127 – Transportudvalgets endelige svar på spørgsmål 57 fra d. 9. marts 2021

### 9.4.4 Noter fra Karnov

Waaben, Henrik, Karnovs note 617 til færdselslovens § 118, stk. 10

Waaben, Henrik, Karnovs note 730 til færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4

Waaben, Henrik, Karnovs note 793 til færdselslovens § 133 a, stk. 1

#### 9.4.5 Høringssvar- og notater

Høringssvar til lovforslag nr. L 127 fra Finans og Leasing, Bilag 2, d. 20. januar 2021

Transportministerens høringsnotat til lovforslag nr. L 127, Bilag 3, d. 28. januar 2021

#### 9.4.6 Rigsadvokatmeddelelser

Rigsadvokatmeddelelsen fra d. 31/3/2021, afsnittet: Færdsel - Konfiskation (FÆL § 133 a)

Rigsadvokatmeddelelsen fra d. 01/07/2021, nr. 9780, afsnittet: Færdsel – Vanvidskørsel

#### 9.4.7 Artikel

U.2015B.219, ”Konfiskation af køretøjer fra uskyldige tredjemænd”, Camilla Hammerum

## 10 Bilag

Bilag 1 – Skærmpoint af ordoptælling

Bilag 2 – Samarbejdsaftale

Bilag 3 – Procesafsnit