Udskriftsdato: 10. januar 2026

2020/1 LSF 127 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

Ministerium: Transport- og Boligministeriet	Journalnummer: Transport- og Boligmin., j.nr. 2019-7190

Fremsat den 16. december 2020 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Skærpet indsats mod vanvidskørsel)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret bl.a. ved lov nr. 1521 af 18. december 2018, lov nr. 1559 af 18. december 2018, lov nr. 1563 af 18. december 2018, lov nr. 556 af 7. maj 2019 og senest ved lov nr. 139 af 25. februar 2020, foretages følgende ændringer:

1. I *§ 117 a, stk. 2, nr. 1,* ændres »frakendelsestiden eller« til: »frakendelsestiden,«.

2. I *§ 117 a, stk. 2, nr. 2,* ændres »frakendelsestiden.« til: »frakendelsestiden eller«.

3. I *§ 117 a, stk. 2,* indsættes som *nr. 3:*
»3) er frakendt retten til at være eller blive fører af køretøj som nævnt i stk. 1 ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 1, som følge af kørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 2,00 promille eller alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 1,00 mg pr. liter luft, eller i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.«

4. I *§ 118, stk. 1,* ændres »stk. 10« til: »stk. 10 og 11«.

5. I *§ 118* indsættes efter stk. 10 som nyt stykke:
»Stk. 11. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, straffes med fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren
1) overtræder § 37, stk. 4,
2) overtræder §§ 42 eller 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, hvis hastigheden er 200 km i timen eller derover, eller
3) overtræder §§ 42 eller 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 100 pct., hvis hastigheden er mere end 100 km i timen.«

Stk. 11-14 bliver herefter stk. 12-15.«

6. I *§ 119, stk. 1,* indsættes efter »lov«: »samt sager om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 2. pkt.«.

7. I *§ 119* indsættes som *stk. 6* og *7:*
»Stk. 6. I sager om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal retten efter begæring beskikke køretøjets ejer en offentlig forsvarer. Forsvareren skal bistå ejeren i forhold til spørgsmålet om, hvorvidt konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende samt eventuelle erstatningskrav som følge af konfiskationen, jf. stk. 7. Køretøjets ejer skal vejledes om adgangen til forsvarerbeskikkelse.
Stk. 7. I sager om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 2. pkt., kan køretøjets ejer påtale borgerlige krav efter reglerne i retsplejelovens kapitel 89. Retsplejelovens § 991, stk. 4, finder dog kun anvendelse, hvis retten kan afgøre spørgsmålet om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, uden samtidig at tage erstatningskravet under pådømmelse.«

8. I *§ 125, stk. 2, nr. 1,* udgår »§ 37, stk. 4,«.

9. I *§ 126, stk. 1, nr. 10,* ændres »derover eller« til: »derover,«.

10. I *§ 126, stk. 1, nr. 11,* ændres »100 pct.« til: »100 pct.,«.

11. I *§ 126, stk. 1,* indsættes som *nr. 12* og *13:*
»12) har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 37, stk. 4, eller
13) har gjort sig skyldig i overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 4, hvis overtrædelsen angår chikanøs kørsel, der hindrer politiets eftersætning af andre køretøjer.*«*

12. I *§ 128, stk. 2,* indsættes som *2. pkt.:*
»Ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 10-13, sker ligeledes for et tidsrum af mindst 3 år.«

13. *§ 133 a, stk. 2,* affattes således:
»Stk. 2. 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. liter luft eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse 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.«

14. I *§ 133 a, stk. 3, nr. 1,* ændres »nr. 1-5, 10 eller 11« til: »nr. 1-3 eller 5«.

15. I *§ 133 a, stk. 3, nr. 2,* indsættes efter »førerretten,«: »forhold, der har medført ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11,«, og »som nævnt i stk. 6, nr. 1« ændres til: »forhold som nævnt i stk. 6, nr. 1«.

16. I *§ 133 a, stk. 6, nr. 2,* ændres »nr. 1 eller« til: »nr. 1,«, og efter »stk. 3, nr. 1« indsættes: », eller forhold, der har medført ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11«.

17. I *§ 133 a* indsættes efter stk. 6 som nyt stykke:
»Stk. 7. Konfiskation af lille knallert 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.«
Stk. 7-14 bliver herefter stk. 8-15.«

18. I *§ 133 a, stk. 7,* der bliver stk. 8, indsættes efter »skal«: »desuden«.

19. I *§ 133 a, stk. 11,* der bliver stk. 12, ændres »stk. 2-10« til: » stk. 3-11«.

20. I *§ 134, stk. 4,* ændres »stk. 11« til: »stk. 12«.

21. I *§ 140, stk. 2, 3. pkt.,* ændres »stk. 12« til: »stk. 13«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 15. marts 2021.
Stk. 2. § 133 a, stk. 2, 2. pkt., i færdselsloven, som affattet ved denne lovs 1, nr. 13, finder ikke anvendelse for så vidt angår køretøjer, der er blevet anvendt af en anden end ejeren af køretøjet, og hvorom der er indgået aftale om leasing, leje eller lignende, i det omfang det godtgøres, at aftalen er indgået inden den 16. december 2020.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund
2. Lovforslagets hovedpunkter
2.1. Skærpelse af straffen for høje hastighedsforseelser
2.1.1. Gældende ret
2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.2. Skærpelse af straffen for ulovlig kap- og væddekørsel
2.2.1. Gældende ret
2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.3. Skærpelse af straffen for kørsel i frakendelsestiden i bestemte tilfælde
2.3.1. Gældende ret
2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.4. Skærpelse af de frakendelsesmæssige sanktioner i bestemte tilfælde
2.4.1. Gældende ret
2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.5. Udvidet adgang til konfiskation af motordrevne køretøjer i førstegangstilfælde
2.5.1. Gældende ret
2.5.1.1. Konfiskation efter færdselslovens § 133 a
2.5.1.2. Konfiskation efter straffeloven
2.5.1.3. Beslaglæggelse med henblik på konfiskation
2.5.1.4. Domstolsprøvelse af konfiskation efter færdselsloven
2.5.1.5. Domstolsprøvelse af tredjemandskonfiskation efter straffeloven
2.5.1.6. Beskikkelse af forsvarer og forsvarers ret til aktindsigt
2.5.1.7. Erstatning i anledning af konfiskation
2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.5.2.1. Udvidet adgang til konfiskation
2.5.2.2. Konfiskation fra føreren
2.5.2.3. Konfiskation fra tredjemand
2.5.2.4. Domstolsprøvelse i anledning af konfiskation fra tredjemand
2.5.2.5. Erstatningskrav i anledning af konfiskation fra tredjemand
3. Forholdet til den Europæiske Menneskerettighedskonvention
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Klima- og miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

1. Indledning og baggrund

Danmark skal være et trygt og sikkert samfund, hvor alle skal kunne færdes trygt og sikkert i trafikken. Trafikanter, der ved deres kørsel bevidst sætter sig ud over hensynet til andre trafikanters sikkerhed, skaber fare og utryghed, og det kan have fatale konsekvenser. Det skal stoppes.

Der skal sættes hårdt ind over for disse hensynsløse trafikanter. Det gælder også i tilfælde, hvor en sådan adfærd i det konkrete tilfælde ikke har resulteret i personskade eller tingsskade, idet det ofte vil bero på helt tilfældige omstændigheder, om den fare, som vedkommende ved sin risikobetonede og farlige adfærd udsætter andre for, bliver realiseret.

Regeringen vil med lovforslaget sende et klart og tydeligt signal om, at vi som samfund ikke vil acceptere den form for adfærd i trafikken. Lovforslaget indeholder på den baggrund en række initiativer, der skal sætte hårdt og effektivt ind mod vanvidskørsel, og er en udmøntning af en række af de tiltag, som fremgår af regeringens initiativ mod vanvidskørsel "Vanvidskørsel skal stoppes" fra februar 2020.

Initiativerne, der udmøntes i lovforslaget, er udarbejdet i samarbejde med politiet og anklagemyndigheden med det formål at fjerne de såkaldte vanvidsbilister fra de danske veje.

Rigspolitiet har oplyst, at der bl.a. er behov for at sætte ind over for vanvidsbilister, der kører i leasede biler. Flere og flere danskere leaser i dag en bil fremfor at købe den, men der er efter gældende ret særdeles begrænsede muligheder for at konfiskere en bil ejet af tredjemand, som f.eks. en leaset bil, der bliver brugt til vanvidskørsel. Der er således brug for at give politiet nye og effektive værktøjer i kampen mod vanvidskørsel.

Hertil kommer, at der ifølge Rigspolitiet ses eksempler på, at indehaverne af bestemte leasingselskaber har kontakt til bandemiljøet, og at nogle bandegrupperinger benytter bestemte leasingselskaber, herunder at bandemedlemmer kan få adgang til dyre luksusbiler på trods af, at de pågældende modtager f.eks. kontanthjælp.

Dette understreger efter regeringens opfattelse, at der er behov for, at adgangen til konfiskation fra tredjemand udvides, så biler anvendt til vanvidskørsel i videst muligt omfang vil blive beslaglagt af politiet på stedet med henblik på konfiskation. På baggrund af oplysninger fra politiet og anklagemyndigheden er der i lovforslaget foretaget følgende afgrænsning af de færdselsovertrædelser, som betegnes som vanvidskørsel:

- uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 241, 2. pkt.),
- uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 249, 2. pkt.),
- forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førlighed (straffelovens § 252, stk. 1),
- særlig hensynsløs kørsel (færdselslovens § 118, stk. 10),
- kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen,
- kørsel med en hastighed på 200 km i timen eller der over, og
- spirituskørsel med en promille over 2,00.

Det foreslås, at der fremover som udgangspunkt skal ske konfiskation af et køretøj anvendt til denne type overtrædelser – uanset om føreren selv er ejer af køretøjet eller køretøjet er ejet af tredjemand.

Herudover lægges der op til markante strafskærpelser for de groveste hastighedsforseelser, hvor der køres mere end 100 km i timen, og hastighedsgrænsen er overskredet med mere end 100 pct., f.eks. hvis man kører 101 km i timen i en zone, hvor man må køre 50 km i timen, og kørsel med mere end 200 km i timen. Høj fart er en væsentlig risikofaktor og har også væsentlig betydning, når det kommer til konsekvenserne af en trafikulykke, herunder ulykker med alvorlig personskade eller dødelig udgang. Det er derfor ikke tilstrækkeligt, at disse overtrædelser, som har en særdels høj potentiel farlighed, alene

straffes med bøde. Fremover skal straffen som udgangspunkt være 20 dages fængsel. Herudover skal kørekortet som udgangspunkt frakendes i minimum 3 år.

Transport- og Boligministeriet vil herudover foranledige, at kørekortbekendtgørelsens § 100 ændres, så det sikres, at politiet straks skal inddrage førerretten administrativt frem mod straffesagen i sager, hvor føreren sigtes for de færdselsovertrædelser, der er omfattet af ovenstående definition af vanvidskørsel.

Politiet oplever i dag problemer med at sætte ind overfor ulovlig kap- og væddekørsel, og det er ikke usædvanligt, at flere hundrede mennesker og biler samles til de ulovlige kapkørsler. Ulovlig kap- og væddekørsel er utryghedsskabende og kan føre til farlige og alvorlige situationer. Det er regeringens opfattelse, at lovgivningen skal afspejle, at ulovlig kap- og væddekørsel – både den ulovligt arrangerede, men også de spontane kapkørsler – er alvorlig og dybt uacceptabel adfærd. Straffen for ulovlig kap- og væddekørsel er i dag som udgangspunkt bøde. Fremover skal straffen som udgangspunkt være 20 dages fængsel.

Rigspolitiet har oplyst, at politiet i dag også oplever problemer med, at chikanøs kørsel anvendes som en bevidst strategi for at forhindre politiet i at eftersætte andre biler. Chikanøs kørsel, der hindrer politiets arbejde, straffes i dag som udgangspunkt med bøde. Det er regeringens vurdering, at denne form for kørsel er farlig både for politiet og andre bilister, og det hindrer politiets efterforskning af forbrydelser og eventuel pågribelse af gerningsmænd. Det er desuden politiets vurdering, at denne form for chikanøs kørsel kan have tilknytning til bandemiljøet. Derfor vil regeringen også skærpe straffen for denne form for kørsel, så det fremover som udgangspunkt straffes med 20 dages fængsel. Dette vil ske i et lovforslag, der fremsættes af justitsministeren. Herudover skal kørekortet som udgangspunkt frakendes i minimum 3 år.

Regeringens udspil mod vanvidskørsel indeholder herudover bl.a. to initiativer, der dels skal bekæmpe anvendelsen af strømænd ved leasing af motorkøretøjer, dels øge kontrollen med leasingselskaber i en afgiftsmæssig sammenhæng.

Det ene initiativ skal styrke indsatsen mod anvendelsen af strømænd ved leasing af motorkøretøjer ved at give en kreds af leasingvirksomheder adgang til eSkatData. Med adgang til eSkatData kan leasingvirksomhederne kontrollere, om en potentiel leasingtager har afgivet rigtige oplysninger om sine økonomiske forhold. Skatteministeren har den 7. oktober 2020 fremsat lovforslag L 32 – forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel og styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet m.v.) – der bl.a. har til formål at udmønte dette initiativ.

Det andet initiativ skal sikre en styrket kontrol med leasingselskaber, der benytter de særlige regler om forholdsmæssig registreringsafgift. Skatteforvaltningen igangsætter derfor et kontrolprojekt i perioden ultimo 2020 til ultimo 2023 med henblik på at afdække, om leasingkontrakter bruges til at skjule det reelle ejerskab af et køretøj. Projektet vil omfatte kontrol af underliggende betalingsstrømme samt løbende og opfølgende kontrol af, om leasingselskaber udøver reel erhvervsmæssig virksomhed. Den styrkede kontrol kan skabe større regelefterlevelse og have fokus på leasingselskaber og de særlige regler om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.

Herudover har Justitsministeriet gennemført et eftersyn af praksis for de relevante straffebestemmelser om farlig kørsel i straffeloven med henblik på at fastslå, om strafferammerne udnyttes i det ønskede omfang. Et lovforslag med de nødvendige ændringer af straffeloven forventes fremsat i begyndelsen af 2021.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Skærpelse af straffen for høje hastighedsforseelser

2.1.1. Gældende ret

Færdselslovens regler om hastighed findes i kapitel 5. Færdselslovens § 42, stk. 1-3, indeholder de generelle hastighedsgrænser, mens stk. 4 og 5 indeholder regler om mulighed for lokalt at fastsætte højere eller lavere hastighedsgrænser end den generelle for særlige strækninger eller nærmere afgrænsede områder. §§ 43-43 b indeholder regler om hastighedsgrænser for særlige typer af køretøjer.

Overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om hastighed straffes i medfør af § 118, stk. 1-5, med bøde.

Det følger af færdselslovens § 118, stk. 2, 1. og 2. pkt., at der ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning skal tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastighedsovertrædelse medfører. Ved hastighedsovertrædelser på motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover udmåles en skærpet bøde.

Der skal endvidere ifølge færdselslovens § 118, stk. 4, udmåles en særligt skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser på andre veje end motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og motorveje, hvis hastighedsoverskridelsen er på 30 pct. eller derover.

For kørsel med andre køretøjer end tunge køretøjer, dog undtaget lille knallert, gælder der således tre bødetakster afhængig af, om hastighedsoverskridelsen finder sted på motorveje med en hastighedsgrænse under 100 km i timen, på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover eller motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller på andre veje, det vil sige strækninger i bymæssig bebyggelse, landeveje og motortrafikveje.

Hastighedsovertrædelser, hvor der er kørt med mere end 100 km i timen, og hvor hastighedsgrænsen samtidig er overskredet med mere end 100 pct., samt hastighedsovertrædelser, hvor der er kørt med mere end 200 km i timen, straffes med bøde efter følgende retningslinjer, der fremgår af Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om Færdsel - Hastighed (færdselslovens §§ 41-43 a), afsnit 5.1:

	Motorveje med tilladt hastighed på under 100 km i timen (kr.)	Motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og motorveje med tilladt hastighed på 100 km i timen eller derover (kr.)	Alle andre veje (kr.)
Kørsel med mere end 100 km i timen, og samtidig overskridelse af hastighedsgrænsen med mere end 100 pct., samt kørsel med mere end 200 km i timen	5.000	7.500	6.000

Ifølge færdselslovens § 118, stk. 3, skal det ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, jf. stk. 2, tillige indgå som en skærpende omstændighed, hvis hastigheden har udgjort 140 km i timen eller derover.

Efter denne bestemmelse skal der ved kørsel med hastigheder på 140 km i timen og derover lægges et særligt højhastighedstillæg oven i den bøde, som beregnes efter de eksisterende takster. Højhastighedstillægget finder anvendelse ved hastighedsovertrædelser på alle vejtyper, og uanset om hastighedsgrænsen er generel, lokal eller køretøjsbestemt.

Højhastighedstillæggets størrelse, der ikke har nogen øvre grænse, fastsættes på baggrund af den kørte hastighed efter nedenstående retningslinjer, der fremgår af Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om Færdsel - Hastighed (færdselslovens §§ 41-43 a), afsnit 5.1:

Hastighed (km i timen)	Tillæg (kr.)
140-149	1.000
150-159	1.500
160-169	2.000
170-179	2.500
180-189	3.000
190-199	3.500
200-209	4.000
210-219	4.500
220-229	5.000
230-239	5.500

Hvis føreren ud over den isolerede hastighedsforseelse ved kørslen 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, skal der ske ubetinget frakendelse af førerretten, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4. Endvidere kan straffen stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, jf. færdselslovens § 118, stk. 10.

Om anvendelsesområdet for færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4, er i forarbejderne til bestemmelsen (Folketingstidende 1974-75, 2. samling, tillæg A, spalte 1996-1997) anført følgende:

»Foruden i tilfælde, hvor der foreligger forsætlig skadetilføjelse, f.eks. forsætlig påkørsel, skal ubetinget frakendelse ske, hvor føreren forsætlig har fremkaldt nærliggende fare for skadetilføjelse eller i øvrigt har kørt på særlig hensynsløs måde. En sådan kørsel er karakteriseret ved, at føreren bevidst sætter sig ud over hensynet til andres sikkerhed. I modsætning til, hvad der er tilfældet med hensyn til anvendelsen af § 123, stk. 2, nr. 1 [i dag § 125, stk. 1, nr. 1], stilles der således her altid krav om en kvalificeret form for tilregnelse. Bestemmelsen vil eksempelvis omfatte kørsel, der retter sig mod at forulempe eller bringe en anden trafikant i fare (chikanekørsel), hasarderet kørsel, f.eks. for at unddrage sig forfølgning, hård og pågående kørsel, der medfører konkret skadeforvoldelse eller farefremkaldelse, og som udføres med bevidsthed om, at den fører til forulempelse eller farefremkaldelse, samt grove former for kapkørsel, flokkørsel og lignende »chokkørsel«. Bestemmelsen vil også omfatte kørsel med køretøjer uden eller med meget betydelig nedsat bremse- eller styreevne eller andre mangler, der kan føre til nærliggende risiko for andre trafikanter, når risikoen har stået eller måttet stå føreren klart.

I den foreslåede formulering ligger endvidere, at de følger, som kørslen har haft i form af personskade eller materiel skade, ikke kan tillægges afgørende betydning. Om kørslen resulterer i sådanne skader, vil ofte bero på tilfældige omstændigheder, som ikke har nogen virkelig sammenhæng med kørslens karakter. For så vidt angår personskade er forslaget på dette punkt næppe ganske i overensstemmelse med de hidtil anlagte synspunkter, idet man efter gældende praksis også i relation til frakendelsesspørgsmålet

har lagt vægt på, om der er sket personskade af et sådant omfang, at der har været grundlag for at dømme for uagtsomt manddrab efter straffelovens § 241 eller uagtsom legemsbeskadigelse efter straffelovens § 249. Man har imidlertid ikke fundet, at de hensyn til de skadelidtes og omgivelsernes reaktion, som må antages at ligge bag denne praksis, bør tillægges afgørende betydning for valget mellem betinget og ubetinget frakendelse.«

Folketingets Retsudvalg tilsluttede sig disse synspunkter med følgende bemærkninger (Folketingstidende 1974-75, 2. samling, tillæg B, spalte 966-967):

»Hvad angår grænsen mellem de betingede og ubetingede tilfælde af frakendelse efter det nye system, kan udvalget med hensyn til karakteriseringen af begrebet 'på særlig hensynsløs måde' tilslutte sig de eksempler på en sådan kørsel, der er anført i lovforslagets bemærkninger, herunder at der kan blive tale om ubetinget frakendelse ikke blot ved egentlig hasarderet kørsel, men også når en hård og pågående kørsel tillige er farlig for andre og føreren må have været klar over dette. F.eks. må den, der kører med betydelig hastighed og gentagne gange negligerer vejkryds og fodgængere i fodgængerovergange, eller som i tæt trafik gentagne gange overskrider fuldt optrukne spærrelinjer, således at der herved opstår farlige situationer, som regel siges at have kørt på særlig hensynsløs måde. Det samme gælder som anført i lovforslagets bemærkninger den, der anvender et køretøj uden eller med meget betydelig nedsat bremse- eller styreevne eller andre mangler, der kan føre til nærliggende risiko for andre trafikanter, når risikoen har stået eller måttet stå føreren klart.«

Angivelsen af eksemplerne på særlig hensynsløs kørsel i bestemmelsens forarbejder er ikke udtømmende. Andre omstændigheder ved kørslen vil således kunne kvalificere den som særlig hensynsløs, enten på grund af overtrædelsernes grovhed, antal eller indbyrdes sammenhæng.

Ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 4, anvendes i praksis ofte i forbindelse med straffelovens § 241 (uagtsomt manddrab), § 249 (uagtsom betydelig legemsbeskadigelse) eller § 252 (konkret fareforvoldelse).

Straffelovens §§ 241 og 249 indeholder begge en særlig strafskærpelsesregel i bestemmelsernes 2. pkt., når forholdet er begået i forbindelse med bl.a. særlig hensynsløs kørsel. Det er forudsat i forarbejderne til straffelovens § 241, 2. pkt., og § 249, 2. pkt. (FT 2004-05, 2. samling, tillæg A, s. 7323-26), at begrebet "særlig hensynsløs kørsel" skal forstås i overensstemmelse med det tilsvarende begreb i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4.

Hvis føreren ved kørslen findes at have overtrådt straffelovens §§ 241 og 249 i forbindelse med særlig hensynsløs kørsel, og der således foreligger skærpende omstændigheder efter bestemmelsernes 2. pkt., vil der således også foreligge særlig hensynsløs kørsel efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4, hvilket indebærer, at der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4.

Hvis føreren ved kørslen findes at have overtrådt straffelovens § 252, stk. 1, om konkret fareforvoldelse, sker der efter fast retspraksis også ubetinget frakendelse af førerretten efter 1. led i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4, om forsætlig skadeforvoldelse eller fremkaldelse af nærliggende fare herfor.

Det centrale for anvendelsesområdet for § 126, stk. 1, nr. 4, er, at bestemmelsen skal anvendes ved kørsel, der er karakteriseret ved, at føreren bevidst sætter sig ud over hensynet til andre trafikanters sikkerhed, således at der stilles krav om en kvalificeret form for tilregnelse. Dette er i modsætning til § 125, stk.

1, nr. 1, om betinget frakendelse af førerretten for kørsel under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, hvor der ikke stilles et sådant krav.

For så vidt angår rene hastighedssager med meget væsentlige hastighedsoverskridelser synes det at kunne udledes af retspraksis, at disse sager ikke henføres under § 126, stk. 4, nr. 1, om særligt hensynsløs kørsel, men i stedet under § 125, stk. 1, nr. 1, om betinget frakendelse af førerretten for kørsel under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden. Der er således eksempler i praksis på, at kørsel med meget høj hastighed skal være sket under særlige trafikale forhold, som f.eks. dårlig sigtbarhed eller dårlige oversigtsforhold, eller i det konkrete tilfælde have været til fare for andre på eller ved vejen, for at kørslen henføres under § 126, stk. 4, nr. 1, om særligt hensynsløs kørsel.

Færdselslovsovertrædelser, herunder overtrædelser af færdselslovens hastighedsgrænser, der er sket under omstændigheder som nævnt i § 126, stk. 4, nr. 1, om særlig hensynsløs kørsel, straffes – med mindre der samtidig foreligger en overtrædelse af straffeloven – i medfør af § 118, stk. 10, i normaltilfælde som udgangspunkt med fængsel i 30 dage. Hvis der foreligger skærpende omstændigheder, som f.eks. tidligere tilfælde af hensynsløs kørsel, eller en kombination af flere grove overtrædelser af færdselsloven ved den aktuelle kørsel, fastsættes straffen som udgangspunkt til fængsel i 40 dage. Frihedsstraffen gøres i førstegangstilfælde som udgangspunkt betinget med vilkår om samfundstjeneste med samtidig udmåling af en tillægsbøde.

2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Betegnelsen ”vanvidskørsel”, der ofte anvendes i den offentlige debat, anvendes ikke som betegnelse for en fast defineret overtrædelse eller en fast gruppe af overtrædelser i færdselsloven. Betegnelsen vanvidskørsel er imidlertid ved tidligere ændringer af færdselsloven anvendt i forhold til fastlæggelse af sanktioner for grovere overtrædelser af §§ 53 og 54 (spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v.) samt særlig hensynsløs kørsel omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4.

Som det fremgår ovenfor af pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, er de groveste hastighedsovertrædelser, hvor der køres med mere end 200 km i timen eller med mere end 100 km i timen med en samtidig overskridelse af hastighedsgrænsen med mere end 100 pct. (f.eks. ved kørsel med 101 km i timen på en strækning med en hastighedsgrænse på 50 km i timen, eller kørsel med 141 km i timen på en strækning med en hastighedsgrænse på 70 km i timen), ikke i sig selv i henhold til gældende ret omfattet af § 118, stk. 10, om særlig hensynsløs kørsel efter § 126, stk. 1, nr. 4.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at de groveste hastighedsovertrædelser er udtryk for en fuldstændig tilsidesættelse af hensynet til andre trafikanter. Det gælder også i tilfælde, hvor der ikke samtidig er begået øvrige overtrædelser af færdselsloven. Dette skal ses i lyset af overtrædelsernes særdeles høje potentielle farlighed. De groveste hastighedsovertrædelser bør derfor sanktioneres med fængselsstraf allerede i førstegangstilfælde. Dette er et klart signal om, at den form for tilsidesættelse af hensynet til andre trafikanter ikke accepteres.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 5, at der indføres en ny bestemmelse som § 118, stk. 11, nr. 2 og 3, hvoraf vil følge, at føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, straffes med fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren overtræder §§ 42 eller 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, hvis hastigheden har udgjort 200 km i timen eller derover, eller overtræder §§ 42 eller 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 100 pct., hvis hastigheden har udgjort mere end 100 km i timen.

Der lægges op til, at straffen i førstegangstilfælde som udgangspunkt skal fastsættes til 20 dages ubetinget fængsel.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og de angivne strafniveauer vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Der foreslås herefter følgende retningslinjer for straffastsættelse efter den foreslåede § 118, stk. 11, nr. 2 og 3, for førstegangstilfælde og i gentagelsestilfælde:

	- Kørsel med mere end 100 km i timen, og samtidig hastighedsoverskridelse med mere end 100 pct. - Kørsel med mere end 200 km i timen
1. gang	20 dages fængsel
2. gang	30 dages fængsel
3. gang	40 dages fængsel
4. gang	50 dages fængsel
5. gang	60 dages fængsel
6. gang	70 dages fængsel

Ved flere kørsler til samtidig pådømmelse i enten førstegangs- eller gentagelsestilfælde anvendes princippet om modereret kumulation, således at der foretages en vis reduktion i fængselsstraffens længde i forhold til en fuldstændig sammenlægning af straffen for de enkelte forhold.

Den foreslåede forhøjelse af strafferammen for de omhandlede hastighedsovertrædelser til 1 år og 6 måneder og de foreslåede retningslinjer for den konkrete straffastsættelse vil have den afledte konsekvens, at retsplejelovens regler om varetægtsfængsling bliver mere relevante. Ifølge retsplejelovens § 762, stk. 1, kan en sigtet varetægtsfængsles, når der er begrundet mistanke om, at han har begået en lovovertrædelse, som er undergivet offentlig påtale, såfremt lovovertrædelsen efter loven kan medføre fængsel i 1 år og 6 måneder eller derover, og en række nærmere angivne betingelser er opfyldt. Det fremgår endvidere af retsplejelovens § 762, stk. 3, at varetægtsfængsling ikke kan anvendes, hvis lovovertrædelsen kan ventes at ville medføre straf af bøde eller fængsel i højst 30 dage, eller hvis frihedsberøvelsen vil stå i misforhold til den herved forvoldte forstyrrelse af sigtedes forhold, sagens betydning og den retsfølge, som kan ventes, hvis sigtede findes skyldig.

For så vidt angår frakendelse af førerretten som følge af kørsel med mere end 200 km i timen eller med mere end 100 km i timen med en samtidig overskridelse af hastighedsgrænsen med mere end 100 pct. henvises til pkt. 2.4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

2.2. Skærpelse af straffen for ulovlig kap- og væddekørsel

2.2.1. Gældende ret

Ifølge færdselslovens § 37, stk. 3, kan transportministeren, eller den ministeren bemyndiger dertil, give tilladelse til, at internationalt motorløb passerer dansk område, at der afholdes orienteringsløb og præcisionsløb med køretøjer og knallerter, at der afholdes hastighedskonkurrencer på mindre betydende og mindre befærdede veje, der på betryggende vis er afspærret fra al anden færdsel, og at der afholdes

motorløb på midlertidig, afspærret bane, som er etableret på vej, der ellers benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Ifølge færdselslovens § 37, stk. 4, må al anden kap- og væddekørsel på vej ikke finde sted. Overtrædelse af § 37, stk. 4, straffes i medfør af § 118, stk. 1, med bøde. Det følger af Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om Færdsel - Generelle retningslinjer for sanktionspåstande i færdselssager, pkt. 5.1., at bødeniveauet som udgangspunkt er 2.000 kr. i førstegangstilfælde.

Hvis der er tale om grov kapkørsel, vil der være tale om et forhold, som er omfattet af § 126, stk. 1. nr. 4, om særlig hensynsløs kørsel. Forholdet vil derfor i disse tilfælde kunne straffes med fængsel indtil 1 år og 6 måneder i medfør af § 118, stk. 10. Der henvises herved nærmere til den generelle omtale af § 118, stk. 10, og § 126, stk. 1, nr. 4, i pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Grov kapkørsel må efter Transport- og Boligministeriets opfattelse antages at foreligge, hvor kapkørslen har fundet sted ved betydelig hastighed, og hvor der samtidig er sket flere grove færdselsforseelser.

2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at ulovlig kap- og væddekørsel både er utryghedsskabende for andre trafikanter og beboere i nærområdet og indebærer en stor risiko for farlige og alvorlige situationer i trafikken. Det gør sig både gældende for de ulovligt arrangerede kapkørsler, hvor op til flere hundrede mennesker og biler samles, og de på vejene spontant opståede kapkørsler. Dette gælder også i tilfælde, hvor der ikke samtidig er begået øvrige overtrædelser af færdselsloven (kørselsfejl), idet en sådan risikobetonet kørsel indebærer en stor potentiel farlighed.

Ulovlig kap- og væddekørsel må derfor anses som en så grov overtrædelse af færdselsloven, at overtrædelsen i sig selv som udgangspunkt bør sanktioneres med fængselsstraf allerede i førstegangstilfælde. Dette vil samtidig være et klart signal om, at den form for tilsidesættelse af hensynet til andre trafikanter ikke accepteres.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 5, at der indføres en ny bestemmelse som § 118, stk. 11, nr. 1, hvoraf vil følge, at føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, straffes med fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren overtræder § 37, stk. 4 (ulovlig kap- og væddekørsel).

Der lægges op til, at straffen i førstegangstilfælde som udgangspunkt skal fastsættes til 20 dages ubetinget fængsel. Det er som udgangspunkt ikke hensigten, at frihedsstraffen efter omstændighederne skal gøres betinget med vilkår om samfundstjeneste.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og de angivne strafniveauer vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Der foreslås herefter følgende retningslinjer for straffastsættelse efter den foreslåede § 118, stk. 11, nr. 1, for førstegangstilfælde og i gentagelsestilfælde:

	Ulovlig kap- og væddekørsel

1. gang	20 dages fængsel
2. gang	30 dages fængsel
3. gang	40 dages fængsel
4. gang	50 dages fængsel
5. gang	60 dages fængsel
6. gang	70 dages fængsel

Ved flere kørsler til samtidig pådømmelse i enten førstegangs- eller gentagelsestilfælde anvendes princippet om modereret kumulation, således at der foretages en vis reduktion i fængselsstraffens længde i forhold til en fuldstændig sammenlægning af straffen for de enkelte forhold.

Den foreslåede forhøjelse af strafferammen for ulovlig kap- og væddekørsel til 1 år og 6 måneder og de foreslåede retningslinjer for den konkrete straffastsættelse vil have den afledte konsekvens, at retsplejelovens regler om varetægtsfængsling bliver mere relevante. Ifølge retsplejelovens § 762, stk. 1, kan en sigtet varetægtsfængsles, når der er begrundet mistanke om, at han har begået en lovovertrædelse, som er undergivet offentlig påtale, såfremt lovovertrædelsen efter loven kan medføre fængsel i 1 år og 6 måneder eller derover, og en række nærmere angivne betingelser er opfyldt. Det fremgår endvidere af retsplejelovens § 762, stk. 3, at varetægtsfængsling ikke kan anvendes, hvis lovovertrædelsen kan ventes at ville medføre straf af bøde eller fængsel i højst 30 dage, eller hvis frihedsberøvelsen vil stå i misforhold til den herved forvoldte forstyrrelse af sigtedes forhold, sagens betydning og den retsfølge, som kan ventes, hvis sigtede findes skyldig.

For så vidt angår frakendelse af førerretten som følge af ulovlig kap- og væddekørsel henvises der til pkt. 2.4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

2.3. Skærpelse af straffen for kørsel i frakendelsestiden i bestemte tilfælde

2.3.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 117 a, stk. 1, at den, som fører motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, til trods for at retten til at være eller blive fører af et sådant køretøj er frakendt den pågældende ubetinget, straffes med bøde.

Bestemmelsen omfatter kørsel med bil, motorcykel, traktor, motorredskab og stor knallert, jf. definitionen af motordrevet køretøj i § 2, nr. 14.

Ifølge bestemmelsen skal kørslen være foretaget i frakendelsestiden. Er kørslen sket efter udløbet af frakendelsestiden, men inden den pågældende har generhvervet førerretten, er der ikke tale om kørsel i frakendelsestiden efter § 117 a, stk. 1. Der er derimod tale om en overtrædelse af § 56, stk. 1, om kørsel uden at have erhvervet kørekort.

Bøden for overtrædelse af § 117 a, stk. 1, fastsættes i medfør af § 117 b, stk. 2, 1. pkt., under hensyntagen til den pågældende føreres indtægtsforhold på gerningstidspunktet. Bøden udmåles på den baggrund som udgangspunkt til én måneds nettoløn.

I medfør af § 117 a, stk. 2, kan straffen efter stk. 1 stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren enten findes skyldig i flere tilfælde af kørsel i frakendelsestiden, jf. stk. 2, nr. 1, eller hvis føreren tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden, jf. stk. 2, nr. 2.

§ 117 a, stk. 2, nr. 1, omhandler den situation, at der er flere førstegangskørsler i frakendelsestiden til samlet pådømmelse. Kørslerne er således ikke adskilt af en mellemliggende afgørelse.

I praksis anvendes som udgangspunkt følgende strafniveau, der fremgår af Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om Færdsel - Kørsel i frakendelsestiden (§§ 117 a-c), pkt. 5.3:

	Førstegangskørsler i frakendelsestiden
2 førstegangskørsler	Bøde på 2 gange en måneds nettoløn
3 førstegangskørsler	20 dages fængsel
4 førstegangskørsler	30 dages fængsel
5 førstegangskørsler	40 dages fængsel
6 førstegangskørsler	50 dages fængsel
7 førstegangskørsler	60 dages fængsel

§ 117 a, stk. 2, nr. 2, omhandler gentagelsestilfælde. Det vil sige, at den aktuelle kørsel har fundet sted efter en tidligere dom eller vedtagelse for kørsel i frakendelsestiden.

I praksis anvendes som udgangspunkt følgende strafniveau, der fremgår af Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om Færdsel - Kørsel i frakendelsestiden (§§ 117 a-c), pkt. 5.3 for en enkelt kørsel i gentagelsestilfælde:

	Enkelt kørsel i gentagelsestilfælde
2. gang	10 dages fængsel (betinget med vilkår om samfundstjeneste samt tillægsbøde på en måneds nettoløn)
3. gang	20 dages fængsel
4. gang	30 dages fængsel
5. gang	40 dages fængsel
6. gang	50 dages fængsel
7. gang	60 dages fængsel

Der er ikke i forarbejderne til § 117 a taget nærmere stilling til, hvad straffen bør være, hvis der foreligger flere kørsler til samtidig pådømmelse i gentagelsestilfælde.

Som eksempel herpå kan nævnes tilfælde med tre kørsler i frakendelsestiden til samtidig pådømmelse, og hvor føreren tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden. Retspraksis viser, at der navnlig ved flere tredjegangs- (eller senere) kørsler anvendes modereret kumulation, således at der foretages en vis reduktion i fængselsstraffens længde i forhold til, hvad en fuldstændig sammenlægning af straffen for de enkelte forhold ville føre til.

2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er afgørende, at personer, som dømmes for overtrædelser, der er omfattet af lovforslagets definition af vanvidskørsel, ikke sætter sig bag rattet igen, før vedkommende på ny har erhvervet førerret. En frakendelse af førerretten skal respekteres.

Det foreslås derfor, at straffen for kørsel i frakendelsestiden skærpes til et udgangspunkt om 20 dages ubetinget fængsel, hvis den pågældende er frakendt førerretten på grund af følgende overtrædelser, som betegnes som vanvidskørsel:

- uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 241, 2. pkt.),
- uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 249, 2. pkt.),
- forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førlighed (straffelovens § 252, stk. 1),
- særlig hensynsløs kørsel (færdselslovens § 118, stk. 10),
- kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen,
- kørsel med en hastighed på 200 km i timen eller der over og
- spirituskørsel med en promille over 2,00.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 3, at der indføres en ny bestemmelse som § 117 a, stk. 2, nr. 3, hvoraf vil følge, at straffen efter stk. 1 om kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren er frakendt retten til at være eller blive fører af køretøj som nævnt i stk. 1 ubetinget for spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller er frakendt førerretten ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.

Det bemærkes, at uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 241, 2. pkt.), uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 249, 2. pkt.), forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førlighed (straffelovens § 252, stk. 1) og særlig hensynsløs kørsel (færdselslovens § 118, stk. 10) vil medføre ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4.

Der lægges op til, at straffen i førstegangstilfælde som udgangspunkt skal fastsættes til 20 dages ubetinget fængsel. Det er som udgangspunkt ikke hensigten, at frihedsstraffen efter omstændighederne skal gøres betinget med vilkår om samfundstjeneste.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og de angivne strafniveauer vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Der foreslås herefter følgende retningslinjer for straffastsættelse efter den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3, for førstegangstilfælde og i gentagelsestilfælde:

	Kørsel i frakendelsestiden ved ubetinget frakendelse for spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11
1. gang	20 dages fængsel
2. gang	30 dages fængsel
3. gang	40 dages fængsel
4. gang	50 dages fængsel
5. gang	60 dages fængsel
6. gang	70 dages fængsel

Den foreslåede bestemmelse i § 117 a, stk. 2, nr. 3, og hermed de foreslåede retningslinjer for straffastsættelsen, vil finde anvendelse i alle tilfælde af kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse for spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller ubetinget frakendelse i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.

I tilfælde, hvor der ved samme kørsel både er tale om en overtrædelse af de af færdselslovens øvrige bestemmelser, der straffes med bøde, og kørsel i frakendelsestiden efter den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3, skal straffen udmåles som frihedsstraf for overtrædelse af den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3, og idømmelse af en bøde for den pågældende overtrædelse af færdselslovens øvrige regler, jf. princippet om absolut kumulation i færdselslovens § 118 a, stk. 3.

Der kan tillige forekomme tilfælde, hvor der ved samme kørsel både er tale om en overtrædelse af de af færdselslovens øvrige bestemmelser, der straffes med frihedsstraf (herunder f.eks. visse overtrædelser af § 53 om spirituskørsel, og overtrædelser af den foreslåede ændring af § 37, stk. 4, og de groveste overtrædelser af §§ 42 eller 43), og kørsel i frakendelsestiden efter den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3. Hvis de konkrete omstændigheder i sagen i sådanne tilfælde indebærer, at straffen for kørsel i frakendelsestiden isoleret set ville medføre en højere straf end straffen for den anden færdselslovsovertrædelse, skal straffen fastsættes med udgangspunkt i den højere straf for kørsel i frakendelsestiden efter den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3. Ved udmåling af straffen vil man ud fra princippet om modereret kumulation således også skulle tage højde for den anden færdselslovsovertrædelse.

De foreslåede retningslinjer for straffastsættelsen medfører i disse tilfælde også, at muligheden for i sager om spirituskørsel at idømme betinget frihedsstraf med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling, der blev indført ved lov nr. 230 af 4. april 2000 om ændring af straffeloven (Udvidet brug af samfundstjeneste og betingede domme med vilkår om alkoholistbehandling for spirituskørsel), som udgangspunkt ikke længere vil skulle anvendes i forhold til den aktuelle spirituskørsel, der sker i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.

De foreslåede retningslinjer for straffastsættelsen efter den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3, indebærer ikke, at der vil være indbyrdes gentagelsesvirkning mellem overtrædelser omfattet af § 117 a, stk. 2, nr. 2, og den foreslåede § 117, stk. 2, nr. 3.

Den foreslåede forhøjelse af strafferammen for de omhandlede kørsler i frakendelsestiden til 1 år og 6 måneder og de foreslåede retningslinjer for den konkrete straffastsættelse vil have den afledte konsekvens, at retsplejelovens regler om varetægtsfængsling bliver mere relevante. Ifølge retsplejelovens § 762, stk. 1, kan en sigtet varetægtsfængsles, når der er begrundet mistanke om, at han har begået en lovovertrædelse, som er undergivet offentlig påtale, såfremt lovovertrædelsen efter loven kan medføre fængsel i 1 år og 6 måneder eller derover, og en række nærmere angivne betingelser er opfyldt. Det fremgår endvidere af retsplejelovens § 762, stk. 3, at varetægtsfængsling ikke kan anvendes, hvis

lovovertrædelsen kan ventes at ville medføre straf af bøde eller fængsel i højst 30 dage, eller hvis frihedsberøvelsen vil stå i misforhold til den herved forvoldte forstyrrelse af sigtedes forhold, sagens betydning og den retsfølge, som kan ventes, hvis sigtede findes skyldig.

2.4. Skærpelse af de frakendelsesmæssige sanktioner i bestemte tilfælde

2.4.1. Gældende ret

Færdselslovens regler om frakendelse af førerretten fremgår af lovens kapitel 18.

De overtrædelser, der medfører et klip i kørekortet, fremgår af færdselslovens § 125, stk. 2. Overtrædelserne er kendetegnet ved at være trafikfarlige situationer, der ikke i sig selv medfører en betinget frakendelse i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1. En fører, der inden for en periode af tre år gør sig skyldig i tre kliprelevante overtrædelser af færdselsloven, skal frakendes førerretten betinget i forbindelse med klip nummer tre.

Ifølge færdselslovens § 37, stk. 4, må al kap- og væddekørsel på vej, der ikke har transportministerens tilladelse i henhold til § 37, stk. 3, ikke finde sted. Overtrædelse af § 37, stk. 4, om ulovlig kap- og væddekørsel indgår efter de gældende regler blandt de færdselslovsovertrædelser, som kan udløse klip i kørekortet i medfør af færdselslovens § 125, stk. 2, nr. 1.

Efter omstændighederne kan ulovlig kap- og væddekørsel, jf. § 37, stk. 4, i kombination med andre færdselslovsovertrædelser indebære en tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden og dermed medføre en betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 1, eller ved grovere tilfælde en ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, hvis der konkret er tale om særlig hensynsløs kørsel, jf. nærmere herom nedenfor.

Færdselslovens § 126, stk. 1, omhandler de tilfælde, hvor føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, skal frakendes førerretten ubetinget.

Det følger således af § 126, stk. 1, nr. 4, at førerretten skal frakendes ubetinget, hvis føreren ved kørslen 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. For så vidt angår det nærmere anvendelsesområde for § 126, stk. 1, nr. 4, henvises til pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det følger endvidere af § 126, stk. 1, nr. 10, at førerretten skal frakendes ubetinget, hvis føreren har kørt med en hastighed på 200 km i timen eller derover. Tilsvarende skal førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 11, frakendes ubetinget, hvis føreren ved kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 100 pct.

Ifølge § 128, stk. 1, sker ubetinget frakendelse af førerretten for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år. I medfør af § 128, stk. 2, sker ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, for et tidsrum af mindst 3 år, medmindre ubetinget frakendelse af førerretten sker i medfør af § 126, stk. 1, nr. 7, for forhold omfattet af § 125, stk. 2 eller 3.

For så vidt angår frakendelsestidens længde for ubetinget frakendelse, der sker i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4 (særlig hensynsløs kørsel), foreligger der ikke entydig retspraksis herfor. Dette skyldes navnlig, at ubetinget frakendelse i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, kan komme på tale ved kørsler af vidt forskellig karakter, og at det ofte vil være en flerhed af forskellige færdselsforseelser, der begrunder frakendelsen, ligesom føreren tidligere kan være straffet for lignende forhold af relevans for sagen.

Samtidig overtrædelse af straffeloven (typisk § 241, § 249 og/eller § 252) medfører en skærpelse af frakendelsestiden. Højesteret har i den forbindelse i U 2006.1089 H udtrykkeligt tilkendegivet, at frakendelse af førerretten normalt skal ske i 2-5 år i tilfælde, hvor der er sket uagtsomt manddrab i forbindelse med særlig hensynsløs kørsel uden spirituskørsel, hvis førerretten ikke tidligere har været frakendt. Udgangspunktet er i dag efter retspraksis, at førerretten i disse tilfælde frakendes i 5 år. Hvis føreren i de pågældende tilfælde også har kørt i spiritus- eller narkopåvirket tilstand, vil frakendelsestiden efter retspraksis normalt blive udmålt til 8 år, hvis føreren ikke har relevante forstraffe.

For så vidt angår frakendelsestidens længde for ubetinget frakendelse, der sker i medfør af § 126, stk. 1, nr. 10 og 11 (de groveste hastighedsovertrædelser), er trykt retspraksis yderst sparsom. Udgangspunktet for overtrædelse af § 126, stk. 1, nr. 11 (kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen) synes dog ifølge retspraksis at være frakendelse af førerretten i 6 måneder.

Det følger af færdselslovens § 130, stk. 1, at hvis politiet skønner, at betingelserne for ubetinget frakendelse af førerretten eller retten til at føre lille knallert foreligger, kan politiet midlertidigt inddrage førerretten eller retten til at føre lille knallert. Politiet skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvelsesretten, jf. bestemmelsens stk. 2. Det følger endvidere af § 130, stk. 1, 3. pkt., at transportministeren fastsætter nærmere regler om politiets inddragelse af førerretten og retten til at føre lille knallert, herunder om foreløbig inddragelse af kørekort og knallertbevis mod udstedelse af midlertidigt kørekort.

Ifølge § 130, stk. 2, kan den, hvis førerret eller ret til at føre lille knallert er midlertidigt inddraget, forlange inddragelsen prøvet af retten. Retten træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen. Det tidsrum, hvori førerretten eller retten til at føre lille knallert har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden, jf. § 130, stk. 3.

I bekendtgørelse nr. 906 af 27. august 2019 om kørekort med senere ændringer (kørekortbekendtgørelsen) er der i medfør af færdselslovens § 130, stk. 1, 3. pkt., fastsat nærmere regler om politiets inddragelse af førerretten. Det følger således af kørekortbekendtgørelsens § 100, stk. 1, at hvis politiet skønner, at betingelserne for ubetinget frakendelse af førerretten eller retten til at føre lille knallert foreligger, skal det originale kørekort midlertidigt inddrages i visse tilfælde af spirituskørsel (herunder spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00), narkokørsel og i tilfælde af overtrædelse af førerevnekriteriet under skærpende omstændigheder. I andre tilfælde, hvor betingelserne for ubetinget frakendelse skønnes at foreligge, kan politiet inddrage det originale kørekort, jf. kørekortbekendtgørelsens § 100, stk. 2.

Ifølge kørekortbekendtgørelsens § 100, stk. 5, kan kørekortindehaveren forlange en midlertidig inddragelse af et originalt kørekort efter stk. 1 eller 2 prøvet af retten, og politiet skal vejlede den pågældende om retten til prøvelse, jf. herved færdselslovens § 130, stk. 1 og 2.

2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.4.2.1. Frakendelse af førerretten grundet ulovlig kap- og væddekørsel

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at ulovlig kap- og væddekørsel både er utryghedsskabende for andre trafikanter og beboere i nærområdet og indebærer en stor risiko for farlige og alvorlige situationer i trafikken. Det gør sig både gældende for de ulovligt arrangerede kapkørsler, hvor op til flere hundrede mennesker og biler samles, og de på vejene spontant opståede kapkørsler. Dette gælder også i tilfælde, hvor der ikke samtidig er begået øvrige overtrædelser af færdselsloven (kørselsfejl), idet en sådan risikobetonet kørsel indebærer en stor potentiel farlighed.

Der er således tale om, at de pågældende førere helt bevidst tilsidesætter hensynet til andre trafikanter for underholdningens skyld.

Transport- og Boligministeriet finder derfor, at den gældende frakendelsesmæssige sanktion, der som udgangspunkt udgør et klip i kørekortet, ikke afspejler overtrædelsens grovhed eller i øvrigt den færdselssikkerhedsmæssige risiko, der potentielt er forbundet med ulovlig kap- og væddekørsel

Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse bør ulovlig kap- og væddekørsel medføre en ubetinget frakendelse af førerretten i førstegangstilfælde, på samme måde som tilfældet er for særlig hensynsløs kørsel (§ 126, stk. 1, nr. 4), og de groveste hastighedsovertrædelser (§ 126, stk. 1, nr. 10 og 11). Dette gælder også efter Transport- og Boligministeriets opfattelse i tilfælde, hvor kap- og væddekørsel finder sted under mere kontrollerede former, men dog uden forudgående tilladelse, og hvor kapkørslerne finder sted på strækninger med begrænset færdsel uden tilkørselsveje.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 11, at der tilføjes et nyt nr. (som nr. 12) i § 126, stk. 1, hvoraf vil følge, at førerretten skal frakendes ubetinget, hvis føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 37, stk. 4 (ulovlig kap- og væddekørsel). Transport- og Boligministeriet bemærker, at en så væsentlig skærpelse af den frakendelsesmæssige sanktion vil sende et klart signal om, at der er tale om uacceptabel og farlig adfærd.

2.4.2.2. Frakendelse af førerretten grundet hindring af politiets eftersætning af andre køretøjer

Rigspolitiet har oplyst, at politiet oplever, at chikanøs kørsel anvendes som en bevidst strategi for at forhindre politiet i at eftersætte andre biler. Dette kan ske, uden at den chikanøse kørsel kan anses som hasarderet, hurtig eller risikobetonet. Den chikanøse kørsel hindrer imidlertid politiets efterforskning af forbrydelser og eventuel pågribelse af gerningsmænd. Herudover kan det potentielt resultere i farlige situationer for både politiet og andre trafikanter, hvis situationen udvikler sig.

Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse bør enhver form for chikanøs kørsel, der hindrer politiets eftersætning af andre køretøjer medføre en ubetinget frakendelse af førerretten i førstegangstilfælde, på samme måde som tilfældet er for særlig hensynsløs kørsel (§ 126, stk. 1, nr. 4), og de groveste hastighedsovertrædelser (§ 126, stk. 1, nr. 10 og 11). Dette vil efter Transport- og Boligministeriets opfattelse skulle være tilfældet, uanset om den chikanøse kørsel konkret har medført fare for politiet eller andre trafikanter, idet det er udtryk for en alvorlig tilsidesættelse af hensynet til både kriminalitetsbekæmpelsen generelt, sikkerheden for øvrige trafikanter og en manglende respekt for færdselsreglerne, der ikke skal accepteres.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 11, at der tilføjes et nyt nr. (som nr. 13) i § 126, stk. 1, hvoraf følger, at førerretten vil skulle frakendes ubetinget, hvis føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 4, hvis overtrædelsen angår chikanøs kørsel, der hindrer politiets eftersætning af andre køretøjer.

2.4.2.3. Skærpelse af frakendelsesperioden til minimum 3 år for bestemte overtrædelser

Det er Transport- og Boligministeriet opfattelse, at visse overtrædelser må anses for så alvorlige, at der bør gælde en minimumsperiode for frakendelsesperioden. Der gælder således i dag en minimumsperiode på tre års frakendelse for kørsel med over 2,00 i promille.

Det er endvidere Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der i tilfælde, hvor førerretten vil skulle frakendes ubetinget i medfør af de foreslåede § 126, stk. 1, nr. 12 og 13 (ulovlig kap- og væddekørsel og chikanøs kørsel mod politiet), er tale om meget alvorlige overtrædelser af færdselsloven og straffeloven. Ulovlig kap- og væddekørsel medfører i dag alene et klip i kørekortet. Det samme gør sig gældende i tilfælde, hvor førerretten skal frakendes ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 10 og 11 (de groveste

hastighedsovertrædelser), hvor der i dag i mange tilfælde alene sker frakendelse af førerretten for en periode på 6 måneder.

Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse er dette en alt for kort frakendelsesperiode, der ikke afspejler den færdselssikkerhedsmæssige risiko, som de pågældende overtrædelser udgør for andre trafikanter.

På den baggrund foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 12, at der indføres et nyt punktum i § 128, stk. 2, hvoraf følger, at ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, 10-13, ligeledes vil skulle ske for et tidsrum af mindst 3 år.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 12, vil alene medføre, at minimumsperioden for ubetinget frakendelse af førerretten i de pågældende tilfælde er 3 år. Konkrete forhold kan fortsat medføre, at der udmåles en længere frakendelsesperiode end 3 år. Dette vil f.eks. kunne være tilfældet på grund af konkrete forhold ved det enkelte kørselsforløb, at kørslen samtidig er sket i spiritus- eller narkopåvirket tilstand, ved samtidig overtrædelse af straffeloven eller på grund af tidligere forstraffe med relevans for sagen. Det er således ikke hensigten med den foreslåede bestemmelse, at der vil skulle ske en lempelse af de frakendelsesmæssige sanktioner i de tilfælde, hvor der efter gældende retspraksis allerede udmåles en frakendelsesperiode på mere end 3 år.

2.5. Udvidet adgang til konfiskation af motordrevne køretøjer i førstegangstilfælde

2.5.1. Gældende ret

2.5.1.1. Konfiskation efter færdselslovens § 133 a

Reglerne om konfiskation fremgår af færdselslovens § 133 a i lovens kapitel 18 a.

Færdselslovens § 133 a, stk. 1-2, 11-12 og 14, indeholder bestemmelser om konfiskation, der finder anvendelse for alle motordrevne køretøjer, herunder også lille knallert.

Færdselslovens § 133 a, stk. 1, indeholder regler om fakultativ konfiskation, det vil sige tilfælde, hvor der *kan* ske konfiskation. Det følger af bestemmelsen, at der ved grove overtrædelser af færdselsloven, eller hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselsloven, kan ske konfiskation af det motordrevne køretøj, der er anvendt, hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et motordrevet køretøj, som ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen.

Færdselslovens § 133 a, stk. 2-10 og 13, indeholder regler om obligatorisk konfiskation, det vil sige tilfælde, hvor der som udgangspunkt *skal* ske konfiskation. Reglerne om konfiskation i § 133 a, stk. 3-6, finder alene anvendelse ved konfiskation af andre motordrevne køretøjer end lille knallert. De særlige regler om konfiskation af lille knallert findes i færdselslovens § 133 a, stk. 7-10, mens stk. 13 indeholder regler om konfiskation af ulovlige og konstruktivt ændrede knallerter (lille og stor knallert).

Efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, skal der ske obligatorisk konfiskation i førstegangstilfælde, 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 over 1,00 mg pr. liter luft.

Færdselslovens § 133 a, stk. 3-6, indeholder regler om obligatorisk konfiskation i en række forskellige gentagelsestilfælde. Det følger således af § 133 a, stk. 3, nr. 1 og 2, at der skal ske obligatorisk konfiskation i alle tilfælde, hvor ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget

frakendelse af førerretten efter reglerne i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1-5, 10 eller 11, eller § 129 b, stk. 1, nr. 1, og den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold, der efter § 126, stk. 1, nr. 1-5, 10 eller 11, eller § 129 b, stk. 1, nr. 1, har medført eller medfører ubetinget frakendelse af førerretten, eller som er nævnt i § 133 a, stk. 6, nr. 1 (det vil sige § 56, stk. 1, 1. pkt., § 62, stk. 1, eller § 117 a om kørsel uden kørekort og kørsel i frakendelsestiden).

Konfiskation skal ifølge § 133 a, stk. 4, nr. 1 og 2, endvidere ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, og den pågældende tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, der har medført betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 5 og 6, eller § 126, stk. 2, eller er indgået ved en afgørelse om ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 6-9.

Konfiskation skal ifølge § 133 a, stk. 5, nr. 1 og 2, også ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, og den pågældende tidligere, inden for de seneste 5 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1, der har medført ubetinget frakendelse, eller flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 5 og 6, og som til samtidig pådømmelse har medført ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 6.

Det følger af § 133 a, stk. 6, nr. 1 og 2, at der ligeledes skal ske obligatorisk konfiskation, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., § 62, stk. 1, eller § 117 a (kørsel uden kørekort og kørsel i frakendelsestiden), og den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i overtrædelser af færdselslovens § 56, stk. 1, 1. pkt., § 62, stk. 1, eller § 117 a, eller i forhold som nævnt i § 133 a, stk. 3, nr. 1 (det vil sige forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1-5, 10 eller 11, eller § 129 b, stk. 1, nr. 1).

Det følger af færdselslovens § 133 a, stk. 11, at konfiskation efter stk. 2-10 skal ske, selv om køretøjet ikke er anvendt ved den aktuelle overtrædelse. Bestemmelsen giver således mulighed for at konfiskere et køretøj, som føreren ejer, men som ikke er anvendt ved den aktuelle overtrædelse.

Bestemmelsen i § 133 a, stk. 11, skal ses i sammenhæng med § 133 a, stk. 1, 2. pkt., hvorefter der kan ske fakultativ konfiskation af et motordrevet køretøj, som ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen. Højesteret har i dom af 9. november 2016, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2017, s. 540 fastslået, at § 133 a, stk. 11, efter sin ordlyd og forarbejder skal forstås således, at den er et supplement til stk. 2-10 og angår de tilfælde, hvor føreren ikke er ejer af det køretøj, som anvendes ved den aktuelle overtrædelse, og som derfor ikke kan konfiskeres efter disse bestemmelser. Er føreren ejer af det køretøj, der anvendes ved den aktuelle overtrædelse, og som begrunder den obligatoriske konfiskation, er det således alene dette køretøj, der kan konfiskeres i medfør af færdselslovens regler. § 133 a, stk. 11, indeholder i denne situation ikke hjemmel til at konfiskere yderligere køretøjer, som føreren ejer. Konfiskation af yderligere køretøjer i disse tilfælde vil dog efter omstændighederne kunne ske i medfør af straffelovens § 77 a, hvis konfiskationsbetingelserne i denne bestemmelse i øvrigt er opfyldt.

Efter færdselslovens § 133 a, stk. 12, kan konfiskation efter reglerne i stk. 2-10 fraviges, når særlige grunde undtagelsesvis taler herfor, jf. § 133 a, stk. 12. Bestemmelsen blev indført i færdselsloven ved lov nr. 363 af 24. maj 2005. Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen, 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, jf. Folketingstidende 2004-05 (1. samling), tillæg A, side 4343.

Der kan bl.a. henvises til Østre Landsrets dom af 20. december 2012, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2013, s. 978, hvor landsretten fandt, at der på baggrund af en samlet vurdering af sagens omstændigheder, herunder særligt tiltaltes sociale og familiemæssige forhold, forelå sådanne særlige grunde, som talte for undtagelsesvist at fravige reglen om konfiskation af tiltaltes køretøj. Tiltalte var bosat i en overbehæftet andelsbolig i en afsidesliggende by, og var afhængig af køretøjet for at kunne passe sin uddannelse samt hente sine tre særligt plejekrævende børn, der alle blev passet i daginstitution. I Østre Landsrets dom af 23. maj 2013, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2013, s. 3203, hvor tiltalte havde kørt uden at have erhvervet førerret, fandt landsretten ikke, at der var tale om sådanne særlige omstændigheder, at konfiskation skulle undlades. Det fremgår af dommen, at tiltalte havde forklaret, at han var afhængig af bilen på grund af sit natarbejde og sit arbejde som karatetræner, samt at han ville have generhvervet førerretten efter byrettens dom, men disse forhold kunne ikke føre til, at man efter § 133 a, stk. 12, undlod at konfiskere bilen.

Afgørelsen af, om konfiskation undtagelsesvist kan undlades i medfør af § 133 a, stk. 12, afhænger af en konkret vurdering af den pågældendes forhold.

Færdselslovens regler om konfiskation indeholder ikke særskilte regler om konfiskation af motordrevne køretøjer, der ikke ejes af den fører, der har begået den aktuelle overtrædelse af færdselsloven (konfiskation hos tredjemand). Det ved en overtrædelse af færdselsloven anvendte køretøj kan således ikke konfiskeres i medfør af færdselslovens regler, hvis det anvendte køretøj ikke ejes af føreren. Det følger dog af færdselslovens § 133 a, stk. 14, at straffelovens regler om konfiskation i øvrigt gælder. Dette indebærer, at straffelovens regler om konfiskation finder anvendelse ved siden af færdselslovens § 133 a, stk. 1-13, i det omfang de ikke er fraveget ved disse bestemmelser. Efter straffelovens § 77 a kan der i visse tilfælde ske konfiskation hos tredjemand.

2.5.1.2. Konfiskation efter straffeloven

Straffelovens regler om konfiskation er indeholdt i straffelovens kapitel 9 i §§ 75-77 a. Reglerne hjemler alene fakultativ konfiskation.

De almindelige betingelser for konfiskation af udbytte og genstande fremgår af straffelovens § 75. Efter straffelovens § 75, stk. 1, kan udbyttet ved en strafbar handling eller beløb svarende hertil helt eller delvist konfiskeres. Bestemmelsen omhandler konfiskation af den økonomiske fordel, som gerningsmanden har opnået ved sin lovovertrædelse.

Straffelovens § 75, stk. 2, omhandler konfiskation af genstande, som har en forbindelse til en strafbar handling. Efter bestemmelsen kan der ske konfiskation af genstande, der har været brugt eller bestemt til at bruges ved en strafbar handling, genstande, der er frembragt ved en strafbar handling, og genstande, med hensyn til hvilke der i øvrigt er begået en strafbar handling, hvis det er påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser.

I medfør af straffelovens § 75, stk. 3 og 4, kan der i stedet for konfiskation af genstande ske værdikonfiskation, dvs. konfiskation af et beløb svarende til genstandens værdi eller dele heraf, eller træffes bestemmelse om foranstaltninger vedrørende genstandene til forebyggelse af yderligere lovovertrædelser. I forarbejderne til konfiskationsbestemmelsen i færdselslovens § 133 a, er det forudsat, at i relation til konfiskation af køretøjer bør værdikonfiskation kun anvendes i ganske særlige tilfælde, f.eks. hvor tiltalte efter lovovertrædelsen, men inden sagen kommer for retten, sælger køretøjet og det må befrygtes, at

vedkommende vil anvende salgssummen til at købe et andet køretøj, jf. Folketingstidende 2004-2005 (1. samling), tillæg A, s. 4329.

Straffelovens § 76, stk. 1, 2 og 4, regulerer, hos hvem konfiskation efter straffelovens § 75 kan ske.

Det følger af straffelovens § 76, stk. 1, at konfiskation efter § 75, stk. 1, kan ske hos den, som udbyttet er tilfaldet umiddelbart ved den strafbare handling. Det følger videre af straffelovens § 76, stk. 2, at konfiskation af de i § 75, stk. 2 og 3, nævnte genstande og værdier kan ske hos den, der er ansvarlig for lovovertrædelsen, og hos den, på hvis vegne den pågældende har handlet.

Efter straffelovens § 76, stk. 3, bortfalder særligt sikrede rettigheder over genstande, der konfiskeres, kun efter rettens bestemmelse. Særligt sikrede rettigheder i et køretøj berøres dermed som udgangspunkt ikke af konfiskationen, og panterettigheder, ejendomsforbehold og andre særligt sikrede rettigheder i et køretøj består således fortsat, selv om køretøjet konfiskeres.

Herudover følger det af straffelovens § 76, stk. 4, at hvis en af de i straffelovens § 75, stk. 1 og 2, nævnte personer efter den strafbare handling har foretaget dispositioner over udbytte eller genstande af den i § 75, stk. 2, omhandlede beskaffenhed eller rettigheder herover, kan det overdragne eller dets værdi konfiskeres hos erhververen, såfremt erhververen var bekendt med det overdragnes forbindelse med den strafbare handling, eller erhververen har udvist grov uagtsomhed i denne henseende, eller hvis overdragelsen er sket som gave.

Det følger af straffelovens § 77 a, at genstande og andre formuegoder, herunder penge, 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. Bestemmelsen har således et præventivt sigte.

Konfiskation efter straffelovens § 77 a kan ske, selvom der (endnu) ikke er begået en strafbar handling, og uden hensyn til hvem der er ejer af de konfiskerede genstande, jf. Folketingstidende 2001-202 (2. samling), tillæg A, s. 829.

I praksis er bestemmelsen bl.a. blevet anvendt til konfiskation af et køretøj, som var ejet af en samlever eller i sameje. Der kan bl.a. henvises til Østre Landsrets dom af 6. maj 2011, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2011, s. 2458, hvor retten fandt grundlag for at konfiskere tiltaltes (føreren) kærestes køretøj. Det fremgår bl.a. af dommens præmisser, at det under hensyn til tiltaltes mange tidligere domme for spirituskørsel, og da det måtte frygtes, at tiltalte fortsat ville anvende sin kærestes køretøj til kørsel, også i spirituspåvirket tilstand, fandtes påkrævet at konfiskere køretøjet for at forebygge yderligere lovovertrædelser, jf. straffelovens § 77 a. Landsretten lagde endvidere vægt på, at kæresten havde overladt køretøjet til tiltalte, uagtet at hun vidste, at han var frakendt førerretten, og at han havde indtaget betydelige mængder alkohol.

Der kan desuden henvises til Vestre Landsrets dom af 10. september 2018, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2019, s. 240, som angik konfiskation som følge af spirituskørsel af et køretøj, som blev anset for ejet i sameje mellem føreren og hendes ægtefælle. Betingelserne for konfiskation efter straffelovens § 77 a, fandtes ikke at være opfyldt, idet føreren ikke tidligere havde været straffet for spirituskørsel, og ægtefællen derfor ikke fandtes at burde have forhindret hende i at benytte køretøjet eller have truffet foranstaltninger mod, at hun kørte spirituskørsel.

2.5.1.3. Beslaglæggelse med henblik på konfiskation

I færdselssager benyttes beslaglæggelse inden domsforhandlingen ofte for at undgå, at den pågældende på ny begår overtrædelser af færdselsloven eller søger at afværge konfiskation ved at sælge køretøjet.

Politiets adgang til at foretage beslaglæggelse er reguleret i retsplejelovens kapitel 74.

Beslaglæggelse er en rådighedsberøvelse af bestemte genstande eller en formue og kan, jf. retsplejelovens § 801, stk. 1, foretages til sikring af bevismidler, til sikring af det offentliges krav på sagsomkostninger, konfiskation og bøde, til sikring af forurettedes krav på tilbagelevering eller erstatning, og når tiltalte har unddraget sig sagens videre forfølgning.

Der sondres mellem genstande, som en mistænkt har rådighed over, og gods, som en mistænkt ejer. Betingelserne for beslaglæggelse fremgår af retsplejelovens §§ 802, stk. 1 og 2. Betingelserne for beslaglæggelse af genstande hos en tredjemand fremgår af retsplejelovens § 803.

Betingelserne for at beslaglægge *genstande*, som en mistænkt har rådighed over, er, at den pågældende med rimelig grund er mistænkt for en lovovertrædelse, der er undergivet offentlig påtale, og at der er grund til at antage, at genstanden kan tjene som bevis eller bør konfiskeres, eller ved lovovertrædelsen er fravendt nogen, som kan kræve den tilbage, jf. retsplejelovens § 802, stk. 1. Beslaglæggelse af genstande efter § 802, stk. 1, kan også omfatte effekter uden økonomisk værdi, som kan tjene som bevis.

Betingelserne for at beslaglægge *gods*, som en mistænkt ejer, er, at den pågældende med rimelig grund er mistænkt for en lovovertrædelse, der er undergivet offentlig påtale, og at beslaglæggelse anses for nødvendig for at sikre det offentliges krav på sagsomkostninger, konfiskationskrav efter straffelovens § 75, stk. 1, 1. pkt., 2. led, og 2. pkt., og stk. 3, og § 76 a, stk. 5, og § 77 a, 2. pkt., bødekrav eller forurettedes krav om erstatning i sagen, jf. retsplejelovens § 802, stk. 2. Beslaglæggelse af gods efter § 802, stk. 2, kan omfatte formueaktiver, idet beslaglæggelsen sker til sikkerhed for pengebeløb.

Beslaglæggelse kan efter retsplejelovens § 803 også finde sted over for tredjemand. Efter § 803, stk. 1, kræver beslaglæggelse af genstande hos en ikke-mistænkt, at det sker som led i efterforskningen af en lovovertrædelse, der er undergivet offentlig påtale, hvis der er grund til at antage, at genstanden kan tjene som bevis, bør konfiskeres eller ved lovovertrædelsen er fravendt nogen, som kan kræve den tilbage. Andre formuegoder, herunder penge, som en person, der ikke er mistænkt, har rådighed over, kan beslaglægges som led i efterforskningen af en lovovertrædelse, der er undergivet offentlig påtale, hvis der er grund til at antage, at disse formuegoder bør konfiskeres. Efter bestemmelsen finder retsplejelovens § 189 anvendelse, hvilket betyder, at den pågældende kan blive pålagt tavshedspligt om beslaglæggelsen.

Beslaglæggelsens retsvirkninger er reguleret i retsplejelovens § 807 b og § 807 d.

Afgørelse om beslaglæggelse træffes af retten ved kendelse efter politiets begæring, jf. retsplejelovens § 806, stk. 2. Afgørelsen kan dog i visse tilfælde træffes af politiet, såfremt der meddeles skriftligt samtykke, jf. retsplejeloven § 806, stk. 9. Afgørelsen kan endvidere træffes af politiet, hvis indgrebets øjemed ellers ville forspildes (periculum in mora), jf. § 806, stk. 4. Den, hos hvem der beslaglægges, kan efterfølgende kræve, at politiets afgørelse indbringes for retten snarest muligt og senest inden 24 timer. Retten prøver i den forbindelse om betingelserne for beslaglæggelse er opfyldt, samt om periculum in mora-situationen har foreligget.

Inden retten træffer afgørelse herom, skal der være givet den, mod hvem indgrebet retter sig, adgang til at udtale sig, og retsplejelovens § 748, stk. 5 og 6, om rettens mulighed for under visse betingelser at udelukke sigtede fra et retsmøde, finder tilsvarende anvendelse, jf. retsplejelovens § 806, stk. 7.

Politiet iværksætter beslaglæggelsen, jf. retsplejelovens § 807, stk. 1. Foretages beslaglæggelse på grundlag af en retskendelse, skal denne på begæring forevises for den, som indgrebet retter sig imod. Foretages beslaglæggelsen efter reglen i § 806, stk. 4, skal politiet vejlede den pågældende om adgangen til at få spørgsmålet indbragt for retten.

Indtil sagens afgørelse kan den mistænkte eller en anden med interesse heri over for retten fremsætte en hel eller delvis begæring om ophævelse af en beslaglæggelse, jf. retsplejelovens § 807 c. Den, der fremsætter anmodning om ophævelse af en beslaglæggelse, skal have adgang til at udtale sig, inden retten træffer kendelse om, hvorvidt afgørelsen om beslaglæggelse skal ophæves.

Ifølge retsplejelovens § 805 må beslaglæggelse ikke foretages, såfremt indgrebet står i misforhold til sagens betydning og det tab eller den ulempe, som indgrebet kan antages at medføre. Dette proportionalitetsprincip medfører, at genstande, der er beslaglagt med henblik på at tjene som bevismidler, vil kunne udleveres, når de har tjent deres formål som bevismiddel under sagen.

2.5.1.4. Domstolsprøvelse af konfiskation efter færdselsloven

Det følger af færdselslovens § 119, stk. 1, at sager om overtrædelse af loven behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 76-78 og 80, medmindre sagen kan afgøres med vedtagelse efter § 119 a. Retsplejelovens § 897, stk. 1, hvorefter retten – hvis tiltalte udebliver uden oplyst lovligt forfald – kan behandle bødesager, som om tiltalte har tilstået det eller de forhold, som den pågældende er tiltalt for, finder dog ikke anvendelse i sager om betinget frakendelse af førerretten.

Af § 119, stk. 1, følger det således, at færdselslovsovertrædelser som udgangspunkt behandles efter samme processuelle regler som andre straffesager. Det betyder bl.a., at de sager, hvor der i retten ikke skal medvirke domsmænd, behandles efter retsplejelovens kapitel 80 om straffesager, i hvilke der ikke medvirker lægdommere. Kan sagen behandles som en tilståelsessag, finder reglerne i retsplejelovens kapitel 76 om tilståelsessager anvendelse. Skal der i sagen medvirke domsmænd, behandles sagen efter retsplejelovens kapitel 77 om tiltale og forberedelse af hovedforhandling i 1. instans.

I det omfang færdselsloven ikke indeholder særregler om procesmåden, behandles sager om overtrædelse af færdselsloven efter retsplejelovens almindelige regler, jf. Folketingstidende 1991-92, tillæg A, spalte 4218.

Efter færdselslovens § 119 a, stk. 1, kan en række sager om overtrædelse af færdselslovgivningen afgøres ved, at anklagemyndigheden i stedet for at indlevere anklageskrift til retten tilkendegiver over for den sigtede, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, hvis sagen ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, og såfremt den pågældende erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde samt vedtager et kørselsforbud eller en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten i et i tilkendegivelsen nærmere angivet tidsrum.

Efter retsplejelovens § 897, stk. 1, skal retten, når der ikke under sagen er spørgsmål om højere straf end bøde, medmindre omstændighederne taler imod det, behandle sagen, som om tiltalte har tilstået det forhold, som den pågældende er tiltalt for, hvis tiltalte udebliver fra hovedforhandlingen uden oplyst lovligt forfald, nægter at afgive forklaring eller har undladt at anmode om et retsmøde, jf. § 896 a. Det følger af § 119, stk. 1, sidste pkt., at retten således ikke kan afsige såkaldte udeblivelsesdomme i sager om betinget frakendelse af førerretten, der behandles uden medvirken af domsmænd.

Færdselslovens § 119, stk. 2, regulerer, i hvilke tilfælde der medvirker domsmænd i færdselssager. Efter bestemmelsen medvirker domsmænd i sager, hvor der bliver spørgsmål om højere straf end bøde, om ubetinget førerretsfrakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 4 (forsætlig forvoldelse af skade på andres person eller ting eller forsætlig forvoldelse af nærliggende fare herfor eller i øvrigt førelse af motordrevet køretøj på særlig hensynsløs måde), eller i sager, som skønnes at være af særlig indgribende betydning for tiltalte eller af særlig offentlig interesse.

Ved vurderingen af, om en sag om konfiskation skønnes at være af særlig indgribende betydning for

tiltalte eller af særlig offentlig interesse, vil navnlig genstandens art og værdi komme i betragtning, jf. Folketingstidende 1991-92, tillæg A, spalte 4198. Det kan tillige tillægges betydning, om den underliggende lovovertrædelse i sig selv skulle behandles under medvirken af domsmænd.

Efter færdselslovens § 119, stk. 3, medvirker domsmænd ikke i sager, som behandles som tilståelsessager efter retsplejelovens § 831, sager om spirituskørsel, sager om kørsel med euforiserende stoffer mv. i blodet, sager om kørsel uden at have erhvervet førerret samt sager om kørsel i frakendelsestiden. Begrundelsen herfor er, at sådanne typer af sager sjældent vil give anledning til bevistvivl eller problemer med hensyn til sanktionsfastsættelsen. Den tvivl, der kan opstå i forbindelse med bevisførelsen, vil i almindelighed være af meget teknisk karakter, og sagerne afgøres efter faste retningslinjer, hvilket taler for, at domsmænds medvirken ikke er nødvendig, jf. Folketingstidende 2009-10, A, L 179, side 42.

Det følger af færdselslovens § 119, stk. 4, at tiltalte beskikkes en offentlig forsvarer efter reglerne i retsplejelovens §§ 731 og 732. Hvis tiltalte fremsætter begæring herom, beskikkes i byretten tillige offentlig forsvarer i sager, hvor der bliver spørgsmål om frakendelse af førerretten, kørselsforbud eller frakendelse af retten til at føre lille knallert, og der ikke medvirker domsmænd, og i sager om overtrædelse af § 53 eller § 54, stk. 1. Tiltalte skal ifølge § 119, stk. 5, vejledes om adgangen til forsvarerbeskikkelse.

Retsplejelovens § 731 regulerer, hvornår en sigtet har ret til at få beskikket en forsvarer. Det fremgår eksempelvis af retsplejelovens § 731, stk. 1, litra c, at der skal beskikkes en forsvarer, hvis der er spørgsmål om beslaglæggelse af en formue eller en del af denne. Det fremgår endvidere af § 731, stk. 1, litra d, at en forsvarer skal beskikkes, hvis der i den pågældende sag skal medvirke domsmænd eller nævninge. Denne bestemmelse er indsat, for at sikre, at der altid sker forsvarerbeskikkelse i domsmandssager, jf. Folketingstidende 1984-85, tillæg A, spalte 1620.

Det følger af retsplejelovens § 731, stk. 2, at såfremt der er tale om en sag, hvor der er spørgsmål om højere straf end bøde, eller der er tale om, at den sigtede tilstår, uden at denne er anholdt eller varetægtsfængslet under retsmødet, skal der kun beskikkes en forsvarer, hvis den sigtede selv begærer dette.

Efter retsplejelovens § 732, kan retten beslutte, at den sigtede skal beskikkes en forsvarer, selvom betingelserne i retsplejelovens § 731, stk. 1, ikke er opfyldt. Dette er dog betinget af, at retten vurderer, at dette efter sagens beskaffenhed, den sigtedes personlige forhold eller omstændighederne i øvrigt anses for ønskeligt, og sigtede ikke selv har skaffet sig bistand af en forsvarer.

2.5.1.5. Domstolsprøvelse af tredjemandskonfiskation efter straffeloven

Det følger af retsplejelovens § 684, stk. 1, nr. 3, at sager, hvorunder det offentlige nedlægger påstand om nogen af de i straffelovens kapitel 9 foreskrevne retsfølger af strafbare handlinger mv., behandles efter retsplejelovens fjerde bog om strafferetsplejen, uden hensyn til om der samtidig nedlægges påstand om straf.

Straffelovens regler om konfiskation fremgår af lovens kapitel 9, og sager hvori der nedlægges påstand om konfiskation, skal således behandles efter strafferetsplejens almindelige regler.

I sager om konfiskation af tredjemands køretøj viser retspraksis, at strafferetsplejens regler kommer til anvendelse med de nødvendige tilpasninger, som følge af, at konfiskationssagen involverer en tredjemand, som ikke er sigtet eller tiltalt for den strafbare lovovertrædelse, der udløser konfiskationen, jf. bl.a. Østre Landsrets dom af 17. august 2012, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2012, s. 3476, som er refereret nærmere nedenfor.

Det indebærer f.eks., at en sag om konfiskation over for tredjemand indledes med en tilkendegivelse om konfiskation, jf. Østre Landsrets dom af 6. januar 2015 offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen, s. 1467.

Det fremgår endvidere af samme dom, at køretøjets ejer – på trods af, at vedkommende ikke var tiltalt for det strafbare forhold, der gav anledning til konfiskation – under konfiskationssagen også havde ret til at få beskikket en offentlig forsvarer. Der kan i den forbindelse også henvises til Østre Landsrets dom af 17. august 2012, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2012, s. 3476.

For så vidt angår retsplejelovens regler om den beskikkede forsvarers ret til aktindsigt henvises til pkt. 2.5.1.6 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det indebærer også, at køretøjets ejer har ret til at udtale sig under konfiskationssagen, jf. Østre Landsrets dom af 17. august 2012, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2012, s. 3476, Vestre Landsrets dom af 12. marts 2015, offentliggjort i Tidsskrift for Kriminalret 2015, s. 561, Østre Landsrets dom af 6. maj 2011, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2011, s. 2458 og Vestre Landsrets dom af 13. maj 2013, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2013, s. 2423.

Vurderes konfiskationen berettiget, følger det af Østre Landsrets dom af 6. januar 2015, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2015, s. 1467, at køretøjets ejer skal afholde konfiskationssagens omkostninger.

Om sagsomkostninger i straffesager bemærkes, at det fremgår af retsplejelovens § 1011, stk. 1, at såfremt straffesagen er foranlediget ved tilregnelige og retsstridige handlinger foretaget af andre end sigtede, eller såfremt særegne udgifter er forårsaget ved sådanne handlinger eller undladelser, påhviler der den pågældende erstatningspligt for de omkostninger, hans forhold har medført.

Det fremgår ikke klart af retspraksis, om anke af konfiskationsspørgsmålet skal ske i den borgerlige retsplejes former eller i strafferetsplejens former.

I Østre Landsrets dom af 30. august 2011, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2011, s. 3304, gjorde anklagemyndigheden gældende, at køretøjets ejer ikke var tiltalt i det forhold, der angik konfiskationen. Retten fandt, at i henhold til retsplejelovens § 996 og med henvisning til en ældre dom afsagt af Højesteret den 8. august 1940 refereret i Ugeskrift for Retsvæsen 1940 s. 983, skulle anke ske i den borgerlige retsplejes former.

I Østre Landsrets dom af 17. august 2012, offentliggjort i Ugeskrift for Retsvæsen 2012, s. 3476, påstod anklagemyndigheden – med henvisning til ovenstående dom – en anke rejst af køretøjets ejer i strafferetsplejens former afvist. Retten fandt, at køretøjets ejer også var berettiget til at anke konfiskationsspørgsmålet i strafferetsplejens former. Retten lagde vægt på, at det fremgik af retsbogen, at straffesagen rettede sig mod både den tiltalte og køretøjets ejer, samt at køretøjets ejer under straffesagen var tillagt en partslignende status.

2.5.1.6. Beskikkelse af forsvarer og forsvarers ret til aktindsigt

Reglerne for beskikkelse af en forsvarer for sigtede fremgår af retsplejelovens kapitel 66. Retsplejelovens regler om beskikkelse af forsvarer indebærer overordnet, at der i visse nærmere specificerede situationer *skal* ske beskikkelse af en forsvarer (obligatorisk beskikkelse), jf. retsplejelovens § 731, og at der efter omstændighederne *kan* bekikkes en forsvarer (fakultativ beskikkelse), når retten efter sagens beskaffenhed, sigtedes person eller omstændighederne i øvrigt anser det for ønskeligt, jf. retsplejelovens § 732.

Bestemmelserne i retsplejelovens kapitel 66 regulerer bl.a. forsvarerens ret til aktindsigt i straffesager og sigtedes adgang til at blive bekendt med materialets indhold hos forsvareren. Det følger af § 729 a, stk. 2, at retten meddeler forsvareren kopi af indførsler i retsbøgerne vedrørende sagen. Forsvareren kan

gøre sigtede bekendt med kopierne, medmindre andet følger af retsplejelovens §§ 748 og 856. Retten kan pålægge forsvareren ikke at overlevere kopierne til sigtede eller andre, hvis det må befrygtes, at kopierne vil blive benyttet på retsstridig måde.

Efter § 729 a, stk. 3, har forsvareren adgang til at gøre sig bekendt med det materiale, som politiet har tilvejebragt, også inden det fremlægges i retten. I det omfang materialet uden ulempe kan kopieres, skal der udleveres kopi heraf til forsvareren, som dog ikke uden politiets samtykke må overlevere materialet til sigtede eller andre. Politiet giver samtykke, hvis det findes ubetænkeligt.

Der er i almindelighed intet til hinder for, at forsvareren orienterer sigtede om materialets indhold eller foreviser materialet til sigtede, jf. betænkning nr. 622/1971 om efterforskning i straffesager mv., side 42.

Bestemmelsen i § 729 a, stk. 3, indeholder ikke nogen nærmere afgrænsning af, hvilket materiale der kan anses for omfattet af bestemmelsen. Det følger imidlertid af bestemmelsens forarbejder, at alle former for bevismateriale, der er tilvejebragt af politiet, må antages at være omfattet af bestemmelsen, hvis politiet eller anklagemyndigheden forventer, at materialet vil blive fremlagt i retten. Det kan f.eks. være tilfældet for så vidt angår politirapporter, beslaglagte dokumenter og genstande, tekniske erklæringer mv., jf. Folketingstidende 2002-2003, tillæg A, side 6719 f. Materialet skal være tilvejebragt til brug for den konkrete sag. Mere generelle baggrundsoplysninger om f.eks. kriminalitetsmønstre eller om tilknytning til bestemte kriminelle netværk er ikke omfattet, medmindre dette fremlægges som bevis under sagen af anklagemyndigheden, jf. Folketingstidende 2002-2003, tillæg A, side 6726.

Materialet anses for tilvejebragt, når den efterforskende politikreds selv har indsamlet det eller har modtaget det fra en anden dansk eller udenlandsk politimyndighed. Oplysninger, der i anden sammenhæng er indsamlet af og opbevares hos en anden politikreds, Rigspolitiets nationale efterforskningscenter eller Politiets Efterforskningstjeneste er ikke omfattet af forsvarerens ret til aktindsigt, jf. Folketingstidende 2002-2003, tillæg A, side 6726.

Hvis politiet vurderer, at materialet eller dele heraf ikke bør omtales eller forevises for sigtede, kan politiet efter omstændighederne meddele forsvareren pålæg om ikke at videregive oplysningerne, jf. § 729 a, stk. 4. Dette kan efter bestemmelsen ske, hvis det er nødvendigt af hensyn til fremmede magter, til statens sikkerhed, til sagens opklaring, til tredjemand eller til efterforskningen af en anden verserende sag om en lovovertrædelse, som efter loven kan straffes med fængsel i 6 år eller derover, eller som udgør en forsætlig overtrædelse af straffelovens kapitler 12 eller 13.

Tvister om afgrænsningen af det relevante materiale, der ønskes aktindsigt i, kan indbringes for retten i medfør af retsplejelovens § 746.

Forsvarerens adgang til at gøre sig bekendt med sagens materiale efter § 729 a, stk. 3, kan afskæres i medfør af retsplejelovens § 729 c.

Ifølge retsplejelovens § 852, stk. 1, 1. pkt., skal anklageren og den beskikkede forsvarer være til stede under hele hovedforhandlingen, indtil sagen er optaget til dom. Det følger af § 852, stk. 3, at hvis anklageren enten ved hovedforhandlingens begyndelse eller i løbet af denne udebliver, udsættes sagen. Det samme gælder, når den beskikkede forsvarer udebliver, eller når den valgte forsvarer ikke møder, medmindre omstændighederne måtte gøre det muligt at beskikke en forsvarer, som straks kan udføre hvervet.

2.5.1.7. Erstatning i anledning af konfiskation

Retsplejelovens kapitel 89 omhandler påtale af borgerlige krav under straffesager.

Det følger af retsplejelovens § 991, stk. 1, at i sager, som behandles efter lovens kapitel 80 uden medvirken af domsmænd, kan der tilkendes den forurettede erstatning hos tiltalte for den ved forbrydelsen forvoldte skade, når den forurettede har fremsat begæring herom for retten. Der skal gives den forurettede lejlighed til at fremsætte erstatningskrav, for så vidt sagen efter sin beskaffenhed giver anledning hertil. Efter bestemmelsens stk. 2 påhviler det i andre offentlige straffesager anklagemyndigheden efter den forurettedes begæring at forfølge borgerlige krav, såfremt dette kan ske uden væsentlig ulempe.

Det følger af § 991, stk. 3, at særlige beviser vedrørende borgerlige krav i en nævningesag skal angives i bevisfortegnelsen, jf. retsplejelovens §§ 837 og 839.

Ifølge retsplejelovens § 991, stk. 1, kan forurettede således selv fremsætte sit erstatningskrav direkte over for retten i sager, hvor der ikke medvirker domsmænd. I domsmands- og nævningesager påhviler det derimod anklagemyndigheden efter den forurettedes begæring at fremsætte borgerlige krav på den forurettedes vegne, jf. § 991, stk. 2.

Retten kan på ethvert trin nægte et borgerligt kravs forfølgning under straffesagen, når retten finder, at dette ikke kan ske uden væsentlig ulempe, jf. retsplejelovens § 991, stk. 4. Den forurettede kan ligeledes på ethvert trin indtil sagens optagelse til dom tage sin begæring efter retsplejelovens § 991, stk. 1 og stk. 2, tilbage med forbehold af adgang til at påtale kravet i den borgerlige retsplejes former, jf. retsplejelovens § 991, stk. 5.

Retsplejelovens § 992, stk. 1, indeholder det såkaldte ensretningsprincip og foreskriver, at retten undlader at tage påstande vedrørende et borgerligt krav under påkendelse, hvis retten finder, at de oplysninger, der foreligger til støtte for påstanden, er ufuldstændige, eller at den domfældelse eller frifindelse, som finder sted for straffespørgsmålets vedkommende, ikke vil medføre en afgørelse i samme retning som påstanden. Det følger af bestemmelsens stk. 2, at i ethvert tilfælde, hvor retten ikke har påkendt et under sagen påtalt borgerligt krav, står det den forurettede frit for at påtale dette i den borgerlige retsplejes former.

Størrelsen af den erstatning, som tilkendes den forurettede, fastsættes af retten, jf. § 993. Ved stemmegivningen om erstatningens størrelse bliver den sum gældende, som har over halvdelen af stemmerne for sig, når dertil medregnes de stemmer, som er afgivne for et højere beløb.

Det følger af § 994, at i sager, som forfølges af den forurettede, gøres borgerlige krav gældende på samme måde som påstanden om straf.

Retsplejelovens § 995 vedrører betydningen af anke af straffesagen for rettens afgørelse af erstatningskravet. Det følger af bestemmelsens stk. 1, at ankes dommen for straffepåstandens vedkommende, prøves rettens afgørelse vedrørende de borgerlige krav, som er påtalt under straffesagen, af den overordnede ret, hvis den afgørelse, der træffes for straffepåstandens vedkommende, har betydning for afgørelsen med hensyn til de borgerlige krav. Ellers omfatter den overordnede rets prøvelse ikke de borgerlige krav, medmindre disse udtrykkelig er inddragne under anken, jf. dog stk. 3.

Det følger af bestemmelsens stk. 3, at ved anke, der også omfatter bevisbedømmelsen, undergives de for den underordnede ret rejste borgerlige krav den overordnede rets prøvelse, medmindre både tiltalte og den forurettede udtrykkelig har frafaldet dette. Hvis afgørelsen af strafspørgsmålet er anket til landsretten, og anken også omfatter bevisbedømmelsen, kan et erstatningskrav, der i første instans er blevet udskilt, genfremsættes under ankesagen.

Det følger endvidere af retsplejelovens § 996, at rettens afgørelse om et ved dom påkendt borgerligt krav

kan ankes i den borgerlige retsplejes former af både forurettede og tiltalte, når afgørelsen ville kunne ankes efter reglerne om den borgerlige retspleje.

Retsplejelovens § 996 vedrører den forurettedes eller tiltaltes anke af det civile krav i den borgerlige retsplejes former. En sådan anke forudsætter, at det civile krav ikke er inddraget under en anke af straffesagen efter § 995, jf. kommissionsbetænkning nr. 1522/2010 om behandling af forurettedes civile krav under straffesager (Adhæsionsprocessen), s. 49.

Begrebet "forurettet" i retsplejelovens kapitel 89 er ikke præcist defineret. Betegnelsen forurettet er anvendt flere steder i retsplejeloven, f.eks. § 29 a om dørlukning, § 725 om privat påtale og kapitel 66 a om forurettede.

I kommissionsbetænkning nr. 1522/2010 om behandling af forurettedes civile krav under straffesager (Adhæsionsprocessen), s. 30, antages det, at begrebet "forurettet" dækker over personer, hvis beskyttelse det pågældende straffebrud særligt tager sigte på. I retspraksis er det dog antaget, at også andre end den umiddelbart forurettede efter omstændighederne kan få sit krav påkendt efter adhæsionsprocessen i retsplejelovens kapitel 89. Det antages i betænkningen, at begrebet "forurettet" afgrænses bredere i retsplejelovens kapitel 89 om adhæsion end i de andre sammenhænge i retsplejeloven, hvor "forurettet" anvendes, jf. kommissionsbetænkning nr. 1522/2010 om behandling af forurettedes civile krav under straffesager (Adhæsionsprocessen), s. 32.

Der ses ikke at foreligge trykt retspraksis om, hvorvidt en tredjemand der har fået konfiskeret sit køretøj efter straffelovens § 77 a, kan anses som "forurettet" i henhold til retsplejelovens regler om adhæsion, og således har adgang til at rejse et erstatningskrav mod føreren af køretøjet under straffesagen mod føreren.

2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.5.2.1. Udvidet adgang til konfiskation

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at visse færdselsovertrædelser er så alvorlige, at de i endnu højere grad end i dag bør medføre konfiskation af det anvendte køretøj. Der er tale om kørsel, der udsætter andre bilister, cyklister og fodgængere for fare, og det er tæt på umuligt at værne sig imod de alvorlige og i nogle tilfælde fatale konsekvenser, denne form for kørsel kan have.

Det er herudover Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der på grund af antallet af leasede og lejede køretøjer mv. opstår tilfælde, hvor de nuværende konfiskationsregler mister deres effektivitet, da der i dag alene er en meget begrænset adgang til konfiskation fra tredjemand.

Transport- og Boligministeriet finder, at det af hensyn til færdselssikkerheden er væsentligt, at køretøjerne kan konfiskeres – også i tilfælde, hvor de er ført af en anden end ejeren. Det er efter Transport- og Boligministeriets opfattelse ikke rimeligt, at en fører ved de mest alvorlige færdselsovertrædelser kan undgå konfiskation af køretøjet, blot fordi køretøjet f.eks. er leaset, og dermed fortsætte med at begå overtrædelser af færdselsloven i det samme køretøj. For så vidt angår konfiskation, når køretøjet er lånt af f.eks. en ven, et familiemedlem mv., er det endvidere i praksis særdeles vanskeligt at bevise, at ejeren havde viden om, hvad køretøjet skulle anvendes til, eller at ejeren f.eks. var bekendt med, hvordan låntageren normalt opfører sig i trafikken. Konfiskation bør således ved de mest alvorlige overtrædelser af færdselsloven kunne ske uanset ejerforhold for det pågældende køretøj.

Det skal endvidere bemærkes, at Rigspolitiet har oplyst, at der bl.a. er behov for at sætte ind over for vanvidsbilister, der kører i leasede biler. Hertil kommer, at der ifølge politiet ses eksempler på, at indehaverne af bestemte leasingselskaber har kontakt til bandemiljøet, og at nogle bandegrupperinger

benytter bestemte leasingselskaber, hvorved bandemedlemmer kan få adgang til dyre luksusbiler på trods af, at de pågældende modtager f.eks. kontanthjælp.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at en udvidet brug af såkaldt obligatorisk konfiskation – og som følge heraf en tilsvarende udvidet adgang til beslaglæggelse – vil kunne få bilerne væk fra gaden og dermed medvirke til at undgå, at de pågældende på ny udsætter andre for fare og begår nye overtrædelser af færdselsloven.

Transport- og Boligministeriet foreslår derfor at udvide brugen af obligatorisk konfiskation, så der fremover skal ske konfiskation i førstegangstilfælde, når der begås følgende overtrædelser:
- uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 241, 2. pkt.),
- uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 249, 2. pkt.),
- forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førlighed (straffelovens § 252, stk. 1),
- særlig hensynsløs kørsel (færdselslovens § 118, stk. 10),
- kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen,
- kørsel med en hastighed på 200 km i timen eller der over, og
- spirituskørsel med en promille over 2,00.

Herudover foreslås, at køretøjer anvendt til ovenstående overtrædelser som udgangspunkt skal konfiskeres uanset ejerskab. Der skal således som udgangspunkt ske konfiskation, uanset om der er tale om et leaset køretøj, et lejet køretøj eller et køretøj lånt af en ven eller et familiemedlem mv.

På denne måde sikres det, at de køretøjer, der har været anvendt ved de groveste færdselsovertrædelser, hurtigt og resolut blive fjernet fra vejene.

2.5.2.2. Konfiskation fra føreren

Det foreslås, at den eksisterende adgang til konfiskation af ejerens køretøj i færdselslovens § 133 a, stk. 2, udvides, så der – ud over for spirituskørsel med en promille på over 2,00 – også skal ske konfiskation, hvis ejeren af et køretøj har gjort sig skyldig i de groveste hastighedsovertrædelser eller særlig hensynsløs kørsel.

Den foreslåede ændring indebærer, at det anvendte køretøj også vil skulle konfiskeres allerede første gang, ejeren af køretøjet gør sig skyldig i særlig hensynsløs kørsel efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4 (herunder tilfælde, hvor der er sket uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder efter straffelovens § 241, 2. pkt., uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder efter straffelovens § 249, 2. pkt., og forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førlighed efter straffelovens § 252, stk. 1), eller de groveste hastighedsovertrædelser (dvs. kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen eller kørsel med en hastighed på 200 km i timen eller der over).

Det er fortsat en betingelse for konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 1. pkt., at det anvendte køretøj er ejet af føreren.

Udfordringerne med de ovennævnte overtrædelser af færdselsloven har navnlig relation til kørsel med større køretøjer, særligt bil. Obligatorisk konfiskation af det anvendte køretøj i førstegangstilfælde må anses som en meget alvorlig og indgribende reaktion. Transport- og Boligministeriet finder derfor, at den foreslåede udvidelse af, hvornår der skal ske obligatorisk konfiskation af det anvendte køretøj i førstegangstilfælde ikke bør finde anvendelse for kørsel med lille knallert, der generelt i færdselsloven er underlagt et selvstændigt og mere lempeligt sanktionssystem.

Efter den foreslåede bestemmelse, kan der derfor ske konfiskation af et køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert. Bestemmelsen finder således anvendelse for bil (herunder bus og lastbil), motorcykel, traktor, motorredskab og stor knallert. Obligatorisk konfiskation af lille knallert i førstegangstilfælde skal ske i overensstemmelse med den i lovforslagets § 1, nr. 18, foreslåede § 133 a, stk. 7, hvorved den gældende adgang til konfiskation af lille knallert i førstegangstilfælde af spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00 opretholdes.

Ifølge færdselslovens § 133 a, stk. 12, vil konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 1. pkt., kunne undlades, når særlige grunde undtagelsesvis taler herfor. Dette vil navnlig være tilfældet i situationer, hvor eksempelvis ganske særlige familiemæssige eller sociale forhold vil bevirke, at konfiskation i det konkrete tilfælde vil have uforholdsmæssigt indgribende betydning for den pågældende. Der henvises herved til pkt. 2.5.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at konfiskation efter omstændighederne vil kunne undlades efter § 133 a, stk. 12, hvis der f.eks. er tale om en specialindrettet handicapbil, eller en bil som anvendes til transport af f.eks. ejerens barn, der har et handicap eller lider af behandlingskrævende sygdom, og hvor den pågældende bil udgør eneste transportmulighed.

Ovenstående eksempler er ikke udtømmende.

2.5.2.3. Konfiskation fra tredjemand

Herudover foreslås det, at der tilføjes et nyt § 133 a, stk. 2, 2. pkt., hvoraf følger, at i tilfælde hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, skal konfiskation ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende.

Ændringen indebærer, at obligatorisk konfiskation også skal ske i tilfælde, hvor føreren af køretøjet ikke er identisk med ejeren. Der vil således skulle ske konfiskation uanset ejerforholdet for det anvendte køretøj, og det anvendte køretøj vil derfor også skulle konfiskeres, selvom det er ejet i sameje, ejet af en ægtefælle eller samlever eller hvis det er lånt, lejet eller leaset mv.

Det foreslås, at tredjemandskonfiskation i medfør af den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal ske i samme situationer, som konfiskation efter bestemmelsens 1. pkt., dvs. hvor føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 2,00, de groveste hastighedsovertrædelser eller særlig hensynsløs kørsel.

Efter den foreslåede bestemmelse kan der ske konfiskation af et køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert. Bestemmelsen finder således anvendelse for bil (herunder bus og lastbil), motorcykel, traktor, motorredskab og stor knallert. Konfiskation af lille knallert skal ske i overensstemmelse med den i lovforslagets § 1, nr. 17, foreslåede § 133 a, stk. 7.

Det foreslås, at konfiskation af tredjemands køretøj ikke kan ske, hvis konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Det forudsættes, at der er tale om en snæver undtagelse, idet udgangspunktet vil være, at køretøjer benyttet til vanvidskørsel som udgangspunkt konfiskeres, og ejeren herefter må søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav mod føreren. Udgangspunkt kan dog fraviges, hvis ejeren godtgør, at adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren ikke er tilstrækkeligt til at forhindre, at konfiskationen er uforholdsmæssig indgribende.

Dette kan f.eks. være tilfældet, hvis ejeren godtgør, at særlige omstændigheder konkret gør et erstatningskrav illusorisk. Det forudsættes i den forbindelse, at alene omstændigheder, som ejeren af køretøjet ikke med rimelighed ville kunne have forudset på tidspunktet for overdragelse af køretøjet til føreren, vil kunne begrunde, at konfiskation undlades med henvisning til, at et eventuelt erstatningskrav er

illusorisk. Førerens død eller konkurs i tilfælde, hvor førerens bo ikke kan dække kravet, kan efter omstændighederne være tilstrækkeligt til at bringe undtagelsesbestemmelsen i anvendelse, forudsat at ejeren af køretøjet ikke kendte eller burde have kendt til de omstændigheder, der gør kravet mod boet dækningsløst.

Konfiskation efter den foreslåede bestemmelse i § 133 a, stk. 2, 2. pkt., vil endvidere kunne undlades efter færdselslovens § 133 a, stk. 12, når særlige grunde undtagelsesvis taler herfor. Dette vil navnlig være tilfældet i situationer, hvor eksempelvis ganske særlige familiemæssige eller sociale forhold vil bevirke, at konfiskation i det konkrete tilfælde vil have uforholdsmæssigt indgribende betydning for den pågældende.

Som beskrevet ovenfor, vil konfiskation efter Transport- og Boligministeriets opfattelse f.eks. kunne undlades efter § 133 a, stk. 12, hvis der er tale om en specialindrettet handicapbil, eller en bil som anvendes til transport af f.eks. ejerens barn, der har et handicap eller lider af behandlingskrævende sygdom, og hvor den pågældende bil udgør eneste transportmulighed.

Ovenstående eksempler er ikke udtømmende.

Endelig vil konfiskation i alle tilfælde være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, hvis det kan dokumenteres, at det anvendte køretøj på gerningstidspunktet var stjålet.

Adgangen til konfiskation af tredjemands køretøj er således ikke undtagelsesfri. Det forudsættes dog, at der er tale om en snæver undtagelse. Udgangspunktet vil være, at køretøjer benyttet til vanvidskørsel som udgangspunkt konfiskeres, og ejeren herefter må søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav mod føreren.

Der er i bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 13, redegjort nærmere for, hvornår konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, herunder hvilke forhold der kan indgå i vurderingen.

Som anført ovenfor under pkt. 2.5.1.2, fremgår det af færdselslovens § 133 a, stk. 14, at straffelovens regler om konfiskation i øvrigt gælder. Det indebærer bl.a., at særligt sikrede rettigheder i køretøjet som udgangspunkt ikke berøres af konfiskationen, jf. straffelovens § 76, stk. 3. Panterettigheder, ejendomsforbehold og andre særligt sikrede rettigheder i et køretøj består således fortsat, selv om køretøjet konfiskeres.

Transport- og Boligministeriet er opmærksom på, at konfiskation af tredjemands ejendele begrundet i strafbare forhold, som vedkommende tredjemand ikke selv har begået, er en alvorlig reaktion, der kan forekomme meget indgribende i forhold til ejeren. Transport- og Boligministeriet finder dog, at alvorligheden af denne type færdselsovertrædelser, som kan have fatale konsekvenser, og hensynet til færdselssikkerhed nødvendiggør indførelse af muligheden for at konfiskere de pågældende køretøjer uanset ejerforhold.

Transport- og Boligministeriet skal bemærke, at adgangen til konfiskation fra tredjemand alene gælder de groveste og farligste færdselsovertrædelse. Der er således ikke tale om overtrædelser, der f.eks. skyldes et øjebliks uopmærksomhed fra en ellers opmærksom bilist.

Transport- og Boligministeriet bemærker endvidere, at den ejer, der får sit køretøj konfiskeret efter den foreslåede bestemmelse, vil have et økonomisk krav på køretøjets værdi mod den fører, hvis kørsel har forårsaget konfiskationen. Ejeren vil herved kunne kompenseres for det tab, som konfiskationen medfører.

For så vidt angår leasing- og udlejningsselskaber indgår det f.eks. allerede som et standardvilkår i den

standardaftale, som er udarbejdet i fællesskab mellem FDM og Finans og Leasing, at det betragtes som væsentlig misligholdelse af leasingaftalen, hvis leasingtager anvender leasingbilen i strid med de love, forskrifter og instruktioner, der gælder for sådan brug, herunder hvis det resulterer i konfiskation eller beslaglæggelse, jf. standardaftalens § 13, pkt. 7, og at leasingtager i sådanne tilfælde er forpligtet til at betale fuld erstatning til leasinggiver for det tab, som leasinggiver lider, jf. standardaftalens § 14. Hertil kommer, at leasing- og udlejningsvirksomheder mv. allerede i dag håndterer den erhvervsrisiko, at deres køretøjer f.eks. kan blive stjålet eller totalskadet i et trafikuheld.

Transport- og Boligministeriet er opmærksom på, at der vil være en risiko for, at ejeren i nogle tilfælde ikke vil kunne få fyldestgjort sit krav, hvis føreren ikke har en tilstrækkelig betalingsevne. Særligt i forhold til leasing- og udlejningsselskaber bemærker Transport- og Boligministeriet dog, at selskaberne generelt er underlagt den erhvervsrisiko, at leasingtager ikke har fornøden betalingsevne i forhold til eventuelle krav, som leasingselskabet måtte have mod leasingtager.

Der henvises endvidere til det ovenfor anførte om, hvornår konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren og derfor skal undlades.

2.5.2.4. Domstolsprøvelse i anledning af konfiskation fra tredjemand

Med lovforslaget foreslås det bl.a. at udvide muligheden for tredjemandskonfiskation. Der lægges således med den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 2, 2. pkt., op til, at køretøjer anvendt til vanvidskørsel som udgangspunkt skal konfiskeres uanset ejerskab.

Som beskrevet ovenfor under pkt. 2.5.1.4 behandles sager om konfiskation fra tredjemand i dag i strafferetsplejens former, jf. retsplejelovens § 684, stk. 1, nr. 3. Dette indebærer, at når spørgsmålet om konfiskation retter sig mod tredjemand, kommer strafferetsplejens regler til anvendelse med de fornødne tillempelser.

For at sikre en klar processuel retsstilling for tredjemand, er det Transport- og Boligministeriets opfattelse, at det bør tydeliggøres, at sager om tredjemandskonfiskation, som er omfattet af det foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., på samme måde som øvrige sager om overtrædelse af færdselsloven, skal behandles efter samme processuelle regler som andre straffesager.

På den baggrund foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 6, at færdselslovens § 119, stk. 1, som regulerer procesmåden i færdselssager, ændres, så det fremover eksplicit fremgår, at også sager om tredjemandskonfiskation efter det foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 76-78 og 80.

Som også nærmere beskrevet i pkt. 2.5.1.4 kommer strafferetsplejens regler til anvendelse med fornødne tillempelser, idet konfiskationssagen omfatter en tredjemand, som hverken er sigtet eller tiltalt i det strafbare forhold, der har givet anledning til konfiskationen.

Det bemærkes i den forbindelse, at det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at – eftersom sager om konfiskation behandles i strafferetsplejens former, så vil tredjemands anke af konfiskationsspørgsmålet ligeledes skulle behandles efter disse regler.

Idet tredjemandskonfiskation udgør en indgribende foranstaltning, foreslås det, at færdselslovens § 119 ændres, så det fremover eksplicit fremgår, at tredjemand har ret til efter begæring at få beskikket en offentlig forsvarer, samt at tredjemand har ret til at blive vejledt om denne ret.

På den baggrund foreslås det i lovforslagets § 1, nr. 7 (den foreslåede § 119, stk. 6), at køretøjets ejer i sager om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 2. pkt., har ret til at få beskikket en offentlig forsvarer. For-

svareren skal bistå ejeren i forhold til spørgsmålet om, hvorvidt konfiskation efter den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., er uforholdsmæssigt indgribende. Forsvareren vil endvidere skulle bistå ejeren med et eventuelt erstatningskrav mod føreren som følge af konfiskationen, jf. nærmere herom nedenfor under punkt 2.5.2.5.

Det forudsættes, at forsvareren skal være til stede under hovedforhandlingen for så vidt angår behandling af spørgsmål vedrørende konfiskation efter den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt. Dette indebærer efter Transport- og Boligministeriets opfattelse, at hvis køretøjets ejers forsvarer udebliver fra hovedforhandlingen, når spørgsmålet om konfiskation skal behandles, må retten udsætte behandlingen af spørgsmålet om konfiskation. Den beskikkede forsvarers tilstedeværelse er imidlertid ikke påkrævet for så vidt angår behandling af spørgsmål, som ikke vedrører konfiskation. Dette omfatter også behandling af spørgsmålet om skyld i det strafferetlige forhold, der har givet anledning til konfiskationen. Udsættelsen af behandlingen af spørgsmålet om konfiskation har derfor ikke betydning for den videre behandling af straffesagen mod føreren.

Køretøjets ejers beskikkede forsvarer forudsættes i øvrigt at have samme rettigheder og forpligtelser, som følger af reglerne i retsplejelovens kapitel 66 om sigtedes beskikkede forsvarer i relation til spørgsmålet om konfiskation. Det vil bl.a. sige, at forsvarerens ret til aktindsigt efter retsplejelovens § 729 a er begrænset til materiale, der er relevant i forhold til spørgsmålet om konfiskation, ligesom forsvareren i medfør af retsplejelovens § 863 har ret til at stille spørgsmål til føreren, som er relevante for vurderingen af, om konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Det kan f.eks. være information om ejerens økonomiske forhold og dennes betalingsevne, der er relevant at føre som bevis for, at et erstatningskrav mod føreren er illusorisk.

2.5.2.5. Erstatningskrav i anledning af konfiskation fra tredjemand

Ejeren af køretøjet vil efter omstændighederne kunne gøre et erstatningskrav gældende mod den person, som er skyld i konfiskationen.

Kravet om erstatning kan være kontraktuelt. Det vil f.eks. være tilfældet, hvis et leasingselskab leaser et køretøj ud til en leasingtager. I denne situation vil det først og fremmest være relevant at se på, om kontrakten indeholder bestemmelser, som regulerer leasingtagerens erstatningsansvar.

Hvis kontrakten ikke indeholder bestemmelser herom, eller hvis der ikke er et kontraktforhold mellem ejeren og den person, som er skyld i, at køretøjet konfiskeres, vil et eventuelt erstatningsansvar afhænge af, om dansk rets almindelige erstatningsbetingelser er opfyldt. Det indebærer bl.a., at der skal foreligge et ansvarsgrundlag. Dansk rets almindelige ansvarsgrundlag er den såkaldte culparegel, hvorefter der indtræder ansvar for en skade, som er forvoldt ved forsætlig eller uagtsom adfærd.

Herudover stilles der krav om, at der er årsagssammenhæng mellem skaden og den udøvede handling, og skaden skal være en påregnelig følge af handlingen. Herved forstås, at den ansvarspådragende adfærd skal have været en nødvendig betingelse for skadens indtræden, ligesom adfærden skal have forøget risikoen for, at den pågældende skade indtræffer. Endelig er det en betingelse, at der er lidt et økonomisk tab, og at der ikke foreligger en ansvarsfrihedsgrund, f.eks. at skadelidte har givet samtykke til skaden.

Som beskrevet ovenfor under pkt. 2.5.1.7 følger forurettedes mulighed for at forfølge et erstatningskrav mod den tiltalte under straffesagen af retsplejelovens kapitel 89 om adhæsion. Da begrebet ”forurettede” ikke er defineret klart i reglerne om adhæsion, er det ikke klart, om en ejer, der lider et økonomisk tab ved at få konfiskeret sit køretøj som følge af førerens lovovertrædelse, i alle tilfælde vil blive betragtet som ”forurettet” og dermed omfattet af reglerne om adhæsion.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at ejeren af et motordrevet køretøj skal have mulighed for at få behandlet sit krav om erstatningen i anledning af den konfiskationsudløsende strafbare handling som led i behandlingen af straffesagen.

Derfor foreslås det, at køretøjets ejer i sager om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal have adgang til at påtale borgerlige krav efter reglerne i retsplejelovens kapitel 89.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sidestille køretøjets ejer med en forurettet i forhold til retsplejelovens regler om adhæsion. Det er således forudsat, at tredjemands erstatningskrav mod føreren i anledning af konfiskation efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal behandles på samme måde som et erstatningskrav rejst af en forurettet under straffesager i anledning af andre lovovertrædelser.

Det indebærer, at køretøjets ejer gives adgang til at få sit krav om erstatning mod føreren i anledning af konfiskationen pådømt under straffesagen mod føreren i det tilfælde, hvor konfiskationsspørgsmålet behandles som led i straffesagen mod føreren. Hvis konfiskationsspørgsmålet udskilles til selvstændig behandling, har tredjemand ret til at få sit krav om erstatning mod føreren i anledning af konfiskationen behandlet under selve konfiskationssagen.

Henset til, at tredjemandskonfiskation og erstatningsspørgsmålet kan have en vis indbyrdes sammenhæng, fordi muligheden for at få erstatning kan have betydning for vurderingen af, hvorvidt konfiskation i det pågældende tilfælde vil være uforholdsmæssigt indgribende, bør spørgsmålene om konfiskation og erstatning i anledning af konfiskation behandles sammen.

Ifølge retsplejelovens § 991, stk. 4, kan retten dog på ethvert trin under straffesagen nægte at forfølge et erstatningskrav, når den finder, at dets behandling under straffesagen ikke kan ske uden væsentlig ulempe. Af hensyn til, at der i visse tilfælde er en indbyrdes sammenhæng mellem spørgsmålet om tredjemandskonfiskation og erstatning, foreslås det, at retsplejelovens § 991, stk. 4, alene finder anvendelse i sager om tredjemandskonfiskation efter den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., i det omfang, at retten kan afgøre spørgsmålet om tredjemandskonfiskation uden samtidig at tage erstatningskravet under pådømmelse.

Som eksempel kan nævnes den situation, hvor retten finder det bevist, at der er grundlag for konfiskation, fordi ejeren af bilen ikke i tilstrækkelig grad har godtgjort, at et erstatningskrav er illusorisk, eller der i øvrigt foreligger andre grunde til at undlade konfiskation, og der alene er tvivl om opgørelsen af erstatningskravets eksakte størrelse. I et sådan tilfælde vil spørgsmålet om konfiskation kunne behandles, og den nærmere økonomiske opgørelse af erstatningskravet vil herefter kunne udskilles efter § 991, stk. 4.

Ejeren vil på ethvert trin indtil sagens optagelse til dom kunne trække sin begæring om, at erstatningskravet i anledning af konfiskationen behandles under straffesagen eller under en selvstændig sag om konfiskationen, tilbage, og i stedet indbringe kravet i den borgerlige retsplejes former, jf. § 991, stk. 5. I så fald vil retten skulle tage stilling til spørgsmålet om konfiskation på det foreliggende grundlag.

3. Forholdet til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention

3.1. Artikel 1 i første tillægsprokotol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.

Artikel 1 i første tillægsprotokol (TP 1) til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention (EMRK) har følgende ordlyd:

”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 bestemmelser 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. ”

EMRK TP 1 artikel 1 indeholder tre forskellige regler. Den første regel, jf. stk. 1, 1. pkt., udtrykker et generelt princip om respekt for ejendom. Den anden regel, jf. stk. 1, 2. pkt., foreskriver, at berøvelse af ejendom kun kan ske under visse betingelser, mens den tredje regel, jf. stk. 2, anerkender konventionsstaternes ret til at kontrollere udøvelsen af ejendomsretten. Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol (Domstolen) har udtalt, at den anden og tredje regel er udtryk for særlige former for indgreb i retten til respekt for ejendom, og at de skal anvendes i lyset af de generelle principper, der kan udledes af den første regel, jf. f.eks. Domstolens dom af 24. oktober 1986 i sagen *AGOSI mod Storbritannien*, pr. 48. I vidt omfang vil vurderingen af, om et indgreb er berettiget, være sammenfaldende, uanset hvilken af de tre regler der finder anvendelse på en konkret sag, jf. Jon Fridrik Kjølbro, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention for praktikere (5. udgave, 2020), side 1338.

Det følger af Domstolens praksis, at indgreb i ejendomsretten skal opfylde en række betingelser. Indgrebet skal for det første ske med respekt af legalitetskravet, hvilket navnlig indebærer, at der skal være hjemmel i national ret, og at denne hjemmel skal være tilstrækkeligt tilgængelig, præcis og forudsigelig. Et indgreb i ejendomsretten skal for det andet ske i samfundets (almenhedens) interesse, dvs. forfølge et anerkendelsesværdigt formål. For det tredje skal der foreligge en rimelig balance mellem på den ene side hensynet til samfundets interesse i indgrebet og på den anden side hensynet til beskyttelsen af individets ejendomsret, således at den, som indgrebet retter sig imod, ikke kommer til at bære en individuel og uforholdsmæssig byrde. Der kan bl.a. henvises til Domstolens dom af 13. oktober 2015 i sagen *Ünsped Paket Servisi mod Bulgarien*, pr. 36-38.

Konventionsstaterne er tillagt en bred skønsmargin ved vurderingen af, om der foreligger en sådan rimelig balance, jf. bl.a. Domstolens dom af 28. juni 2018 i sagen *G. I. E. M. s.r.l. m.fl. mod Italien*, pr. 293.

Det følger endvidere af Domstolens praksis, at der af EMRK TP 1 artikel 1 kan udledes en processuel beskyttelse af den, som et indgreb i ejendomsretten retter sig imod. Domstolen har således i bl.a. den ovennævnte dom i *G. I. E. M.* -sagen, pr. 302, udtalt, at den, som et indgreb retter sig imod, skal have en rimelig mulighed for effektivt at anfægte indgrebet over for de kompetente myndigheder i en kontradiktorisk procedure, der respekterer princippet om ligestilling af parterne (”equality of arms”).

Det fremgår af Domstolens praksis, at Domstolen ved sin bedømmelse af indgreb i EMRK TP 1 artikel 1 foretager en konkret helhedsvurdering af sagen og vurderer de forskellige interesser, der er involveret, herunder om der er udbetalt kompensation, parternes adfærd, de anvendte foranstaltninger og den måde, hvorpå de gennemføres, herunder om foranstaltningerne har medført uvished for enkeltpersoner, jf. bl.a. Domstolens dom af 22. juni 2004 i sagen *Broniowski mod Polen*, pr. 151.

3.2. Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols praksis vedrørende tredjemandskonfiskation

Domstolen har i flere tilfælde forholdt sig til, om konfiskation fra ejeren af aktiver, der af tredjemand er blevet anvendt til at begå et strafbart forhold, har været i overensstemmelse med EMRK TP 1 artikel 1. Det bemærkes, at Domstolen ikke ses at have taget stilling til en ordning som den foreslåede, der indebærer, at der som udgangspunkt skal ske konfiskation, herunder tredjemandskonfiskation, af køretøjer, som har været anvendt til de alvorligste færdselsovertrædelser. Det bemærkes endvidere, at Domstolens praksis vedrørende konfiskation fra tredjemand i et vist omfang synes at være uensartet og at bære præg af at være under udvikling.

Det fremgår af Domstolens praksis, at Domstolen i sådanne sager – i overensstemmelse med, hvad der er anført om Domstolens praksis ovenfor – foretager en konkret helhedsvurdering, jf. f.eks. Domstolens dom af 17. januar 2017 i sagen *B. K. M. Lojistik Tasimacilik Ticaret Limited Sirketi mod Slovenien*, pr. 43.

Det følger desuden af Domstolens praksis, at tredjemandskonfiskation af køretøjer, der har været anvendt til at begå strafbare handlinger, efter omstændighederne kan være et berettiget indgreb i ejendomsretten efter EMRK TP 1 artikel 1, hvor konfiskationen foretages med det formål at forhindre kriminalitet, jf. Domstolens dom af 28. april 2016 i sagen *Vasilevski mod Makedonien*, pr. 54, eller begrundet i hensynet til færdselssikkerheden, jf. Domstolens dom af 28. april 2016 i sagen *Sulejmani mod Makedonien*, pr. 38.

3.3. Den foreslåede ordning om udvidet adgang til konfiskation

Den foreslåede ordning indebærer, at et køretøj som udgangspunkt skal konfiskeres, hvis det er blevet anvendt til at begå en af de overtrædelser af færdselsloven eller straffeloven, der omfattes af forslaget, uanset om overtrædelsen er begået af ejeren af køretøjet eller af tredjemand. Udgangspunktet fraviges, hvis køretøjet er stjålet, eller konfiskation undtagelsesvis vil være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren.

Et indgreb som det foreslåede vurderes at ville udgøre et indgreb i ejendomsretten efter EMRK TP 1 artikel 1.

Et sådant indgreb forudsætter for det første, at der er en tilstrækkeligt tilgængelig, præcis og forudsigelig hjemmel i national ret. En sådan hjemmel skabes med lovforslaget.

For det andet stilles der krav om, at indgrebet sker til varetagelse af en anerkendelsesværdig samfundsinteresse. 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.

Det er for det tredje en betingelse efter Domstolens praksis, at aktivets ejers processuelle rettigheder respekteres. Således skal ejeren have adgang til at gøre indsigelse mod konfiskationen og fremlægge sine synspunkter i en kontradiktorisk proces, der respekterer princippet om parternes ligestilling, jf. navnlig den ovennævnte dom i sagen *Vasilevski mod Makedonien.* Denne betingelse har nær sammenhæng med betingelsen, der nævnes straks nedenfor, og de to betingelser behandles derfor samlet.

Endelig er det en betingelse, at der foreligger en rimelig balance mellem på den ene side de hensyn i almenhedens interesse, der forfølges, dvs. samfundets generelle interesse i færdselssikkerhed og kriminalitetsbekæmpelse, og på den anden side hensynet til ejeren af køretøjet. Det bemærkes i den forbindelse, at der i almindelighed vurderes at foreligge en sådan rimelig balance i de tilfælde, hvor ejeren er identisk med den fører af køretøjet, som har begået den omhandlede overtrædelse. Det følgende tager således alene sigte på tilfælde, hvor der sker konfiskation fra en ejer, der ikke som fører er ansvarlig for den eller de lovovertrædelser, der begrunder indgrebet i form af konfiskation.

Som nævnt ovenfor synes Domstolens praksis på dette punkt at være uensartet og at bære præg af at være under udvikling. Der synes således navnlig at kunne spores en uenighed blandt visse af Domstolens dommere om, hvilken betydning de relevante momenter skal tillægges i den konkrete afvejning af de involverede interesser, jf. navnlig Domstolens dom af 17. januar 2017 i sagen *B. K. M. mod Slovenien* og Domstolens dom af 4. juli 2017 i sagen *Benz mod Rumænien* samt dissenserne til disse domme.

Praksis er således ikke nødvendigvis ensartet med hensyn til den betydning, Domstolen tillægger ejerens forhold, herunder ejerens adfærds sammenhæng med den begåede kriminalitet. I Domstolens dom af 17. september 2015 i sagen *Andonoski mod Makedonien* og i de ovennævnte domme i *Vasilevski*- og

B. K. M. -sagerne, tillægges det væsentlig vægt, at ejeren af køretøjerne ikke havde mulighed for at undgå konfiskation ved at påberåbe sig god tro. Omvendt accepterede Domstolen i *Benz*-sagen og ved afgørelse af 17. maj 2018 i sagen *Comautosport Leasing mod Rumænien* en ordning med obligatorisk og undtagelsesfri konfiskation uanset ejerens subjektive forhold. Ved afgørelse af 10. april 2003 i sagen *Yildirim mod Italien* accepterede Domstolen en endog meget vidtgående formodningsregel for konfiskation, der dog efter omstændighederne kunne afkræftes.

Praksis er heller ikke nødvendigvis ensartet med hensyn til, om en adgang for ejeren til at søge erstatning hos personen, der har begået den konfiskationsudløsende strafbare handling, kan opveje en ordning med undtagelsesfri konfiskation. Ifølge Domstolens faste praksis er det utilstrækkeligt at henvise ejeren til at søge erstatning i de tilfælde, hvor konkrete omstændigheder gør en sådan erstatningsadgang illusorisk, herunder ved gerningsmandens død eller konkurs. Uden for sådanne tilfælde er praksis ikke klar. I dommen i *B. K. M. mod Slovenien,* som på dette punkt finder støtte i dissensen i *Benz mod Rumænien*, indikeres det, at det ikke er i overensstemmelse med EMRK TP 1 artikel 1 at konfiskere et køretøj fra en godtroende ejer, uanset om ejeren måtte have adgang til at anlægge et erstatningssøgsmål mod gerningsmanden. Omvendt følger det af dommen i *Benz mod Rumænien* og afgørelsen i *Comautosport Leasing mod Rumænien*, at en obligatorisk og undtagelsesfri konfiskationsordning kan accepteres, hvis der er adgang til at søge erstatning, og denne adgang ikke konkret er illusorisk.

På den baggrund, og i lyset af de krav, som Domstolen almindeligvis stiller til indgreb i ejendomsretten, må det lægges til grund, at der ved bedømmelsen af, om der foreligger en rimelig balance mellem samfundets og den enkelte ejers interesser, skal foretages en konkret og samlet helhedsvurdering af samtlige relevante forhold. Det må antages, at ingen enkeltelementer i sig selv er afgørende, så længe ejerens processuelle rettigheder respekteres.

Ved denne helhedsvurdering indgår ejerens adfærd, herunder i hvilken grad ejeren har udvist agtpågivenhed, og adfærdens sammenhæng med den konkrete forseelse som et blandt en række momenter. Vurderingen må endvidere bl.a. inddrage konfiskationens personlige og økonomiske konsekvenser for ejeren samt ejerens adgang til at opnå erstatning for det tab, ejeren måtte lide ved konfiskationen, herunder hvor effektiv og tilgængelig adgangen hertil er. Det må endvidere indgå, om konfiskationen er en automatisk og ufravigelig følge af den relevante lovovertrædelse, eller om der er mulighed for at gøre undtagelse i tilfælde, hvor særlige grunde taler derfor.

Helhedsvurderingen må foretages i lyset af den vide skønsmargin, som konventionsstaterne er tillagt for så vidt angår indgreb i ejendomsretten efter EMRK TP 1 artikel 1, herunder ved varetagelsen af hensynet til færdselssikkerheden og ved bekæmpelsen af kriminalitet.

Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse taler en række forhold for, at det ligger inden for konventionsstaternes vide skønsmargin at indføre en ordning som den foreslåede, hvorefter et køretøj som udgangspunkt skal konfiskeres uanset køretøjets ejerforhold, hvis det er blevet anvendt til at begå de alvorlige færdselslovovertrædelser, der er omfattet af lovforslaget, jf. nedenfor.

Forslaget forfølger tungtvejende hensyn til færdselssikkerheden og bekæmpelse af kriminalitet. Formålet med lovforslaget er således at forhindre meget alvorlige færdselsforseelser, der i særlig grad kan udsætte andre mennesker for livsfare.

Nødvendigheden af lovforslaget skal ses i lyset af, at såkaldt vanvidskørsel kan have – og gennem en årrække har haft – særdeles alvorlige og i værste tilfælde fatale konsekvenser, at det i praksis er tæt på umuligt for almindelige borgere at sikre sig herimod, og at problemets omfang er væsentligt. Hertil kommer de praktiske vanskeligheder, der med den nuværende regulering er forbundet med at forhindre dette. Som anført ovenfor under pkt. 2.5.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger. har Rigspolitiet

oplyst, at der er behov for at sætte ind over for bilister, der kører såkaldt vanvidskørsel i leasede køretøjer. Denne problemstilling skal endvidere ses i lyset af, at flere og flere borgere i dag leaser køretøjer frem for at eje, hvilket betyder, at de gældende konfiskationsregler mister deres effekt. Hertil kommer, at det i praksis er vanskeligt at bevise, at en person, der har udlånt sit køretøj, har været bekendt med, hvad det skulle anvendes til. Der er således med de nuværende regler dels risiko for, at gerningspersonen kan anvende køretøjet til på ny at begå alvorlige færdselslovsovertrædelser, dels en ikke uvæsentlig risiko for omgåelse.

Forslaget er herudover udformet således, at køretøjsejerens interesser i videst muligt omfang respekteres, mens det stadig sikres, at konfiskationsadgangen er effektiv i praksis.

Forslaget indebærer således ikke, at der undtagelsesfrit vil skulle ske konfiskation fra ejeren i tilfælde af en overtrædelse omfattet af den foreslåede ordning. Dels gøres der undtagelse for tilfælde, hvor køretøjet er stjålet, dels kan domstolene undlade konfiskation, hvis ejeren godtgør, at konfiskation undtagelsesvis vil være uforholdsmæssigt indgribende. Der er således med forslaget taget højde for, at særlige forhold undtagelsesvis kan føre til, at konfiskation må anses for et uforholdsmæssigt indgreb. Der henvises til pkt. 2.5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 14.

I medfør af den foreslåede § 119, stk. 6, har ejeren endvidere ret til en beskikket forsvarer under sagen, der kan varetage ejerens interesser, herunder både i forhold til spørgsmålet om konfiskation og i forhold til erstatningskravet mod føreren.

Hertil kommer, at ejeren efter de almindelige formueretlige regler kan rette et erstatningskrav mod føreren af køretøjet med henblik på at få dækket det tab, ejeren har lidt som følge af konfiskationen.

Leasingselskaber, udlejningsselskaber mv. kan i meget vidt omfang stille krav til en potentiel leasingtager eller lejer mv. Der kan både opstilles særlige aftalevilkår om konfiskation, hvorefter en lejer eller en leasingtager vil være erstatningsansvarlig, og der kan kræves dokumentation for f.eks. indtægt og skatteforhold mv. Dette muliggør, at selskaberne selv i vidt omfang kan sikre sig imod, at et efterfølgende krav mod leasingtager måtte blive illusorisk, og at selskaberne derfor i vidt omfang selv har mulighed for at sikre, at et erstatningskrav i tilfælde af konfiskation er effektivt i praksis. Det bemærkes endvidere, at forslaget alene gælder for leasingkontrakter mv., der er indgået efter den 16. december 2020, hvorfor selskaberne ved indgåelse af kontrakter og eventuelt ved tilpasning af deres forretningsmodel har mulighed for at indrette sig på den risiko, der følger af, at leasede køretøjer kan konfiskeres.

For så vidt angår ejere af køretøjer, der udlåner deres køretøj privat til eksempelvis familiemedlemmer eller venner, bemærkes det, at de i almindelighed må forudsættes at have tilstrækkeligt kendskab til låneren, herunder dennes personlige forhold, til at kunne vurdere risikoen for, at køretøjet anvendes uforsvarligt, eller at låneren ikke har mulighed for at dække et eventuelt erstatningskrav.

Endelig bemærkes det, at ejeren af et køretøj, der er blevet anvendt til at begå de af forslaget omfattede færdselslovovertrædelser, og som på den baggrund kan konfiskeres, med forslaget har adgang til effektiv prøvelse af både beslaglæggelsen og den efterfølgende konfiskation af køretøjet, jf. nærmere pkt. 2.5.1.3 og 2.5.1.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Endvidere er ejeren af køretøjet ikke alene henvist til at anlægge særskilt erstatningssag mod føreren, idet erstatningskravet i overensstemmelse med den forslåede § 119, stk. 7, i færdselsloven som hovedregel kan fremsættes under straffesagen mod føreren. Det bemærkes desuden, at spørgsmålene om konfiskation og erstatning i anledning af konfiskation forudsættes at skulle behandles samlet. I det omfang spørgsmålet om erstatning i anledning af konfiskationen udskilles fra straffesagen, vil spørgsmålet om konfiskation således også skulle udskilles til behandling i en samlet sag med erstatningsspørgsmålet, medmindre retten kan tage stilling til spørgsmålet om konfiskation uden at forfølge kravet om erstatning. Ejeren af et køretøj, som på baggrund førerens

lovovertrædelse konfiskeres, vil således som udgangspunkt have adgang til at udtale sig og fremkomme med sit erstatningskrav i anledning af konfiskationen i forbindelse med rettens behandling af spørgsmålet om konfiskationen.

Henset til det anførte og til den vide skønsmargin, konventionsstaterne er tillagt for så vidt angår indgreb i ejendomsretten efter EMRK TP 1 artikel 1, herunder i forbindelse med bekæmpelse af kriminalitet, er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at forslaget kan gennemføres inden for rammerne af EMRK.

Som det imidlertid fremgår ovenfor, ses Domstolen ikke at have været forelagt en helt tilsvarende ordning som den foreslåede. I lyset heraf, og da Domstolens praksis på området som nævnt i et vist omfang synes at være uensartet og at bære præg af at være under udvikling, kan det ikke udelukkes, at der i konkrete tilfælde vil kunne være en mindre procesrisiko ved at anvende de foreslåede regler om tredjemandskonfiskation i praksis.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget er en udmøntning af en række af de tiltag, der kræver lovændring, som fremgår af regeringsinitiativet mod vanvidskørsel "Vanvidskørsel skal stoppes" fra februar 2020.

Lovforslaget forventes at medføre merudgifter på Justitsministeriets område på op til 71,6 mio. kr. årligt fuldt indfaset.

Udgifterne kan først og fremmest henføres til forslaget om en udvidelse af adgangen til konfiskation af køretøj anvendt til vanvidskørsel – uanset om føreren selv er ejer af køretøjet, eller køretøjet er ejet af tredjemand.

Idet alle køretøjer anvendt til vanvidskørsel som udgangspunkt vil blive konfiskeret, er det vurderingen, at flere køretøjer fremadrettet vil skulle beslaglægges og efterfølgende konfiskeres sammenlignet med i dag. Udgifterne til konfiskation kan derfor primært henføres til politiets merudgifter forbundet med selve beslaglæggelsen, den fysiske opbevaring af køretøjerne frem mod domstolsbehandling af konfiskationsspørgsmålet samt den efterfølgende bortauktionering af køretøjerne. Derudover er der mindre merudgifter til anklagemyndigheden og domstolene i de tilfælde, hvor der vil skulle ske en domstolsprøvelse af beslaglæggelsen.

Det forventes derudover, at en stigning i antallet af konfiskerede køretøjer vil medføre et merprovenu til staten på ca. 20,6 mio. kr. årligt fuldt indfaset.

Udgifterne på Justitsministeriets område kan derudover henføres til forslagene om skærpede straffe ved høje hastighedsforseelser, udvidelse af frakendelse af førerretten til tre år, skærpede straffe ved kørsel i frakendelsestiden efter frakendelse af førerretten som følge af vanvidskørsel og skærpet straf ved ulovlig kap- og væddekørsel.

Udgifterne forbundet med strafskærpelser kan primært henføres til udvidelse af frakendelse af førerretten til tre år og skærpelsen af straffen for kørsel i frakendelsestiden efter frakendelse af førerretten som følge af vanvidskørsel. Forslaget forventes at medføre en øget sagsmængde i retssystemet sammenlignet med i dag. Størstedelen af merudgifterne kan henføres til kriminalforsorgen som følge af en øget strafmasse.

Derudover forventes strafskærpelserne at medføre mindre merudgifter til politiet, anklagemyndig-heden og domstolene, som primært er forbundet med en mere ressourcekrævende domstolsbehandling i forhold til i dag.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Den med lovforslagets foreslåede adgang til at konfiskere køretøjer uanset ejerforhold ved de alvorligste overtrædelser af færdselsloven vil kunne medføre øgede udgifter for leasing- og udlejningsselskaber samt dele- og bybilsbranchen.

Et økonomisk tab som følge af konfiskation af leasede eller udlejede køretøjer vil dog efterfølgende kunne gøres gældende mod den pågældende fører, således at selskaberne herved vil kunne kompenseres for det tab, som konfiskationen medfører.

Det vurderes endvidere, at antallet af tilfælde, hvor konfiskation bliver aktuelt, vil være begrænset i forhold til det samlede antal af leasede og udlejede køretøjer, idet lovforslaget alene medfører adgang til konfiskation uanset ejerforhold ved de alvorligste overtrædelser af færdselsloven.

Lovforslaget har ikke i øvrigt økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Principperne for agil lovgivning er ikke relevante for lovforslaget, da lovforslaget ikke omhandler forretningsmodeller, innovation eller særlige teknologier.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. Klima- og miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen klima- eller miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag er den 16. december 2020 sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

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

10. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslag

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/¬merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Det forventes, at en stigning i antallet af konfiskerede køretøjer vil medføre et merprovenu til staten på ca. 20,6 mio. kr. årligt fuldt indfaset.	Lovforslaget forventes at medføre merudgifter på Justitsministeriets område på op til i alt 71,6 mio. kr. årligt fuldt indfaset.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslagets foreslåede regler om konfiskation vil kunne medføre øgede udgifter for leasing- og udlejningsselskaber samt for dele- og bybilsbranchen. Et økonomisk tab som følge af konfiskation af leasede eller udlejede køretøjer vil dog efterfølgende kunne gøres gældende mod den pågældende fører, således at selskaberne herved vil kunne kompenseres for det tab, som konfiskationen medfører.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klima- og miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-lovgivning/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Færdselslovens § 117 a, stk. 2, nr. 1 og 2, indeholder en opremsning af de tilfælde, hvor straffen for kørsel i frakendelsestiden efter § 117 a, stk. 1, kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder.

I lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås det, at der indsættes et nyt nr. 3 i § 117 a, stk. 2, hvorefter straffen for kørsel i frakendelsestiden endvidere vil kunne stige til fængsel i indtil 1 år og 6 måneder, hvis førerretten er frakendt ubetinget for spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller hvis førerretten er frakendt ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3.

Som følge af den foreslåede indsættelse af et nr. 3 i § 117 a, stk. 2, er det nødvendigt at foretage en redaktionel ændring af § 117 a, stk. 2, nr. 1. Det foreslås derfor, at ordet ”eller” udgår og erstattes med et komma.

Ændringen i § 117 a, stk. 2, nr. 1, er således alene en redaktionel ændring som følge af den foreslåede indførelse af et nr. 3 i § 117 a, stk. 2, og medfører ikke materielle ændringer i § 117 a, stk. 1, nr. 1.

Til nr. 2

Færdselslovens § 117 a, stk. 2, nr. 1 og 2, indeholder en opremsning af de tilfælde, hvor straffen for kørsel i frakendelsestiden efter § 117 a, stk. 1, kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder.

I lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås det, at der indsættes et nyt nr. 3 i § 117 a, stk. 2, hvorefter straffen for kørsel i frakendelsestiden endvidere vil kunne stige til fængsel i indtil 1 år og 6 måneder, hvis førerretten er frakendt ubetinget for spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller hvis førerretten er frakendt ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3.

Som følge af den foreslåede indsættelse af et nr. 3 i § 117 a, stk. 2, er det nødvendigt at foretage en redaktionel ændring af § 117 a, stk. 2, nr. 2. Det foreslås derfor, at bestemmelsens afsluttende tegnsætningsmæssige punktum udgår og erstattes med ”eller”.

Ændringen i § 117 a, stk. 2, nr. 2, er således alene en redaktionel ændring som følge af den foreslåede indførelse af et nr. 3 i § 117 a, stk. 2, og medfører ikke materielle ændringer i § 117 a, stk. 1, nr. 2.

Til nr. 3

I medfør af § 117 a, stk. 2, kan straffen efter § 117 a, stk. 1, for kørsel i frakendelsestiden stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren enten findes skyldig i flere tilfælde af kørsel i frakendelsestiden, jf. stk. 2, nr. 1, eller hvis føreren tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden, jf. stk. 2, nr. 2.

§ 117 a, stk. 2, nr. 1, omhandler den situation, hvor der er flere førstegangskørsler i frakendelsestiden til samlet pådømmelse. Kørslerne er således ikke adskilt af en mellemliggende afgørelse.

§ 117 a, stk. 2, nr. 2, omhandler gentagelsestilfælde. Det vil sige, at den aktuelle kørsel har fundet sted efter en tidligere dom eller vedtagelse for kørsel i frakendelsestiden.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at der indføres en ny bestemmelse i § 117 a, stk. 2, som nr. 3, hvoraf vil følge, at straffen efter stk. 1 om kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren er frakendt retten til at være eller blive fører af køretøj som nævnt i stk. 1 ubetinget

for spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller er frakendt førerretten ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.

Den foreslåede bestemmelse finder i medfør af den gældende i § 117 a, stk. 1, 1. pkt., anvendelse for kørsel med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, hvis førerretten til et sådant køretøj er frakendt føreren ubetinget.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at kørsel i frakendelsestiden vil kunne straffes med fængsel allerede i førstegangstilfælde, hvis kørslen finder sted i frakendelsestiden for en frakendelse, der skyldes spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, særlig hensynsløs kørsel (§ 126, stk. 1, nr. 4), eller de groveste hastighedsovertrædelser (§ 126, stk. 1, nr. 10 og 11).

Der foreslås følgende retningslinjer for fastsættelse af straffen efter den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3, i førstegangstilfælde og i gentagelsestilfælde:

	Kørsel i frakendelsestiden ved ubetinget frakendelse for spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11
1. gang	20 dages fængsel
2. gang	30 dages fængsel
3. gang	40 dages fængsel
4. gang	50 dages fængsel
5. gang	60 dages fængsel
6. gang	70 dages fængsel

Det er som udgangspunkt ikke hensigten, at frihedsstraffen efter omstændighederne skal gøres betinget med vilkår om samfundstjeneste.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og de angivne strafniveauer vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Den foreslåede bestemmelse i § 117 a, stk. 2, nr. 3, og hermed de foreslåede retningslinjer for straffastsættelsen, vil finde anvendelse i alle tilfælde af kørsel i frakendelsestiden for en ubetinget frakendelse, der skyldes spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, eller for en ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.

Ved flere kørsler i frakendelsestiden til samtidig pådømmelse i enten førstegangs- eller gentagelsestilfælde anvendes princippet om modereret kumulation, således at der foretages en vis reduktion i fængselsstraffens længde i forhold til en fuldstændig sammenlægning af straffen for de enkelte forhold.

I tilfælde, hvor der ved samme kørsel både er tale om en overtrædelse af en eller flere af de af færdselslovens øvrige bestemmelser, der straffes med bøde, og kørsel i frakendelsestiden omfattet af den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3, skal straffen udmåles som frihedsstraf for overtrædelse af § 117 a, stk. 1, jf. § 117 a, stk. 2, nr. 3, og idømmelse af en bøde for den pågældende overtrædelse af færdselslovens øvrige regler, jf. princippet om absolut kumulation i færdselslovens § 118 a, stk. 3.

Der kan tillige forekomme tilfælde, hvor der ved samme kørsel både er tale om en overtrædelse af de af færdselslovens øvrige bestemmelser, der straffes med frihedsstraf (herunder f.eks. visse overtrædelser

af § 53 om spirituskørsel, og som foreslået ved nærværende lovforslag overtrædelse af § 37, stk. 4, og de groveste overtrædelser af §§ 42 eller 43), og kørsel i frakendelsestiden efter den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3. Hvis de konkrete omstændigheder i sagen i sådanne tilfælde indebærer, at straffen for kørsel i frakendelsestiden isoleret set ville medføre en højere straf end straffen for den anden færdselslovsovertrædelse, skal straffen fastsættes med udgangspunkt i den højere straf for kørsel i frakendelsestiden efter den foreslåede § 117 a, stk. 2, nr. 3. Ved udmåling af straffen vil man ud fra princippet om modereret kumulation således også skulle tage højde for den anden færdselslovsovertrædelse.

Til nr. 4

Færdselslovens § 118 indeholder regler om straffastsættelse for overtrædelser af reglerne i færdselsloven.

Ifølge § 118, stk. 1, 1. pkt., straffes overtrædelser af færdselsloven med bøde, jf. dog stk. 10. I medfør af § 118, stk. 10, kan straffen efter stk. 1 stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder under de i § 126, stk. 4, nævnte omstændigheder.

I lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås det at ændre reglerne herom således, at der indsættes et nyt stk. 11 i § 118, hvoraf følger, at overtrædelse af bestemte regler i færdselsloven vil skulle straffe med fængsel. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5.

Som følge af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 5, er det nødvendigt, at der i *§ 118, stk. 1, 1. pkt.,* tillige henvises til det nye stk. 11. Det foreslås derfor, at henvisningen til stk. 10 i § 118, stk. 1, 1. pkt., ændres til en henvisning til stk. 10 og 11.

Ændringen i § 118, stk. 1, 1. pkt., er således alene en teknisk konsekvensændring som følge af den foreslåede indførelse af et nyt stk. 11 om fængselsstraf i § 118.

Til nr. 5

Overtrædelse af færdselslovens § 37, stk. 4, om ulovlig kap- og væddekørsel, og lovens bestemmelser i §§ 42 og 43 om hastighedsgrænser straffes i medfør af § 118, stk. 1, nr. 1, med bøde.

Det følger af færdselslovens § 118, stk. 2, 1. og 2. pkt., at der ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning skal tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastighedsovertrædelse medfører. Ved hastighedsovertrædelser på motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover udmåles en skærpet bøde.

Der skal endvidere ifølge færdselslovens § 118, stk. 4, udmåles en særligt skærpet bøde, jf. stk. 2, ved hastighedsovertrædelser på andre veje end motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og motorveje, hvis hastighedsoverskridelsen er på 30 pct. eller derover.

Ifølge færdselslovens § 118, stk. 3, skal det ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, jf. stk. 2, tillige indgå som en skærpende omstændighed, hvis hastigheden har udgjort 140 km i timen eller derover. Bestemmelsen danner grundlag for det såkaldte højhastighedstillæg, der skal tillægges den bøde, som i øvrigt udmåles efter retningslinjerne i henhold § 118, stk. 2 og 4.

Ifølge færdselslovens § 118, stk. 10, kan straffen for overtrædelse af færdselslovens § 37, stk. 4, om ulovlig kap- og væddekørsel, og lovens bestemmelser om hastighedsgrænser i §§ 42 og 43 under de i § 126, stk. 1, nr. 4, nævnte omstændigheder stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder.

I medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, skal førerretten frakendes ubetinget, hvis føreren ved kørslen 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. Bestemmelsen i § 118, stk. 10, betyder således, at straffen for overtrædelse af § 37, stk. 4, samt §§ 42 og 43 kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren herved 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.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1 og 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at der indføres et *nyt stk. 11* i § 118, hvoraf følger, at føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, vil skulle straffes med fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren overtræder § 37, stk. 4, overtræder §§ 42 eller 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, hvis hastigheden har udgjort 200 km i timen eller derover, eller overtræder §§ 42 eller 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 100 pct., hvis hastigheden har udgjort mere end 100 km i timen.

Der lægges op til, at straffen for overtrædelse af færdselslovens § 37, stk. 4, om ulovlig kap- og væddekørsel i førstegangstilfælde som udgangspunkt skal fastsættes til 20 dages ubetinget fængsel.

Der foreslås herefter følgende retningslinjer for straffastsættelse efter den foreslåede § 118, stk. 11, nr. 1, om ulovlig kap- og væddekørsel, for førstegangstilfælde og i gentagelsestilfælde:

	Ulovlig kap- og væddekørsel
1. gang	20 dages fængsel
2. gang	30 dages fængsel
3. gang	40 dages fængsel
4. gang	50 dages fængsel
5. gang	60 dages fængsel
6. gang	70 dages fængsel

Ved flere kørsler til samtidig bedømmelse i enten førstegangs- eller gentagelsestilfælde anvendes princippet om modereret kumulation, således at der foretages en vis reduktion i fængselsstraffens længde i forhold til en fuldstændig sammenlægning af straffen for de enkelte forhold.

Der lægges op til, at straffen for at overtræde §§ 42 eller 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, hvis hastigheden har udgjort 200 km i timen eller derover, eller for at overtræder §§ 42 eller 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 100 pct., hvis hastigheden har udgjort mere end 100 km i timen, i førstegangstilfælde som udgangspunkt skal fastsættes til 20 dages ubetinget fængsel.

Der foreslås herefter følgende retningslinjer for straffastsættelse efter den foreslåede § 118, stk. 11, nr. 2 og 3 om de anførte hastighedsovertrædelser for førstegangstilfælde og i gentagelsestilfælde:

	- Kørsel med mere end 100 km i timen, og samtidig hastighedsoverskridelse med mere end 100 pct. - Kørsel med mere end 200 km i timen
1. gang	20 dages fængsel
2. gang	30 dages fængsel

3. gang	40 dages fængsel
4. gang	50 dages fængsel
5. gang	60 dages fængsel
6. gang	70 dages fængsel

Ved flere kørsler til samtidig bedømmelse i enten førstegangs- eller gentagelsestilfælde anvendes princippet om modereret kumulation, således at der foretages en vis reduktion i fængselsstraffens længde i forhold til en fuldstændig sammenlægning af straffen for de enkelte forhold.

Det er som udgangspunkt ikke hensigten, at frihedsstraffen efter den foreslåede § 118, stk. 11, nr. 1-3, efter omstændighederne skal gøres betinget med vilkår om samfundstjeneste.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og de angivne strafniveauer vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Det følger af den foreslåede § 118, stk. 11, at den finder anvendelse for kørsel med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert. Bestemmelsen finder således anvendelse for kørsel med bil, herunder lastbil og bus, motorcykel, stor knallert, traktor og motorredskab, jf. herved definitionen af motordrevet køretøj i færdselslovens § 2, nr. 14, jf. § 56 og § 62 om kørekort. Den foreslåede bestemmelse finder ifølge bestemmelsens ordlyd ikke anvendelse for kørsel på lille knallert.

Den foreslåede § 118, stk. 11, finder anvendelse for tilfælde af ulovlig kap- og væddekørsel samt de anførte groveste hastighedsovertrædelser. Bestemmelsen medfører således, at ulovlig kap- og væddekørsel samt alle hastighedsovertrædelser, hvor hastigheden har udgjort 200 km i timen eller derover, eller 100 km i timen eller derover med en samtidig overtrædelse af hastighedsgrænsen med mere end 100 pct., som udgangspunkt vil skulle straffes med fængsel, uanset de øvrige konkrete forhold ved kørslen, og uanset om der konkret er opstået eller har været risiko for fare for andre trafikanter eller personer ved vejen.

Til nr. 6

Færdselslovens § 119, stk. 1, regulerer den processuelle behandling af straffesager om overtrædelse af færdselsloven.

Det følger af færdselslovens § 119, stk. 1, at sager om overtrædelse af denne lov behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 76-78 og 80, medmindre sagen kan afgøres med vedtagelse efter § 119 a. Færdselslovens § 119 a, regulerer betingelserne for, at en færdselslovsovertrædelse kan afgøres udenretligt.

Af § 119, stk. 1, følger det, at færdselslovsovertrædelser som udgangspunkt behandles efter samme regler som andre straffesager. Det betyder bl.a., at de sager, hvor der i retten ikke skal medvirke domsmænd, behandles efter retsplejelovens kapitel 80. Kan sagen behandles som en tilståelsessag, finder reglerne i retsplejelovens kapitel 76 anvendelse. Skal der i sagen medvirke domsmænd, behandles sagen efter retsplejelovens kapitel 77.

I det omfang færdselsloven ikke indeholder særregler om procesmåden, behandles sager om overtrædelse af færdselsloven efter retsplejelovens almindelige regler.

I lovforslaget § 1, nr. 6, foreslås det, at færdselslovens *§ 119, stk. 1,* ændres, så det fremover eksplicit

fremgår, at sager om tredjemandskonfiskation af køretøjer anvendt til vanvidskørsel efter det foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 76-78 og 80.

Det følger af retsplejelovens § 684, stk. 1, nr. 3, at retsplejelovens fjerde bog om strafferetsplejen finder anvendelse for de i straffelovens kapitel 9 foreskrevne retsfølger af strafbare handlinger, herunder konfiskation, eller tilsvarende retsfølger foreskrevne i andre love. Den foreslåede ændring er således alene en tydeliggørelse af, at strafferetsplejens regler også finder anvendelse i sager om tredjemandskonfiskation efter færdselsloven.

Som nærmere beskrevet i pkt. 2.5.1.5 kommer strafferetsplejens regler imidlertid til anvendelse med fornødne tillempelser, idet konfiskationssagen omfatter en tredjemand, som hverken er sigtet eller tiltalt i det strafbare forhold, der har givet anledning til konfiskationen. Det betyder bl.a., at en sag om konfiskation efter det foreslåede § 133 a, stk. 2, nr. 2, over for tredjemand skal indledes med en tilkendegivelse om konfiskation. Straffesagen mod føreren indledes som hidtil med et anklageskrift, jf. retsplejelovens § 834. Det betyder også, at køretøjets ejer har ret til at udtale sig under konfiskationssagen, at tredjemand skal afholde konfiskationssagens omkostninger, hvis konfiskationen vurderes berettiget, samt at tredjemand har ret til at få beskikket en offentlig forsvarer.

Det fremgår ikke i dag entydigt af retspraksis, om anke af konfiskationsspørgsmålet skal ske i den borgerlige retsplejes former eller i strafferetsplejens former. Eftersom sager om konfiskation behandles i strafferetsplejens former, forudsættes det imidlertid, at tredjemands anke af konfiskationsspørgsmålet efter det foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., ligeledes vil skulle behandles efter disse regler.

Til nr. 7

Det følger af retsplejelovens § 684, stk. 1, nr. 3, at retsplejelovens fjerde bog om strafferetsplejen finder anvendelse for de i straffelovens kapitel 9 foreskrevne retsfølger af strafbare handlinger, herunder konfiskation, eller tilsvarende retsfølger foreskrevne i andre love. Det følger af retsplejelovens kapitel 66, at en sigtet/tiltalt i visse tilfælde har ret til at få beskikket en offentlig forsvarer.

Strafferetsplejens regler finder således anvendelse med de nødvendige tillempelser i sager om tredjemandskonfiskation. Det er i retspraksis lagt til grund, at dette bl.a. indebærer, at et køretøjs ejer, der ikke var tiltalt for det strafbare forhold, der gav anledning til konfiskation, havde ret til at få beskikket en offentlig forsvarer under konfiskationssagen.

Retsplejelovens kapitel 89 om adhæsion angår forurettedes mulighed for at inddrage borgerlige krav under en straffe- sag. Der ses ikke at foreligge trykt retspraksis om, hvorvidt en tredjemand, der har fået konfiskeret sit køretøj som følge af en anden persons strafbare handlinger, kan betegnes som forurettet i medfør af retsplejelovens kapitel 89, og dermed kan rejse et erstatningskrav mod føreren under straffesagen i anledning af førerens konfiskationsudløsende strafbare handling. Det er således uafklaret, om tredjemand vil være omfattet af retsplejelovens regler om adhæsion.

Med lovforslagets § 1, nr. 7, foreslås det, at der indsættes en ny bestemmelse som færdselslovens *§ 119, stk. 6,* hvorefter retten i sager om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 2. pkt., efter begæring skal beskikke køretøjets ejer en offentlig forsvarer. Forsvareren skal bistå ejeren i forhold til spørgsmålet om, hvorvidt konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende samt eventuelle erstatningskrav som følge af konfiskationen. Køretøjets ejer skal endvidere vejledes om adgangen til forsvarerbeskikkelse.

Den foreslåede ændring indebærer en tydeliggørelse af, at køretøjets ejer i sager om konfiskation efter det foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., har ret til at få beskikket en offentlig forsvarer.

Henset til, at konfiskationssagen behandles efter strafferetsplejens almindelige regler, jf. retsplejelovens

§ 684, stk. 1, nr. 3, er den beskikkede forsvarer som udgangspunkt pålagt samme rettigheder og forpligtelser, når denne repræsenterer køretøjets ejer, som tiltaltes forsvarer er pålagt ifølge retsplejelovens kapitel 66 om sigtede og dennes forsvarer.

Ejerens beskikkede forsvarers rettigheder og forpligtelser er imidlertid begrænset til alene at finde anvendelse i forhold til spørgsmålet om konfiskation efter den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2., pkt. samt i forhold til erstatningspåstanden i anledning af konfiskationen. Det gælder, både når spørgsmålet om konfiskation behandles som en selvstændig sag i strafferetsplejens former, og når spørgsmålet om konfiskation behandles som led i straffesagen mod føreren.

Dette indebærer f.eks., at ejerens beskikkede forsvarer alene er forpligtet til at være til stede under hovedforhandlingen, når spørgsmålet om konfiskation efter det foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., eller erstatningskravet efter det foreslåede § 119, stk. 7, behandles, jf. retsplejelovens § 852, stk. 1. Hvis køretøjets ejers forsvarer udebliver fra hovedforhandlingen, når spørgsmålet om konfiskation skal behandles, må retten udsætte behandlingen af spørgsmålet om konfiskation. Den beskikkede forsvarers tilstedeværelse er således ikke påkrævet for så vidt angår behandling af spørgsmål, som ikke vedrører konfiskation. Dette omfatter også behandling af spørgsmålet om skyld i det strafferetlige forhold, der har givet anledning til konfiskationen. Udsættelsen af behandlingen af spørgsmålet om konfiskation har derfor ikke betydning for den videre behandling af straffesagen mod føreren.

Ejerens beskikkedes forsvarer skal ligeledes have adgang til straffesagens materiale for at kunne varetage sin klients interesser. Eftersom forsvareren alene skal varetage sin klients interesser vedrørende spørgsmålet om konfiskation efter den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt. samt i forhold til erstatningspåstanden i anledning af konfiskationen, vil den beskikkede forsvarer alene have ret til at gøre sig bekendt med det materiale, der konkret vedrører spørgsmålet om konfiskation efter den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., eller opgørelse af et eventuelt erstatningskrav efter den foreslåede § 119, stk. 7, jf. retsplejelovens § 729 a, stk. 2 og 3.

Materiale tilvejebragt til brug herfor kan f.eks. være dokumentation forejer/bruger forhold vedrørende det motordrevne køretøj, dokumentation for førerens økonomiske forhold, dokumentation for indgåelse af en leasingkontrakt eller relevante uddrag fra udskrift af afhøring af tiltalte.

Forsvareren har i medfør af retsplejelovens § 863 endvidere ret til at stille spørgsmål til føreren, som er relevant for vurderingen af, om konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Det kan f.eks. være information om ejerens økonomiske forhold og dennes betalingsevne, der er relevant at føre som bevis for, at et erstatningskrav mod føreren er illusorisk.

Afgrænsningen af den beskikkede forsvarers rettigheder og forpligtelser er i sagens natur alene relevant i de situationer, hvor spørgsmålet om konfiskation behandles som led i straffesagen mod føreren, og afgrænsningen har således til formål at varetage et hensyn til straffesagens fremme.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5.2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås endvidere med lovforslagets § 1, nr. 7, at der indsættes en ny bestemmelse som færdselslovens *§ 119, stk. 7,* hvorefter køretøjets ejer i sager om konfiskation efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, 2. pkt., kan påtale borgerlige krav efter reglerne i retsplejelovens kapitel 89. Forslaget indebærer, at køretøjets ejer sidestilles med en forurettet i forhold til retsplejelovens regler om adhæsion.

Det er således forudsat, at tredjemands erstatningskrav mod føreren i anledning af konfiskation efter det foreslåede §133 a, stk. 2, 2. pkt., skal behandles på samme måde som et erstatningskrav rejst af en forurettet under straffesager i anledning af andre lovovertrædelser.

Det indebærer, at køretøjets ejer gives adgang til at få sit krav om erstatning mod føreren i anledning af konfiskatio- nen pådømt under straffesagen mod føreren i de tilfælde, hvor konfiskationsspørgsmålet behandles som led i straffesagen mod føreren. Hvor konfiskationsspørgsmålet udskilles til selvstændig behandling, har tredjemand ret til at få sit krav om erstatning mod føreren i anledningen af konfiskationen pådømt under den selvstændige konfiskationssag.

Henset til, at tredjemandskonfiskation og erstatningsspørgs- målet kan have en vis indbyrdes sammen- hæng, fordi mu- ligheden for at få erstatning kan have betydning for vurde- ringen af, hvorvidt konfiska- tion i det pågældende tilfælde vil være uforholdsmæssigt indgribende, bør spørgsmålene om konfiskation og erstatning i anledning af konfiskation behandles sammen.

Ifølge retsplejelovens § 991, stk. 4, kan retten dog på ethvert trin under straffesagen nægte at forfølge et erstatningskrav, når den finder, at dets behandling under straffesagen ikke kan ske uden væsentlig ulempe. Af hensyn til, at der i visse tilfælde er en indbyrdes sammenhæng mellem spørgsmålet om tred- jemandskonfiskation og erstatning foreslås det, at retsplejelovens § 991, stk. 4, alene finder anvendelse i sager om tredjemandskonfiskation efter det foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., i det omfang, at retten kan afgøre spørgsmå- let om tredjemandskonfiskation uden samtidig at tage erstat- ningskravet under pådømmelse.

Som eksempel kan nævnes den situation, hvor retten finder det bevist, at der er grundlag for konfiskation, fordi ejeren af bilen ikke i tilstrækkelig grad har godtgjort, at et erstat- ningskrav er illusorisk, eller der i øvrigt foreligger andre grunde til at undlade konfiskation, men der alene er tvivl om opgørelsen af erstatningskravets størrelse. I et sådan tilfælde er der grundlag for at konfiskere bilen, og den nærmere øko- nomiske opgørelse af erstatningskravet vil herefter kunne udskilles efter § 991, stk. 4.

Ejeren vil på ethvert trin indtil sagens optagelse til dom kun- ne trække sin begæring om, at erstatnings- kravet i anledning af konfiskationen behandles under straffesagen eller under en selvstændig sag om konfiskationen, tilbage, og i stedet indbringe kravet i den borgerlige retsplejes former, jf. § 991, stk. 5. I så fald vil retten skulle tage stilling til spørgsmålet om konfiskation på det foreliggende grundlag.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5.2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 8

De overtrædelser, der medfører et klip i kørekortet, fremgår af færdselslovens § 125, stk. 2. En fører, der inden for en periode af tre år gør sig skyldig i tre kliprelevante overtrædelser af færdselsloven, skal frakendes førerretten betinget i forbindelse med klip nummer tre.

Ifølge § 125, stk. 1, nr. 1, udløser overtrædelse af færdselslovens § 37, stk. 4, om ulovlig kap- og væddekørsel et klip i kørekortet.

I lovforslagets § 1, nr. 11, foreslås det, at der indsættes et nyt nr. 12 og 13 i § 126, stk. 1, hvorefter føre- rretten vil skulle frakendes ubetinget ved overtrædelse af § 37, stk. 4, om ulovlig kap- og væddekørsel, og ved overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 4, om chikanøs kørsel, der hindrer politietseftersætning af andre køretøjer. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 11.

Som følge af bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 12, vil enhver overtrædelse af § 37, stk. 4, skulle med- føre en ubetinget frakendelse af førerretten i førstegangstilfælde. Som konsekvens heraf vil overtrædelser af § 37, stk. 4, ikke længere medføre et klip i kørekortet i henhold til § 125, stk. 2, nr. 1. Det foreslås derfor, at henvisningen til § 37, stk. 4, udgår af § 125, stk. 2, nr. 1.

Til nr. 9

Færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1-11, indeholder en opremsning af de tilfælde, hvor overtrædelser af færdselsloven medfører ubetinget frakendelse af førerretten til motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert.

I lovforslagets § 1, nr. 11, foreslås det, at der indsættes et nr. 12 og 13 i § 126, stk. 1, hvorefter førerretten vil skulle frakendes ubetinget ved overtrædelse af § 37, stk. 4, om ulovlig kap- og væddekørsel, og ved overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 4, om chikanøs kørsel der hindrer politiets eftersætning af andre køretøjer. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 11.

Som følge af den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 11, om indsættelse af de nye nr. 12 og 13 i § 126, stk. 1, er det nødvendigt at foretage en redaktionel ændring af *§ 126, stk. 1, nr. 10*. Det foreslås derfor, at ordet ”eller” udgår og erstattes med et komma.

Ændringen i § 126, stk. 1, nr. 10, er således alene en redaktionel ændring som følge af den foreslåede indførelse af de nye nr. 12 og 13 i § 126, stk. 1, og medfører ikke materielle ændringer i § 126, stk. 1, nr. 10.

Til nr. 10

Færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1-11, indeholder en opremsning af de tilfælde, hvor overtrædelser af færdselsloven medfører ubetinget frakendelse af førerretten til motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert.

I lovforslagets § 1, nr. 11, foreslås det, at der indsættes et nr. 12 og 13 i § 126, stk. 1, hvorefter førerretten vil skulle frakendes ubetinget ved overtrædelse af § 37, stk. 4, om ulovlig kap- og væddekørsel, og ved overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 4, hvis overtrædelsen angår chikanøs kørsel, der hindrer politiets eftersætning af andre køretøjer. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 11.

Som følge af den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 11, om indsættelse af de nye nr. 12 og 13 i § 126, stk. 1, er det nødvendigt at foretage en redaktionel ændring af *§ 126, stk. 1, nr. 11*. Det foreslås derfor, at bestemmelsen efter ”100 pct.” tilføjes et opremsende tegnsætningsmæssigt komma.

Ændringen i § 126, stk. 1, nr. 11, er således alene en redaktionel ændring som følge af den foreslåede indførelse af de nye nr. 12 og 13i § 126, stk. 1, og medfører ikke materielle ændringer i § 126, stk. 1, nr. 11.

Til nr. 11

Færdselslovens § 126, stk. 1, omhandler de tilfælde, hvor føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, skal frakendes førerretten ubetinget.

Overtrædelse af § 37, stk. 4, om ulovlig kap- og væddekørsel medfører ikke i sig selv ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, men alene et klip i kørekortet efter reglerne i § 125, stk. 2, nr. 1, og stk. 3. Efter omstændighederne kan overtrædelse af § 37, stk. 4 – og navnlig i kombination med andre færdselslovsovertrædelser – indebære en tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden og dermed medføre en betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 1, eller ved grovere tilfælde en ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, hvis der konkret er tale om særlig hensynsløs kørsel.

Det foreslås, at der indføres et *nr. 12* i § 126, stk. 1, hvoraf følger, at førerretten vil skulle frakendes ubetinget, hvis føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 37, stk. 4, om ulovlig kap- og væddekørsel.

Den foreslåede bestemmelse vil i medfør af den gældende indledning i § 126, stk. 1, finde anvendelse for kørsel med et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at førerretten skal frakendes ubetinget i førstegangstilfælde ved enhver overtrædelse af § 37, stk. 4. Hvis det må lægges til grund, at en fører har udøvet ulovlig kap- og væddekørsel, skal førerretten frakendes ubetinget uafhængig af de øvrige konkrete omstændigheder ved kørslen. Førerretten skal således i medfør af den foreslåede bestemmelse frakendes ubetinget, selvom føreren i forbindelse med kap- og væddekørslen ikke tillige har gjort sig skyldig i øvrige færdselslovsovertrædelser, eller selvom kørslen i øvrigt ikke konkret har medført fare for den øvrige trafik.

Den foreslåede bestemmelse finder både anvendelse for ulovlig kap- og væddekørsel, der foregår i øvrig trafik, og som eventuelt opstår på et mere spontant grundlag, og for ulovlig kap- og væddekørsel, der foregår under mere arrangerede forhold, og som eventuelt er underlagt en vis form for kontrol fra de medvirkende. Hvis der er tale om kap- og væddekørsel, som ikke har forudgående tilladelse efter § 37, stk. 3, og som derfor er ulovlig i medfør af § 37, stk. 4, vil det i relation til den foreslåede bestemmelse om ubetinget frakendelse ikke kunne anses som en særlig formildende omstændighed efter § 126, stk. 2, at kap- og væddekørslen har fundet sted på en strækning med begrænset færdsel uden tilkørselsveje, eller at der er iagttaget forholdsregler for at sikre, at der ikke opstår fare for tilskuere og andre trafikanter, der tilfældigt måtte komme til stede.

For så vidt angår længden af den ubetingede frakendelse i medfør af den foreslåede bestemmelse henvises nærmere til bemærkningerne til § 1, nr. 12.

Det foreslås endvidere, at der indføres et *nr. 13* i § 126, stk. 1, hvoraf følger, at førerretten vil skulle frakendes ubetinget, hvis føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 4, hvis overtrædelsen angår chikanøs kørsel, der hindrer politiets eftersætning af andre køretøjer.

Den foreslåede bestemmelse vil i medfør af den gældende indledning i § 126, stk. 1, finde anvendelse for kørsel med et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at førerretten skal frakendes ubetinget i førstegangstilfælde ved overtrædelse af straffeloven § 119, stk. 4, hvis overtrædelsen angår chikanøs kørsel, der hindrer politiets eftersætning af andre køretøjer. Førerretten skal således i medfør af den foreslåede bestemmelse frakendes ubetinget, selvom føreren i forbindelse med den chikanøse kørsel ikke i øvrigt har gjort sig skyldig i overtrædelser af færdselsloven, eller selvom kørslen i øvrigt ikke konkret har medført fare for den øvrige trafik.

For så vidt angår længden af den ubetingede frakendelse i medfør af den foreslåede bestemmelse henvises nærmere til bemærkningerne til § 1, nr. 12.

Til nr. 12

Ifølge § 128, stk. 1, sker ubetinget frakendelse af førerretten for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år, jf. dog stk. 2.

I medfør af § 128, stk. 2, sker ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, for et tidsrum af mindst 3 år, medmindre ubetinget frakendelse af førerretten sker i medfør af § 126, stk. 1, nr. 7, for forhold omfattet af § 125, stk. 2 eller 3.

Ifølge det foreslåede *§ 128, stk. 2, 2. pkt.,* vil ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 10 og 11 (de groveste hastighedsovertrædelser), og de foreslåede nr. 12 og 13 (ulovlig

kap- og væddekørsel og chikanøs kørsel mod politiet) ligeledes skulle ske for et tidsrum af mindst 3 år. Minimumsperioden for en ubetinget frakendelse i de omhandlede tilfælde vil herefter være 3 år.

Den foreslåede § 128, stk. 2, 2. pkt., vil medføre, at minimumsperioden for ubetinget frakendelse af førerretten i de pågældende tilfælde er 3 år. Konkrete forhold kan fortsat medføre, at der udmåles en længere frakendelsesperiode end 3 år. Dette vil f.eks. kunne være tilfældet på grund af konkrete forhold ved det enkelte kørselsforløb, at kørslen samtidig er sket i spiritus- eller narkopåvirket tilstand, ved samtidig overtrædelse af straffeloven eller på grund af tidligere forstraffe med relevans for sagen. Den foreslåede bestemmelse medfører således ikke en lempelse af de frakendelsesmæssige sanktioner i de tilfælde, hvor der efter gældende retspraksis allerede udmåles en frakendelsesperiode på mere end 3 år.

Den foreslåede bestemmelse medfører endvidere ikke en ændring af praksis i forhold til tilfælde, hvor der i medfør af § 126, stk. 2, under særlig formildende omstændigheder kan ske betinget frakendelse af førerretten i tilfælde, hvor frakendelse efter § 126, stk. 1, ellers skulle ske ubetinget. Det vil således fortsat have undtagelsens karakter, at en ubetinget frakendelse erstattes af en betinget frakendelse i medfør af § 126, stk. 2, og der vil i den forbindelse fortsat alene yderst sjældent være grundlag for at undlade ubetinget frakendelse i tilfælde, der medførere ubetinget frakendelse i førstegangstilfælde.

Til nr. 13

Efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, skal der ske obligatorisk konfiskation i førstegangstilfælde, hvis ejeren af et køretøj har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 1,00 mg pr. liter luft.

Bestemmelsen omfatter konfiskation af motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort. Bestemmelsen omfatter således bil (herunder bus og lastbil), motorcykel, traktor, motorredskab og knallert (både stor og lille).

Bestemmelsen finder både anvendelse i førstegangstilfælde, gentagelsestilfælde, og tilfælde, hvor der er flere forhold til samtidig pådømmelse. Den eneste betingelse er, at alkoholpromillen har været over 2,00. I grove tilfælde af spirituskørsel skal der således som udgangspunkt altid ske konfiskation af køretøjet.

Det er i medfør af § 133 a, stk. 2 – i lighed med færdselslovens øvrige bestemmelser om konfiskation – en betingelse for konfiskation af det anvendte køretøj, at føreren er ejer af køretøjet.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 13, at færdselslovens *§ 133 a, stk. 2,* ændres, så der – ud over for spirituskørsel med en promille over 2,00 – også skal ske konfiskation, hvis ejeren af et køretøj har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.

Det foreslåede § 133 a, stk. 2, 1. pkt. finder anvendelse for motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert. Bestemmelsen finder således anvendelse for bil (herunder bus og lastbil), motorcykel, traktor, motorredskab og stor knallert. Konfiskation af lille knallert skal ske i overensstemmelse med den i lovforslagets § 1, nr. 17, foreslåede § 133 a, stk. 7.

Den foreslåede ændring indebærer, at det anvendte køretøj vil skulle konfiskeres, allerede første gang ejeren af køretøjet gør sig skyldig i særlig hensynsløs kørsel (herunder tilfælde, hvor der er sket uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder efter straffelovens § 241, 2. pkt., uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder efter straffelovens § 249, 2. pkt., eller forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller

førlighed efter straffelovens § 252, stk. 1), eller de groveste hastighedsovertrædelser (dvs. kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen eller kørsel med en hastighed på 200 km i timen eller der over). Der kan som nævnte ovenfor allerede efter gældende ret ske konfiskation i tilfælde af spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00.

Bestemmelsen finder fortsat anvendelse i førstegangstilfælde, gentagelsestilfælde, og tilfælde, hvor der er flere forhold til samtidig pådømmelse.

Det er fortsat en betingelse efter det foreslåede § 133 a, stk. 2, 1. pkt., at det anvendte køretøj er ejet af føreren.

Konfiskation efter det foreslåede § 133 a, stk. 2, 1. pkt., vil fortsat kunne undlades i medfør af færdselslovens § 133 a, stk. 12, når særlige grunde undtagelsesvis taler herfor. Der er med den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 2, ikke lagt op til at ændre på den vurdering, der skal foretages efter § 133 a, stk. 12. Konfiskation vil derfor fortsat kunne undlades efter bestemmelsen, hvis eksempelvis ganske særlige familiemæssige eller sociale forhold vil bevirke, at konfiskation i det konkrete tilfælde vil have uforholdsmæssigt indgribende betydning for den pågældende, jf. Folketingstidende 2004-05 (1. samling), tillæg A, side 4343. Eksempelvis vil en specialindrettet handicapbil, eller et køretøj som anvendes til transport af f.eks. ejerens barn, der har et handicap eller lider af behandlingskrævende sygdom, og hvor det pågældende køretøj udgør eneste transportmulighed, efter omstændighederne kunne undtages efter bestemmelsen.

Færdselslovens § 133 a, stk. 2, 1. pkt., supplerer muligheden for fakultativ konfiskation efter færdselslovens § 133 a, stk. 1. Det vil således fortsat være muligt at konfiskere et køretøj fra ejeren efter § 133 a, stk. 1, når ejeren har gjort sig skyldig i andre grove overtrædelser af færdselsloven, men hvor der ikke er tale om spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, særlig hensynsløs kørsel eller de grove hastighedsovertrædelser, hvis betingelser for fakultativ konfiskation i § 133 a, stk. 1, i øvrigt er opfyldt.

Det foreslås endvidere i lovforslagets § 1, nr. 13 at der tilføjes et nyt § 133 a, stk. 2, *2. pkt.*, hvoraf følger, at i tilfælde hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, og føreren har gjort sig skyldig i en eller flere af de ovenfor nævnte overtrædelser, skal konfiskation ligeledes ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende.

Bestemmelsen indebærer, at obligatorisk konfiskation også skal ske i tilfælde, hvor føreren af køretøjet ikke er identisk med ejeren. Der vil således skulle ske konfiskation uanset ejerforholdet for det anvendte køretøj, og det anvendte køretøj vil derfor også skulle konfiskeres, selvom det er ejet i sameje, ejet af en ægtefælle eller samlever, eller hvis det er lånt, lejet eller leaset mv.

Konfiskation i medfør af den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal ske under samme betingelser som efter § 133 a, stk. 2, 1. pkt., dvs. i tilfælde hvor føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00, særlig hensynsløs kørsel, jf. § 126, stk. 1, nr. 4 (herunder tilfælde, hvor der er sket uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder efter straffelovens § 241, 2. pkt., uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder efter straffelovens § 249, 2. pkt., og forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førlighed efter straffelovens § 252, stk. 1), eller de groveste hastighedsovertrædelser (dvs. kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen eller kørsel med en hastighed på 200 km i timen eller der over), jf. § 126, stk. 1, nr. 10 eller 11.

Det foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., finder anvendelse for motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert. Bestemmelsen finder således anvendelse for bil (herunder bus og

lastbil), motorcykel, traktor, motorredskab og stor knallert. Konfiskation af lille knallert skal ske i overensstemmelse med den i lovforslagets § 1, nr. 17, foreslåede § 133 a, stk. 7.

Bestemmelsen finder ligeledes anvendelse i førstegangstilfælde, gentagelsestilfælde, og tilfælde, hvor der er flere forhold til samtidig pådømmelse.

Ifølge den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal konfiskation ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende for ejeren. Det forudsættes, at der er tale om en snæver undtagelse, idet udgangspunktet vil være, at køretøjer benyttet til vanvidskørsel som udgangspunkt konfiskeres, og ejeren herefter må søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav mod føreren. Udgangspunktet kan dog fraviges, hvis ejeren godtgør, at adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren ikke er tilstrækkeligt til at forhindre, at konfiskationen vil være uforholdsmæssig indgribende.

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

I medfør af den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal der som altovervejende udgangspunkt ske konfiskation af ejerens køretøj, medmindre ejeren kan godtgøre, at konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende.

Det vil bero på en konkret vurdering, om erstatningskravet må anses for illusorisk. Det forhold, at føreren i en årrække alene vil kunne betale mindre afdrag, vil imidlertid ikke i sig selv medføre, at kravet kan anses som illusorisk.

Konfiskation vil dog i alle tilfælde være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, hvis det kan dokumenteres, at det anvendte køretøj på gerningstidspunktet var stjålet.

Ved vurderingen af, om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 2. pkt., må anses for uforholdsmæssigt indgribende kan følgende forhold indgå:

I tilfælde, hvor *føreren har lånt, leaset eller lejet mv. det anvendte køretøj*, har ejeren af køretøjet mulighed for efter de almindelige formueretlige regler at gøre et erstatningskrav gældende mod føreren til dækning af det tab, ejeren måtte lide som følge af konfiskationen. Erstatningskravet vil efter den foreslåede § 119, stk. 7, i færdselsloven kunne rejses under straffesagen mod føreren. Det forudsættes derfor, at undtagelsesmuligheden alene anvendes i tilfælde, hvor ejeren godtgør, at adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren efter en samlet vurdering af sagens omstændigheder ikke er tilstrækkelig til at forhindre, at konfiskationen er uforholdsmæssig indgribende for ejeren, f.eks. fordi et erstatningskrav mod føreren reelt er illusorisk.

Når køretøjet er leaset, lejet eller på anden måde overladt til føreren mod betaling, er det en forudsætning for, at undtagelsesbestemmelsens vil kunne bringes i 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.

I de tilfælde, hvor *føreren har lånt køretøjet af en privatperson*, eksempelvis et familiemedlem, må ejeren som udgangspunkt også søge sit tab dækket gennem et erstatningskrav. Ejeren må i almindelighed

forudsættes at have tilstrækkeligt kendskab til låneren til at kunne vurdere risikoen for, at låneren ikke har mulighed for at dække et eventuelt erstatningskrav, og som udgangspunkt vil køretøjet således skulle konfiskeres, uanset om et erstatningskrav reelt er illusorisk. Konfiskation vil kunne undlades, hvis ejeren godtgør, at denne ikke havde anledning til at kende til de forhold, som gør et erstatningskrav illusorisk.

Konfiskation efter den foreslåede § 133 a stk. 2, 2. pkt., vil endelig kunne undlades i medfør af færdselslovens § 133 a, stk. 12, når særlige grunde undtagelsesvis taler herfor. Der er med den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 2, ikke lagt op til at ændre på den vurdering, der skal foretages efter § 133 a, stk. 12. Konfiskation vil derfor fortsat kunne undlades efter bestemmelsen, hvis eksempelvis ganske særlige familiemæssige eller sociale forhold vil bevirke, at konfiskation i det konkrete tilfælde vil have uforholdsmæssigt indgribende betydning for den pågældende, jf. Folketingstidende 2004-05 (1. samling), tillæg A, side 4343. Eksempelvis vil en specialindrettet handicapbil, eller et køretøj, som anvendes til transport af f.eks. ejerens barn, der har et handicap eller lider af behandlingskrævende sygdom, og hvor det pågældende køretøj udgør eneste transportmulighed, efter omstændighederne kunne undtages efter bestemmelsen.

Ovennævnte eksempler er ikke udtømmende.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5.2.1-2.5.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Det følger af § 133 a, stk. 3, nr. 1-2, at obligatorisk konfiskation skal ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter reglerne i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1-5, 10 eller 11, eller § 129 b, stk. 1, nr. 1 (nr. 1), og den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1 (dsv. § 126, stk. 1, nr. 1-5, 10 eller 11, eller § 129 b, stk. 1, nr. 1), der har medført eller medfører ubetinget frakendelse af førerretten, eller som er nævnt i § 133 a, stk. 6, nr. 1 (dsv. § 56, stk. 1, 1. pkt., § 62, stk. 1, eller § 117 a om kørsel uden kørekort og kørsel i frakendelsestiden) (nr. 2).

I lovforslagets § 1, nr. 13, foreslås det, at § 133 a, stk. 2 ændres, således at der efter den foreslåede § 133 a, stk. 2, 1. pkt. skal ske konfiskation, hvis ejeren af et køretøj har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 2,00 eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11. Det foreslås endvidere, at der tilføjes et nyt § 133 a, stk. 2, 2. pkt., hvoraf følger, at i tilfælde hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, skal konfiskation ligeledes ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende. Bestemmelsen indebærer, at obligatorisk konfiskation også skal ske i tilfælde, hvor føreren af køretøjet ikke er identisk med ejeren. Konfiskation i medfør af den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal ske under samme betingelser som efter § 133 a, stk. 2, 1. pkt., dvs. i tilfælde hvor føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00 eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.

Som følge af den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 2, i lovforslagets § 1, nr. 14, vil overtrædelser omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11, ikke længere indgå i grundlaget for konfiskation i gentagelsestilfælde som den aktuelle overtrædelse i forhold til § 133 a, stk. 3, nr. 1, idet overtrædelser omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11, vil medføre obligatorisk konfiskation allerede i førstegangstilfælde i henhold til den foreslåede § 133 a, stk. 2.

Som konsekvens heraf foreslås det, at henvisningen til § 126, stk. 1, nr. 4, 10 og 11, udgår af *§ 133 a, stk. 3, nr. 1.* Den foreslåede bestemmelse indebærer ikke øvrige materielle ændringer af § 133 a, stk. 3, nr. 1.

Til nr. 15

Det følger af § 133 a, stk. 3, nr. 1-2, at obligatorisk konfiskation skal ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter reglerne i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1-5, 10 eller 11, eller § 129 b, stk. 1, nr. 1 (nr. 1) og den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1 (dsv. § 126, stk. 1, nr. 1-5, 10 eller 11, eller § 129 b, stk. 1, nr. 1), der har medført eller medfører ubetinget frakendelse af førerretten, eller som er nævnt i § 133 a, stk. 6, nr. 1 (dsv. § 56, stk. 1, 1. pkt., § 62, stk. 1, eller § 117 a om kørsel uden kørekort og kørsel i frakendelsestiden) (nr. 2).

I lovforslagets § 1, nr. 13, foreslås det, at § 133 a, stk. 2, ændres, således at der efter den foreslåede § 133 a, stk. 2, 1. pkt. skal ske konfiskation, hvis ejeren af et køretøj har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 2,00 eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11. Det foreslås endvidere, at der tilføjes et nyt § 133 a, stk. 2, 2. pkt., hvoraf følger, at i tilfælde hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, skal konfiskation ligeledes ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende. Bestemmelsen indebærer, at obligatorisk konfiskation også skal ske i tilfælde, hvor føreren af køretøjet ikke er identisk med ejeren. Konfiskation i medfør af den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal ske under samme betingelser som efter § 133 a, stk. 2, 1. pkt., dvs. i tilfælde hvor føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00 eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.

I lovforslagets § 1, nr. 14, foreslås det som konsekvens heraf, at henvisningen til § 126, stk. 1, nr. 4, 10 og 11, udgår af § 133 a, stk. 3, nr. 1, idet overtrædelser omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11, vil medføre obligatorisk konfiskation allerede i førstegangstilfælde i henhold til den foreslåede § 133 a, stk. 2. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 15.

Færdselslovsovertrædelser omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11, vil dog være relevante i forhold til konfiskation i gentagelsestilfælde, hvis føreren tidligere har begået sådanne overtrædelser i henhold til *§ 133 a, stk. 3, nr. 2*. Som konsekvens af den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 3, nr. 1, i lovforslagets § 1, nr. 15, foreslås § 133 a, stk. 3, nr. 2, derfor ændret, således at der indsættes en henvisning til § 126, stk. 1, nr. 4, 10 og 11.

Den foreslåede bestemmelse medfører således, at overtrædelser omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11, fortsat vil indgå i grundlaget for konfiskation i henhold til § 133 a, stk. 3, nr. 2, hvis den pågældende ejer tidligere har begået overtrædelser af disse bestemmelser.

Obligatorisk konfiskation i gentagelsestilfælde vil fortsat alene kunne ske i medfør af færdselslovens § 133 a, stk. 3, nr. 1 og 2, hvis de relevante overtrædelser er begået af køretøjets ejer. Den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 3, nr. 2, medfører således ikke adgang til at foretage konfiskation i gentagelsestilfælde uanset ejerforhold. Ejeren af det relevante køretøj vil således i relation til gentagelsestilfælde ikke blive belastet af tidligere at have fået konfiskeret et køretøj i medfør af den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., hvis ejeren ikke også var fører af køretøjet ved den tidligere overtrædelse.

Den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 3, nr. 2, indeholder endvidere en sproglig ændring af bestemmelsens henvisning til stk. 6, nr. 1. Denne ændring har alene redaktionel karakter og indebærer ikke materielle ændringer i relation til forhold som nævnt i stk. 6, nr. 1.

Til nr. 16

Det følger af § 133 a, stk. 6, nr. 1-2, at obligatorisk konfiskation skal ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort

sig skyldig i overtrædelse af § 56, stk. 1, 1. pkt., § 62, stk. 1, eller § 117 a (dsv. kørsel uden kørekort og kørsel i frakendelsestiden) (nr. 1), og den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1 eller stk. 3, nr. 1 (nr. 2).

I lovforslagets § 1, nr. 14, foreslås det, at henvisningen til § 126, stk. 1, nr. 4, 10 og 11, udgår af § 133 a, stk. 3, nr. 1, idet overtrædelser omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11, efter den foreslåede § 133 a, stk. 2, i lovforslagets § 1, nr. 13, vil medføre obligatorisk konfiskation allerede i førstegangstilfælde. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13 og 14.

Færdselslovsovertrædelser omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11, vil dog fortsat være relevante i forhold til konfiskation i gentagelsestilfælde, hvis føreren tidligere har begået sådanne overtrædelser i henhold til *§ 133 a, stk. 6, nr. 2*. Som konsekvens af de foreslåede ændringer af § 133 a, stk. 3, nr. 1 og 2, i lovforslagets § 1, nr. 14 og 15, foreslås § 133 a, stk. 6, nr. 2, derfor ændret, således at der i bestemmelsen indsættes en henvisning til § 126, stk. 1, nr. 4, 10 og 11.

Den foreslåede bestemmelse medfører således, at overtrædelser omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11, fortsat vil indgå i grundlaget for konfiskation i henhold til § 133 a, stk. 6, nr. 2, hvis den pågældende ejer tidligere har begået overtrædelser af disse bestemmelser.

Obligatorisk konfiskation i gentagelsestilfælde vil fortsat alene kunne ske i medfør af færdselslovens § 133 a, stk. 6, nr. 1 og 2, hvis de relevante overtrædelser er begået af køretøjets ejer. Den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 6, nr. 2, medfører således ikke adgang til at foretage konfiskation i gentagelsestilfælde uanset ejerforhold. Ejeren af det relevante køretøj vil således i relation til gentagelsestilfælde ikke blive belastet af tidligere at have fået konfiskeret et køretøj i medfør af den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., hvis ejeren ikke også var fører af køretøjet ved den tidligere overtrædelse.

Den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 3, nr. 2, indeholder endvidere en sproglig ændring af bestemmelsens henvisning til stk. 6, nr. 1. Denne ændring har alene redaktionel karakter og indebærer ikke materielle ændringer i relation til forhold som nævnt i stk. 6, nr. 1.

Til nr. 17

Efter færdselslovens § 133 a, stk. 2, skal der ske obligatorisk konfiskation i førstegangstilfælde, hvis ejeren af et køretøj har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 1,00 mg pr. liter luft.

Bestemmelsen omfatter konfiskation af motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort. Bestemmelsen omfatter således bil (herunder bus og lastbil), motorcykel, traktor, motorredskab og knallert (både stor og lille).

Der skal således efter bestemmelsen bl.a. ske konfiskation af lille knallert, hvis ejeren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 1,00 mg pr. liter luft.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

I lovforslagets § 1, nr. 13, foreslås det, at § 133 a, stk. 2 ændres, således at der efter den foreslåede § 133 a, stk. 2, 1. pkt., skal ske konfiskation, hvis ejeren af et køretøj har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 2,00 eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11. Det foreslås endvidere, at der tilføjes et nyt § 133 a, stk. 2, 2. pkt., hvoraf følger, at i tilfælde hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, skal konfiskation ligeledes

ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende. Bestemmelsen indebærer, at obligatorisk konfiskation også skal ske i tilfælde, hvor føreren af køretøjet ikke er identisk med ejeren. Konfiskation i medfør af den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal ske under samme betingelser som efter § 133 a, stk. 2, 1. pkt., dvs. i tilfælde, hvor føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00 eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.

Den foreslåede § 133 a, stk. 2, vil ikke finde anvendelse for kørsel med lille knallert, der generelt i færdselsloven er underlagt et selvstændigt og mere lempeligt sanktionssystem.

Det foreslås derfor, at der indsættes et nyt § 133 a, stk. 7, hvorefter konfiskation af lille knallert 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.

Den foreslåede bestemmelse svarer til, hvad der gælder i relation til obligatorisk konfiskation af lille knallert i anledning af spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00 efter den nugældende § 133 a, stk. 2. Den foreslåede § 133 a, stk. 7, er derfor en videreførelse af den gældende bestemmelse i § 133 a, stk. 2, for så vidt angår lille knallert og medfører derfor ikke materielle ændringer af praksis efter den gældende bestemmelse.

Til nr. 18

§ 133 a, stk. 7-10, indeholder bestemmelserne for, hvornår lille knallert skal konfiskeres i gentagelsestilfælde.

Ifølge § 133 a, stk. 7, skal konfiskation af lille knallert ske, hvis ejere har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter § 129, stk. 3, nr. 1-4, og den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1, der har medført eller medfører frakendelse af retten til at føre lille knallert, eller som nævnt i stk. 10, nr. 1.

I lovforslagets § 1, nr. 17, foreslås det, at der indsættes et nyt stk. 7, hvorefter konfiskation af lille knallert 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. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 17.

Som følge af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 17, er det nødvendigt, at det i *§ 133 a, stk. 7, der bliver stk. 8,* angives, at bestemmelsen gælder sideløbende med den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 17. Det foreslås derfor, at der i § 133 a, stk. 7, der bliver stk. 8, indsættes »desuden«.

Ændringen i § 133 a, stk. 7, der bliver stk. 8, har således alene redaktionel karakter, og medfører ikke materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 19

Det følger § 133 a, stk. 11, at konfiskation efter stk. 2-10 skal ske, selv om køretøjet ikke er anvendt ved den aktuelle overtrædelse. Bestemmelsen giver således mulighed for at konfiskere et køretøj, som føreren ejer, men som ikke er anvendt ved den aktuelle overtrædelse.

§ 133 a, stk. 11, er et supplement til stk. 2-10 og angår de tilfælde, hvor føreren ikke er ejer af det køretøj, som anvendes ved den aktuelle overtrædelse, og som derfor ikke kan konfiskeres efter de

gældende bestemmelser. Er føreren ejer af det køretøj, der anvendes ved den aktuelle overtrædelse, og som begrunder den obligatoriske konfiskation, er det således alene dette køretøj, der kan konfiskeres i medfør af færdselslovens regler. § 133 a, stk. 11, indeholder i denne situation ikke hjemmel til at konfiskere yderligere køretøjer, som føreren ejer.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

I lovforslagets § 1, nr. 13, foreslås det bl.a., at der tilføjes et nyt § 133 a, stk. 2, 2. pkt., hvoraf følger, at i tilfælde, hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, skal konfiskation ligeledes ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende. Bestemmelsen indebærer, at obligatorisk konfiskation også skal ske i tilfælde, hvor føreren af køretøjet ikke er identisk med ejeren. Konfiskation i medfør af den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., skal ske under samme betingelser som efter § 133 a, stk. 2, 1. pkt., dvs. i tilfælde, hvor føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00 eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.

Da obligatorisk konfiskation efter den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., vil skulle foretages uanset ejerforhold, og således også i tilfælde, hvor føreren ikke er ejer af det anvendte køretøj, vil bestemmelsen i *§ 133 a, stk. 11,* som bliver stk. 12, om konfiskation af andre køretøjer, som føreren ejer, hvis det anvendte køretøj ikke kan konfiskeres, ikke være relevant i forhold til konfiskation efter den foreslåede § 133 a, stk. 2.

§ 133 a, stk. 11, som bliver stk. 12, vil dog fortsat være relevant i forhold til § 133 a, stk. 3-10, hvor stk. 7-10 bliver stk. 8-11, og bestemmelsen videreføres uændret for disse bestemmelser.

Som konsekvens heraf foreslås § 133 a, stk. 11, ændret, således at henvisningen til stk. 2-10 ændres til stk. 3-11.

Den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt., finder ikke anvendelse for kørsel på lille knallert. Obligatorisk konfiskation af lille knallert i anledning af spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,00 vil fremover skulle ske efter den foreslåede § 133 a, stk. 7, og færdselslovens § 133 a, stk. 11, som bliver stk. 12, vil således fortsat finde anvendelse i relation til konfiskation af lille knallert.

Til nr. 20

Færdselslovens § 134 indeholder regler om handlinger foretaget i udlandet. Det følger af § 134, stk. 4, at § 118, stk. 11, ikke gælder for de i stk. 1-3 nævnte sager.

I lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås det at ændre reglerne i færdselslovens § 118 således, at der indsættes et nyt stk. 11.

Som følge af den foreslåede ændring bliver de gældende bestemmelser i færdselslovens § 118, stk. 11-14, herefter til stk. 12-15. Det nødvendiggør rettelse af henvisningen til § 118, stk. 11, i § 134, stk. 4.

Det foreslås derfor, at henvisningen til stk. 11, i § 134, stk. 4, ændres til en henvisning til stk. 12.

Ændringen i *§ 134, stk. 4*, er således alene en redaktionel konsekvensændring, der ikke indebærer materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 21

Færdselslovens § 140, stk. 2, indeholder regler, hvorefter transportministeren fastsætter, hvilke bekendtgørelser udstedt i henhold til færdselsloven af 1955, der forbliver i kraft efter den 1. maj 1977. Overtræ-

delse af disse bestemmelser straffes i henhold til § 140, stk. 2, 2. pkt., med bøde. Det følger af § 140, stk. 2, 3. pkt., at § 118, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 12, samt § 119 finder tilsvarende anvendelse.

I lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås det at ændre reglerne i færdselslovens § 118 således, at der indsættes et nyt stk. 11.

Som følge af de foreslåede ændringer bliver de gældende bestemmelser i færdselslovens § 118, stk. 11-14, herefter til stk. 12-15. Det nødvendiggør rettelse af henvisningen til § 118, stk. 12, i § 140, stk. 2. 3. pkt.

Det foreslås derfor, at henvisningen til stk. 12 *i § 140, stk. 2, 3. pkt.*, ændres til en henvisning til stk. 13.

Ændringen i § 140, stk. 2, 3. pkt., er således alene en redaktionel konsekvensændring, der ikke indebærer materielle ændringer af bestemmelsen.

Henvisningen til § 119 videreføres uændret, og de med lovforslaget foreslåede ændringer af § 119 finder således anvendelse i medfør af § 140, stk. 2, 3. pkt.

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1,* at lovforslaget træder i kraft den 15. marts 2021.

Det foreslås med *stk. 2*, at § 133 a, stk. 2, 2. pkt., som fastsat ved forslagets § 1, nr. 13, ikke finder anvendelse for så vidt angår motordrevne køretøjer, der er blevet anvendt af en anden end ejeren af køretøjet, og hvorom der er indgået aftale om leasing, leje eller lignende, i det omfang det godtgøres, at aftalen er indgået inden den 16. december 2020.

Muligheden for at foretage tredjemandskonfiskation i medfør af lovforslagets § 1, nr. 13, vil således ikke gælde for køretøjer, der er blevet anvendt af en anden end ejeren af køretøjet, og hvorom der er indgået aftale om leasing, leje eller lignende inden den 16. december 2020, som er datoen for fremsættelsen af lovforslaget.

Håndhævelsen af forslagets § 1, nr. 13, kan være byrdefuld for bl.a. leasing- og udlejningsselskaber samt dele- og bybilsbranchen og der kan være behov for, at selskaberne indretter deres kontrakter og forretningsmodel efter den forøgede risiko for, at køretøjer ejet af selskaberne konfiskeres. Stk. 2 varetager således hensynet til udlejere og leasinggivere mv., idet køretøjer, der er blevet anvendt af en anden end ejeren af køretøjet, ikke kan konfiskeres, i det omfang køretøjet er omfattet af en aftale om leje, leasing eller lignende, der var indgået forud for den 16. december 2020.

En ordning, hvorefter den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt. (lovforslagets § 1, nr. 13), alene ville finde anvendelse på aftaler indgået efter lovens ikrafttrædelsestidspunkt, ville imidlertid kunne skabe et uhensigtsmæssigt incitament til at indgå eller forlænge aftaler om leje, leasing mv. i perioden fra lovforslagets fremsættelse til lovens ikrafttræden. Da konfiskation vil være omkostningsfuldt for føreren, der har begået overtrædelsen, og kan være byrdefuldt for leasingselskabet, udlejeren mv., ville der således frem til lovens ikrafttræden kunne blive indgået aftaler – herunder fornyelse af tidsbegrænsede aftaler, der sædvanligvis først ville skulle fornys efter lovens ikrafttræden – med det formål at undgå eller udskyde det tidspunkt, hvor køretøjet vil blive omfattet af reglerne om konfiskation i den foreslåede § 133 a, stk. 2, 2. pkt.

Rigspolitiet har oplyst, at der er behov for at sætte ind over for vanvidsbilister, der kører i leasede biler. Flere og flere danskere leaser i dag et køretøj fremfor at købe det, men der er efter gældende ret særdeles begrænsede muligheder for at konfiskere et køretøj ejet af tredjemand, som f.eks. et leaset

køretøj, der bliver brugt til vanvidskørsel. Der er således brug for at give politiet nye og effektive værktøjer i kampen mod vanvidskørsel.

Hertil kommer, at der ifølge Rigspolitiet ses eksempler på, at indehaverne af bestemte leasingselskaber har kontakt til bandemiljøet, og at nogle bandegrupperinger benytter bestemte leasingselskaber, herunder at bandemedlemmer kan få adgang til dyre luksusbiler på trods af, at de pågældende modtager f.eks. kontant hjælp. En sådan kobling understreger behovet for, at omgåelse af de foreslåede konfiskationsregler i videst muligt omfang skal imødegås.

For at undgå, at effektiviteten og den præventive effekt af den foreslåede konfiskationsordning vil blive væsentligt formindsket som følge af dispositioner foretaget i perioden mellem lovforslagets fremsættelse og dets ikrafttræden, er det vurderingen, at det er nødvendigt, at konfiskationsreglerne gælder for alle motordrevne køretøjer, der er blevet anvendt af en anden end ejeren af køretøjet, og hvorom der er indgået aftale om leasing, leje eller lignende, i det omfang aftalen er indgået efter lovforslagets fremsættelse.

Stk. 2 omfatter alene et køretøj, i det omfang køretøjet på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse er omfattet af en aftale om leje, leasing mv. Et køretøj er således alene omfattet af stk. 3 i den periode, som aftalen om leasing, leje mv. efter sit indhold på fremsættelsestidspunktet var gældende for. Hvis aftalen forlænges efter lovforslagets fremsættelse, vil køretøjet kunne konfiskeres, hvis aftalen efter sit indhold på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse ville være udløbet. Endvidere er køretøjet alene omfattet af stk. 3, hvis det på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse var omfattet af en aftale mellem samme parter. Hvis et andet køretøj inddrages i en eksisterende aftale – herunder både ved at udvide aftalen til flere køretøjer eller ved at udskifte det oprindelige køretøj med et andet – eller en part i aftalen om køretøjet udskiftes, kan køretøjet således konfiskeres efter forslagets § 1, nr. 1, uanset at aftalen oprindeligt er indgået forud for lovforslagets fremsættelse.

Det påhviler ejeren af køretøjet at godtgøre, at køretøjet på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse var omfattet af en aftale om leje, leasing mv. og dermed er omfattet af stk. 2.

Det bemærkes generelt, at det følger af straffelovens § 3, stk. 1, at i tilfælde, hvor der foretages en lovændring, således at den ved en handlings påkendelse gældende straffelovgivning er forskellig fra den, der gjaldt ved handlingens foretagelse, afgøres spørgsmålet om strafbarhed og straf som udgangspunkt efter den senere lov – det vil sige efter den straffelovgivning, som er gældende på det tidspunkt, hvor sagen pådømmes. Er handlingen foretaget før den nye lovs ikrafttræden, må straffen dog ikke blive strengere, end den ville være blevet efter den tidligere lov – dsv. efter de regler, som var gældende på gerningstidspunktet.

Lovforslagets § 1, nr. 3 og 5, om forhøjelse af straffen fra bøde til fængsel i førstegangstilfælde af kørsel i frakendelsestiden og for ulovlig kap- og væddekørsel samt de groveste hastighedsovertrædelser, vil således alene finde anvendelse for forhold, der er begået efter lovens ikrafttræden.

Lovforslagets § 1, nr. 11 og 12, om skærpelse af den frakendelsesmæssige sanktion for ulovlig kap- og væddekørsel, de groveste hastighedsovertrædelser, og lovforslagets § 1, nr. 13-19, om konfiskation, vil alene finde anvendelse for forhold, der er begået efter lovens ikrafttræden, jf. straffelovens § 4, stk. 2.

Ifølge færdselslovens § 143 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Nærværende lovforslag om ændring af færdselsloven indeholder derfor ikke en anordningsbestemmelse om, at lovforslagets regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland, og af den grund er der ikke indsat en territorialbestemmelse i lovforslaget.

Bilag

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	*Lovforslaget*
	§ 1
	I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som bl.a. ændret ved lov nr. 1521 af 18. december 2018, lov nr. 1559 af 18. december 2018, lov nr. 1563 af 18. december 2018, og senest ved lov nr. 556 af 7. maj 2019, foretages følgende ændringer:
§ 117 a --- *Stk. 2.* Straffen efter stk. 1 kan stige til fængsel indtil 1 år og seks måneder, hvis føreren findes skyldig i flere tilfælde af kørsel i frakendelsestiden eller	**1.** I *§ 117 a, stk. 2, nr. 1,* ændres »frakendelsestiden eller« til: »frakendelsestiden,«.
tidligere er straffet for kørsel i frakendelsestiden.	**2.** I *§ 117 a, stk. 2, nr. 2,* ændres »frakendelsestiden.« til: »frakendelsestiden eller«.
	3. I *§ 117 a, stk. 2,* indsættes som nr. 3: »3) er frakendt retten til at være eller blive fører af køretøj som nævnt i stk. 1 ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 1, hvis alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen har oversteget 2,00 promille eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter kørslen har oversteget 1,00 mg pr. liter luft, eller i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11.«
§ 118. Med bøde, jf. dog stk. 10, straffes den, der: 1) overtræder § 3, stk. 1 og 2, §§ 4-8, § 9, stk. 1 og stk. 2, nr. 2-6, § 10, § 12, §§ 14-52, § 54, stk. 3-5, § 55 a, stk. 1, § 60 d, § 62, stk. 2 og 3, §§ 63-65, § 66 a, stk. 4, § 67, § 70, stk. 1 og 2, § 72, §§ 74-75, §§ 80-81, § 82, § 83 a, § 84, stk. 2, §§ 86-88, §§ 97-99 og § 105, 2)–4) **---** *Stk. 2-14*	**4.** I *§ 118, stk. 1,1. pkt.,* ændres »stk. 10« til: »stk. 10 og 11«.
	5. I *§ 118* indsættes efter stk. 10 som nyt stykke:

»*Stk. 11.* Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, straffes med fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis føreren

1) overtræder § 37, stk. 4,

2) overtræder §§ 42 eller 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, hvis hastigheden har udgjort 200 km i timen eller derover, eller

3) overtræder §§ 42 eller 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 100 pct., hvis hastigheden har udgjort mere end 100 km i timen.«

Stk. 11-14 bliver herefter stk. 12-15.

§ 119. Sager om overtrædelse af denne lov behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 76-78 og 80, medmindre sagen kan afgøres med vedtagelse efter § 119 a. Retsplejelovens § 897, stk. 1, finder ikke anvendelse i sager om betinget frakendelse af førerretten.

Stk. 2-5. ---

6. I § 119, stk. 1, indsættes efter »lov«: »samt sager om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 2. pkt.«.

7. I *§ 119* indsættes som *stk. 6* og *7*:

»*Stk. 6.* I sager om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 2. pkt. skal retten efter begæring beskikke køretøjets ejer en offentlig forsvarer. Forsvareren skal bistå ejeren i forhold til spørgsmålet om, hvorvidt konfiskationen er uforholdsmæssigt indgribende samt eventuelle erstatningskrav som følge af konfiskationen, jf. § 119, stk. 7. Køretøjets ejer skal vejledes om adgangen til forsvarerbeskikkelse.

Stk. 7. I sager om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, 2. pkt. kan køretøjets ejer påtale borgerlige krav efter reglerne i retsplejelovens kapitel 89. Retsplejelovens § 991, stk. 4, finder dog kun anvendelse, hvis retten kan afgøre spørgsmålet om konfiskation efter § 133 a, stk. 2, uden samtidig at tage erstatningskravet under pådømmelse.«

§ 125. ---

Stk. 2. Føreren skal endvidere betinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i tre forhold, der ikke i sig selv medfører frakendelse af førerretten efter stk. 1, men som er omfattet af

8. I *§ 125, stk. 2, nr. 1,* udgår »§ 37, stk. 4,«

1) § 5, stk. 2, § 15, stk. 3, 1. pkt., og stk. 4, § 16, stk. 2, § 18, stk. 1 og 2, § 21, stk. 1-4, § 22, stk. 1, § 24, stk. 1, § 25, § 37, stk. 4, § 51, stk. 7, § 52, stk. 5, § 55 a, stk. 1, § 80, stk. 4, 1. pkt., § 80 a, stk. 1 og 2, jf. stk. 6, 1. pkt., § 80 b, stk. 4, 2. pkt., og § 81, stk. 3,
2)-6)

Stk. 3-6.

§ 126. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, skal ubetinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren
1)-9)---
10) har kørt med en hastighed på 200 km i timen eller derover eller
11) ved kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 100 pct.

Stk. 2-3.

9. I *§ 126, stk. 1, nr. 10,* ændres »derover eller« til: »derover,«.

10. I *§ 126, stk. 1, nr. 11*, ændres »100 pct.« til: »100 pct.,«.

11. I *§ 126, stk. 1,* indsættes som *nr. 12 og 13*:
»12) har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 37, stk. 4, eller
13) har gjort sig skyldig i overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 4, hvis overtrædelsen angår chikanøs kørsel, der hindrer politiets eftersætning af andre køretøjer.«

§ 128. ---

Stk. 2. Ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, sker for et tidsrum af mindst 3 år, medmindre ubetinget frakendelse af førerretten sker i medfør af § 126, stk. 1, nr. 6, for forhold omfattet af § 125, stk. 2 eller 3.

Stk. 3-4.

12. I *§ 128, stk. 2,* indsættes som *2. pkt.*:
»Ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 10-13, sker ligeledes for et tidsrum af mindst 3 år.«

§ 133 a. ---

Stk. 2. 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 alkoholkon-

13. *§ 133 a, stk. 2,* affattes således:

centration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. liter luft.

»*Stk. 2.* 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. liter luft eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse 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 pkt. 1 nævnte overtrædelser, skal konfiskation ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende.«

Stk. 3. Konfiskation skal desuden ske, hvis

1) ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1-5, 10 eller 11, eller § 129 b, stk. 1, nr. 1, og

2) den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1, der har medført eller medfører ubetinget frakendelse af førerretten, eller som nævnt i stk. 6, nr. 1

14. I *§ 133 a, stk. 3, nr. 1,* ændres »nr. 1-5, 10 eller 11« til: »nr. 1-3 eller 5«.

Stk. 4-5. ---

Stk. 6. Konfiskation skal ligeledes ske, hvis

1) ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 56, stk. 1, 1. pkt., § 62, stk. 1, eller § 117 a og

2) den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1 eller stk. 3, nr. 1.

15. I *§ 133 a, stk. 3, nr. 2,* indsættes efter »førerretten,«: »forhold, der har medført ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11,«, og »som nævnt i stk. 6, nr. 1« ændres til: »forhold som nævnt i stk. 6, nr. 1«.

16. I *§ 133 a, stk. 6, nr. 2,* ændres »nr. 1 eller« til: »nr. 1,«, og efter »stk. 3, nr. 1« indsættes: », eller forhold, der har medført ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11«.

17. I *§ 133 a* indsættes efter stk. 6 som nyt stykke:

»*Stk. 7.* Konfiskation af lille knallert 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.«

Stk. 7-14 bliver herefter stk. 8-15.

Stk. 7. Konfiskation af lille knallert skal ske, hvis

18. I *§ 133 a, stk. 7,* der bliver stk. 8, indsættes efter »skal«: »desuden«.

1) ejeren har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter § 129, stk. 3, nr. 1-4, og
2) den pågældende to gange tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i forhold som nævnt i nr. 1, der har medført eller medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert, eller som nævnt i stk. 10, nr. 1.

Stk. 8-10. ---

Stk. 11. Konfiskation efter stk. 2-10 skal ske, selv om køretøjet ikke er anvendt ved den aktuelle overtrædelse.

Stk. 12-14. ---

19. I *§ 133 a, stk. 11,* der bliver stk. 12, ændres »stk. 2-10« til: » stk. 3-11«.

§ 134.

Stk. 1-3. ---

Stk. 4. § 118, stk. 11, gælder ikke for de i stk. 1-3 nævnte sager.

Stk. 5. ---

20. I *§ 134, stk. 4,* ændres »stk. 11« til: »stk. 12«.

§ 140. ---

Stk. 2. Transportministeren fastsætter, hvilke bekendtgørelser udstedt i henhold til den tidligere lov der forbliver i kraft efter den 1. maj 1977. Overtrædelse af disse bestemmelser straffes med bøde. § 118, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 12, samt § 119 finder tilsvarende anvendelse

21. I *§ 140, stk. 2, 3. pkt.,* ændres »stk. 12« til: »stk. 13«.