

fælde end de sager, der alene vedrører ulovlig kørsel.

Det er over for Justitsministeriet efterfølgende blevet oplyst, at efter et umiddelbart skøn vedrører de fleste tilfælde, hvor konfiskation er sket, ulovlig kørsel. På den anden side kan det være vanskeligt at foretage en skarp afgrænsning mellem tilfældene af ulovlig kørsel og tilfældene af spritkørsel, idet ulovlig kørsel ofte tillige vil være forbundet med spritkørsel.

Der har tilsyneladende ikke foreligget tilfælde, hvor konfiskation er afvist som værende urimelig.

Påstande om, at et familiemedlem har behov for køretøjet, er forekommet i nogle domme. Påstandene synes at have været baseret på et løst grundlag og har ikke indvirket på domstolens beslutning om konfiskation.

Værdierne af køretøjerne har generelt været lave (mellem 500–6.000 sv. kroner).

Rigsåklagaren har i anledning af Justitiedepartementets henvendelse af 6. oktober 1989 indhentet oplysninger fra samtlige anklagemyndigheder i Sverige. Heraf har en klar majoritet udtalt, at lovreglen og dens anvendelse ikke volder nogen nævneværdige problemer.

Om de praktiske erfaringer har flere myndigheder over for Rigsåklagaren anført, at lovgivningen, udtalelser under forarbejderne og domstolspraksis har ført til en alt for restriktiv anvendelse af konfiskationsbestemmelsen. Det fremhæves også, at effekten af konfiskation mange gange mindskes ved, at den, der har fået sit køretøj konfiskeret, anskaffer sig et nyt og billigt køretøj. På den anden side udtaler nogle myndigheder, at der er sket en mærkbar nedgang i antallet af ulovlige kørsler efter konfiskationsreglens ikrafttræden. Der er i den forbindelse henvist til en undersøgelse i perioden januar–juni 1988 foretaget af anklagemyndigheden i Malmø, hvoraf fremgår, at antallet af ulovlige kørsler er faldet mærkbart. Nogen tilsvarende effekt har derimod ikke kunnet konstateres i antallet af spritkørsler.

Flere myndigheder har peget på, at køretøjer, der er solgt på afbetaling, eller som er leaset, volder problemer. Der er fra myndighedsside også rejst spørgsmål om, i hvilken udstrækning forskelligt tilbehør (f.eks. bilradioer, højttalere, dæk m.m.) kan undtages fra konfiskation, f.eks. fordi det gøres gældende, at det tilhører en anden.

Ofte påstår en tiltalt, at selve køretøjet tilhører en anden. Det har ifølge anklagemyndighederne mange gange vist sig vanskeligt at modbevise en sådan påstand, selv om køretøjet fortsat står registreret i den mistænktes navn. Fra nogle sider er det hævdet, at domstolene er tilbøjelige til at acceptere en påstand om, at et køretøj, som påstås konfiskeret, er overdraget til en anden umiddelbart før eller efter kørslen.

Det bemærkes også, at der er tegn på, at det er blevet mere sædvanligt, at bilejere pro forma lader en anden person registrere som ejer, hvilket også medfører store bevisvanskeligheder.

Der peges endvidere på visse omkostningsmæssige problemer i forbindelse med transport, opbevaring, skrotning eller salg af et konfiskeret køretøj. Omkostningerne kan sammenlagt andrage beløb, der væsentligt overstiger køretøjets værdi.

Endelig har nogle peget på en uensartet retsanvendelse ved bedømmelsen af såvel åbenbarheds- som urimelighedskriteriet.

Rigsåklagaren konkluderer på baggrund af udtalelserne fra de forskellige anklagemyndigheder, at konfiskationsbestemmelsen i alt væsentligt er anvendt i overensstemmelse med de intentioner, der lå bag bestemmelsen, og at den i praksis har fået effekt. Endvidere finder Rigsåklagaren, at uens retsanvendelse dels vil kunne udlignes inden for rammerne af den normale retsdannelse, ligesom spørgsmål om biltilbehør m.m. og indsigelser om, at en anden er ejer af køretøjet, må kunne klarlægges gennem kommende domstolspraksis.

Rigsåklagaren finder ikke, at der er behov for ændring af bestemmelsen.