

10. marts 2021

Til

Folketingets Trafikudvalg

L 127 - Lovforslaget er fortsat i strid med EU-retten - yderligere bemærkninger fra Finans og Leasing

Finans og Leasing har bemærket sig udkastet til betænkning herunder særligt ændringsforslaget til formuleringen af § 133 a, stk. 2 samt bemærkninger her til i lyset af EU-dommen fra 14. jan. 2021.

Vi finder det stærkt betænkeligt, at så vigtigt en ændring ikke sendes i fornyet høring til berørte organisationer og i øvrigt hastes igennem Folketinget. Det er ikke befordrende for en grundig og ordentlig lovproces, som ellers er en grundpille i vores demokrati.

Det afgørende efter EU-dommen er, at der ikke må ske konfiskation, når ejeren ikke har begået forbrydelsen med køretøjet, og ejeren "ikke vidste eller kunne vide", at køretøjet ville blive brugt til forbrydelsen.

Anden del af det foreslåede tillæg til formuleringen jf. ordene "...og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.", gør efter vores opfattelse, at lovforslaget fortsat er i strid med de grundlæggende rettigheder, ejere af motorkøretøjer er tillagt som udtryk i EU-dommen. Det gælder særligt således som bemærkningerne til denne del af bestemmelsen er formuleret, jf. side 4, venstre spalte, næstsidste afsnit og frem, hvilket vi uddyber i det følgende:

"Det indebærer, at udgangspunktet om konfiskation bl.a. vil skulle fraviges, hvis ejeren godtgør, at adgangen til at gøre et erstatningskrav gældende over for føreren ikke er tilstrækkelig 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 have kunnet forudse, 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."

Sprogbrugen er ekstremt kringlet. Men det er desværre vores opfattelse, at det i realiteten vil betyde, at leasingselskaber kun skal lease ud til leasingtagere, som er så formuende, at de til hver en tid kan betale for bilens fulde pris. Altså opfylde et erstatningskrav, som følge af statens

konfiskation af bilen. I andre tilfælde vil bemærkningerne formentlig føre til, at leasingselskabet ikke opfylder ordene *"ikke med rimelighed ville have kunnet forudse"* og at der derfor skrides til konfiskation, uanset at leasinggiver ikke vil kunne opnå erstatning hos leasingtager.

Og realiteten er jo så, at der ikke er foretaget nogen reel undtagelse for konfiskation, selv i de tilfælde, hvor leasinggiver hverken vidste eller kunne vide, at bilen ville blive brugt til vanvidskørsel. Det anser vi for stridende imod EU-dommen.

Der er grundlæggende set dyb forskel på at foretage en kreditværdighedsvurdering, hvorefter leasingtagers økonomi kan bære betaling af de månedlige leasingydelse, så længe leasingaftalen varer. I modsætning til at skulle inddække leasinggivers tab for den fulde værdi af bilen nu og her som følge af statens konfiskation af bilen. Ikke mindst i en situation, hvor leasingtager end ikke længere har brugsretten til bilen, og leasingtagers incitament og dermed betalingsvilje derfor ikke er til stede. Hertil kommer som vi tidligere har peget på, at leasingtager som følge af vanvidskørsel jo skal i fængsel og dermed oplever et dramatisk negativt skift i sin indkomst og fremtidige indtjeningsmulighed, som gør en afdragsordning illusorisk.

Dette argument gælder selvsagt så meget desto mere, hvis vanvidsbilismen bliver foretaget af en fører, der er forskellig fra leasingtager, og som leasinggiver dermed af gode grunde ikke har været vidende om.

Det første led af den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 2 jf. ordene *"... navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt. ..."*, kan vi fuldt ud tilslutte os.

Men når leasinggiver har gjort, hvad det er menneskeligt muligt for at afdække risikoen for, at køretøjet vil blive anvendt til vanvidskørsel, giver det ingen mening, at leasinggiver derefter alligevel skal tage højde for, at bilen rent faktisk bliver anvendt til vanvidskørsel, og så alene lease ud til personer, som har en så solid økonomi, at de umiddelbart vil kunne erstatte bilens fulde værdi. Følgende argumenter anføres til støtte her for.

- For det første er der ingen sammenhæng mellem dette krav og så risikoen for, at der rent faktisk vil blive kørt vanvidskørsel i bilen. Der er kort sagt ingen årsagssammenhæng. Risikoen for vanvidsbilisme hænger jo ikke sammen med hvor rig man er. Og dermed er dette krav i direkte modstrid med den beskyttelse, som EU-domstolen har fastlagt i den nævnte dom, at ejere, hvis ejendele uforvarende bliver brugt i en forbrydelse, er underlagt.
- For det andet vil kravet i realiteten betyde, at leasinggivere må opgive størstedelen af deres erhverv, hvis de vil sikre sig imod risikoen for at miste deres ejendele som følge af vanvidskørsel, idet det er de færreste, der er så økonomisk solide, at de kan erstatte bilens fulde værdi, som er interesseret i at lease. De kan jo i stedet købe bilen kontant og spare finansieringsomkostningen.
- For det tredje vil vi igen pege på, at det helt afgørende formål med loven jo må være, at bilen umiddelbart tages fra vanvidsbilisten. Det er sikret med lovforslaget. Og det er vi fuldt ud enige i. Endvidere skabes med første del af ændringsforslaget et værn imod leasinggivere, som ser igennem fingre med risikoen for at bilen bliver brugt til vanvidskørsel. Også dette tiltag støtter vi. Men krav herudover er i realiteten en uretmæssig straf af ejere, som ikke vidste eller burde vide, at bilen ville blive brugt til vanvidskørsel.

Der bør skabes sammenhæng til L 32 a om eSkatData og krav om kreditværdighedsvurdering for private leasingaftaler

Vi gør opmærksom på, at det som led i regeringens vanvidspakke før jul blev gennemført i L 32 a på Skatteministerens område, at leasingelskaber får adgang til eSkatData ligesom banker og forbrugslånevirksomheder har haft det længe i forhold til långivning.

Dette blev fulgt af et nyt lovkrav om, at leasinggivere bliver forpligtet til at foretage en kreditværdighedsvurdering af privatleasingtagere svarende til den kreditværdighedsvurdering, der følger af kreditaftaleloven på låneområdet.

Denne kreditværdighedsvurdering angår alene om leasingtager vil kunne betale de løbende leasingydelser og ikke om leasingtager kan erstatte motorkøretøjets fulde værdi.

Det er således også i strid med den kreditværdighedsvurdering, som leasinggivere bliver pålagt, hvis de for at undgå konfiskation i tilfælde af vanvidsbilisme skal foretage en langt skarpere kreditværdighedsvurdering, der skal tage højde for betaling af bilens fulde pris i tilfælde af en erstatningssag.

Der må være lighed mellem det lovkrav om en kreditværdighedsvurdering, leasingelskaber er blevet pålagt i L 32 a og så det krav, der kan stilles efter nærværende lovforslag om samme emne. Ikke mindst når begge lovforslag indgår i regeringens vanvidspakke.

"Lovgivning i bemærkningerne"

Hvis man alene betragter den foreslåede lovtekst jf. ordene *"for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person"*, så synes det åbenbart, at de rimelige skridt netop er den kreditværdighedsvurdering, som er fastlagt i L 32 a gående på om leasingtager kan betale de løbende månedlige leasingydelser, som jo er leasingtagers forpligtelse for at opnå brugsretten til bilen. Dette taler også for at bemærkningerne må forstås på samme måde. Og hvis ikke det er tilfældet, bør bemærkningerne tilrettes. Ellers er der tale om, at bemærkningerne går langt videre, end der er dækning for i ordlyden, hvilket er såkaldt "lovgivning i bemærkningerne" og bør undgås.

Konklusion på ændringsforslaget til § 133 a, stk. 2

Vi finder derfor samlet set, at den påpegede anden del den foreslåede ændring af bestemmelsen enten må udgå, eller at bemærkningerne her til i hvert fald må justeres, så de bringes i overensstemmelse med kreditværdigvurderingskravet efter L 32 a, alt men henblik på, at lovforslaget samlet set bringes i overensstemmelse med EU-dommen.

Leasingtagers konkurs

Det fremgår af bemærkninger i betænkningen på side 4, højre spalte, øverst: *"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."*

Vi læser det således, at leasingtagers eller førerens konkurs, selvom denne først indtræder som følge helt eller delvist af leasinggivers krav på bilens værdi, vil være nok til at statuere, at konfiskationen er uforholdsmæssig indgribende.

Tro og love-erklæring

Det fremgår af bemærkningerne i udkastet til betænkning side 4, venstre spalte første afsnit, sidste sætning: *"Ejeren vil også kunne anmode den person, køretøjet overdrages til, om en tro og love-erklæring på, at vedkommende ikke tidligere har begået bestemte relevante lovovertrædelser"*.

Vi forstår dette afsnit således, at en sådan tro og love-erklæring kan træde i stedet for en egentlig straffeattest.

Adgang til kørekortregister er langt mere relevant end straffeattester

Vil vi endnu en gang påpege, at straf for vanvidsbilisme i de allerfleste tilfælde først sker år efter ulykken. Det vil derfor i mange tilfælde ikke være tilstrækkeligt at tjekke straffeattest for at undgå at stille køretøj til rådighed for en person, der allerede har foretaget vanvidsbilisme en gang.

Vi synes det er stærkt uheldigt, at man ikke har lyttet til vores forslag om at give adgang til kørekortregisteret, hvor oplysning om vanvidsbilisme fremgår nærmest med det samme, idet køreretten bliver administrativt inddraget af politiet i tilfælde af vanvidsbilisme. Det vil give en langt mere effektiv beskyttelse imod gentagelsestilfælde.

Vi har noteret os, at regeringen vil igangsætte et tværministerielt arbejde for at se på vort forslag om licensordning for leasingselskaber. Vi håber det kan åbne op for, at man anser det for sikkert at give adgang til kørekortsregisteret (når leasingselskaber er blevet omfattet af licensordning).

Vi opfordrer i øvrigt til, at Finans og Leasing inddrages i disse videre overvejelser.

Bilbogen er ikke et ejerregister

Det fremgår af bemærkningerne i betænkningen på side 4, venstre spalte, 3. afsnit: *"Sådanne oplysninger kan eksempelvis være oplysninger i bilbogen om, at en leasingtager allerede er registreret som ejer af et eller flere køretøjer,..."*

Vi gør opmærksom på, at Bilbogen ikke er et ejerregister, som det ellers synes at fremgå af bemærkningerne. Endvidere kan biler, som ikke er belånt, eller hvor pantet/ejendomsforbeholdet ikke er registeret i Bilbogen, ikke udfindes via opslag i Bilbogen. Her vil det i stedet være relevant at søge i DMR.

eSkatData bør beriges med data fra DMR

Hvad angår leasede biler, fremgår leasingtager af registrering i DMR.

Vi opfordrer derfor til at regeringen arbejder for, at disse data i DMR om leasingtagere og ejere af biler kan udstilles via eSkatData-løsningen, således at man får et bedre overblik over leasingtagers økonomi og situation, således som lovbemærkningerne lægger op til.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør for Finans og leasing

Mobil 40382987