

20. januar 2021

Til

Trafikministeriet

Lovforslag nr. L 127 – konfiskation af leasede biler anvendt til vanvidskørsel

Finans & Leasing er blevet bedt om at kommentere det fremsatte lovforslag.

Resumé:

Finans & Leasing er fuldstændig enige i målet med regeringens strategi rettet mod vanvidsbilister, nemlig at få vanvidsbilisternes biler af vejen med det samme og indføre præventive regler, så vanvidsbilisme i videst mulige omfang kan undgås.

På et punkt mener vi dog, at der er behov for modifikationer af lovforslaget. Det angår forslaget om at konfiskere leasingselskabets - tredjemands - ejendom.

Det er grundlæggende set forkert og stridende imod almindelige retsprincipper og beskyttelse af den private ejendomsret, at straffe uskyldige tredjemænd for andres forbrydelser.

Hertil kommer, at indgrebet er ulogisk og alt for vidtgående af følgende årsager:

- Formålet med konfiskation må være at sikre, at vanvidsbilisten ikke kan fortsætte med at forvolde skade på andre med bilen. Dvs. det er fuldt tilstrækkeligt, at politiet med det samme tager bilen fra vanvidsbilisten, når vedkommende bliver pågrebet af politiet.

Der er imidlertid ingen logisk sammenhæng til at gribe ind i leasingselskabets ejendomsret til bilen. Det er ikke bilen i sig selv, der er farlig. Det er vanvidsbilisten. Kun hvor der er tale om et kriminelt leasingselskab, giver forslaget mening. Men det skal ikke gå ud over ordentlige leasingselskaber. Finans og Leasing har i øvrigt anbefalet regeringen en vej til up front at undgå kriminelle leasingselskaber ved at etablere en licensordning for leasingselskaber.

- Leasingselskaber kan ikke forudsige og dermed værne sig imod, at der bliver kørt vanvidskørsel i leasede biler. Uanset hvor god en kreditværdighedsvurdering, leasingselskabet har gennemført, samt levet op til andre lovkrav fx kundekendskabskrav efter hvidvaskloven, siger det intet om, hvorvidt leasingtager efterfølgende vil køre

vanvidskørsel i bilen. Eller om leasingtager er stråmand for andre førere af den leasede bil, som kører vanvidskørsel. Og et erstatningskrav mod vanvidsbilisten som følge af statens konfiskation af bilen vil medføre store tab. Leasingselskaberne kan derfor, hvor meget de end gør, ikke gardere sig imod denne risiko.

- Med forslaget straffer man leasinggiver, uanset at leasinggiver netop ikke er skyldig i vanvidskørslen, ved at konfiskere leasingselskabets bil, sælge den på auktion og lade proventet tilfalde statskassen. Det fremgår af lovforslaget, at leasingselskaber derefter er henvist til at rette et erstatningskrav mod vanvidsbilisten. Leasingselskabet kommer derved reelt set til at opkræve bøder hos vanvidsbilisten på vegne af staten. Vil man straffe kriminelle vanvidsbilister økonomisk må det være staten, der udskriver bøderne direkte til vanvidsbilisterne fx i form af en bøde svarende til værdien af den førte bil.
- Af lovforslaget fremgår det, at "særligt sikrede rettigheder" i form af ejendomsforbehold eller pant ligesom i dag vil blive respekteret i tilfælde af konfiskation. Det er vores opfattelse, at leasingselskabets ejendomsret er en lignende "sikret rettighed", som skal respekteres ved konfiskation. Der bør gælde samme regler, uanset om en bil er leaset eller omfattet af pant eller ejendomsforbehold.
- Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at det ikke kan udelukkes, at konfiskation af leasingselskabets ejendomsret er i strid med Den Europæiske Menneskerettigheds-konvention's beskyttelse af den private ejendomsret.

Det er vores opfattelse, at denne vage konklusion er misvisende, idet der er meget der tyder på, at det netop er tilfældet. Derfor er det så meget desto mere uforståeligt og retssikkerhedsmæssigt kritisabelt, at forholdet til grundlovens § 73 om beskyttelse af den private ejendomsret end ikke er nævnt med et ord.

Det er ganske vist nævnt, at leasingselskaber kan rette krav mod vanvidsbilisten for den konfiskerede bil, men dette opfylder på ingen måde grundlovens krav om fuld erstatning. Et erstatningskrav er fuldstændigt udsigtsløst at rette mod en vanvidsbilist, som skal i fængsel og dermed ikke har nogen indtægt i en længere periode. Det er ikke en del af normal kreditværdighedsvurdering at tage højde for, at leasingtager begår kriminel aktivitet i form af vanvidskørsel. Og fuld erstatning for bilens samlede værdi er noget helt andet end løbende månedlig leasingbetaling i en kortere på forhånd fastlagt brugsperiode.

I øvrigt er indgrebet i form af konfiskation af tredjemands ejendom uproportionalt henset til formålet (som det nærmere er belyst nedenfor med forskellige løsningsforslag).

Det er derfor også vores vurdering, at der er meget der taler for, at forslaget er i strid med grundlovens § 73 om beskyttelse af ejendomsretten og EMK.

Der er således al mulig grund til at overveje de konkret forslag Finans og Leasing anfører i det følgende med henblik på at modificere indgrebet i leasingselskabers ejendomsret til de leasede biler, samtidig med at formålet med indgrebet mod vanvidsbilisme bibeholdes.

- De nævnte forhold bliver yderligere understreget af, at lovforslaget ikke alene rammer erhvervsmæssig leasing men også private bilejeres udlån (gratis) eller udleje (mod betaling som led i dele-økonomiske tjenester for at fremme den grønne omstilling).

Af de nævnte grunde er der brug for justeringer af lovforslaget (forslag 2 og 3), som vi mener kan ske inden for rammerne af forliget henset til det helt overordnede formål med at ramme/begrænse vanvidsbilisme, samt yderligere tiltag (forslag 1). Hertil har vi flere forskellige forslag:

Forslag 1 - Underlæg leasingbranchen en licensordning

Finans & Leasing har allerede før det politiske forlig, som lovforslaget bygger på, foreslået regeringen, at leasingbranchen underlægges en licensordning under tilsyn af Finanstilsynet.

En licensordning svarende til licenskrav for forbrugslånevirkksomheder, som blev indført sidste år i forhold til kviklåneselskaber (Lov om forbrugslåneselskaber), vil efter vores mening enkelt og effektivt fjerne udfordringen med de – heldigvis – få brodne kar i branchen, som vi ser i dag.

En sådan forebyggende indsats vil også kunne spare politiet for mange ressourcer, da der ganske simpelthen vil være færre vanvidsbilister at bekæmpe og biler at fjerne. Se herom **vedhæftet** vores henvendelse til erhvervsministeren med bilag.

Forslag 2 – Beslaglæg eller konfisker bilen fra vanvidsbilisten men med respekt af tredjemands ejendomsret

Vi foreslår, at bemærkningerne i lovforslaget ændres, således at det fremgår, at når en leaset bil beslaglægges af politiet i forbindelse med vanvidskørsel med henblik på konfiskationen så respekteres tredjemands (leasinggivers) ejendomsret, således at den snarest udleveres til leasingselskabet. Svarende til, som det er beskrevet, at man fortsat vil respektere pant og ejendomsforbehold ved andre finansieringsløsninger

Forslag 3 – Giv vanvidsbilisten en bøde svarende til værdien af bilen

Forslag 1 eller 2 kan så om ønsket kombineres med at give hjemmel i lovgivningen for en økonomisk straf (bøde) til vanvidsbilisten i form af en bøde af en størrelse svarende til værdien af den bil, der er kørt vanvidskørsel i.

Denne regel kan så også gælde for vanvidskørsel i biler med pant/ejendomsforhold.

Dermed vil alle bilister være lige stillet, uanset om de selv ejer (har købt bilen kontant), har leaset den eller finansieret den på en købekontrakt med ejendomsforbehold eller pant til banken.

--- 000 ---

Her gennemgås mere indgående vores bemærkninger samt forslag.

Indgreb mod tredjemands ejendomsret hænger ikke sammen med formålet med lovforslaget

Der foreslås med lovforslaget en ændring af Færdselslovens (FL) § 133 a, stk. 2, hvormed køretøjer anvendt til vanvidskørsel altid skal konfiskeres, selvom føreren ikke er ejer af køretøjet.

Vi forstår, at det bagvedliggende formål hermed er at sørge for en klar hjemmel for politiet til at kunne beslaglægge køretøjer, når vanvidsbilister stoppes af politiet, idet synspunktet er, at der kun kan ske beslaglæggelse, når der er hjemmel til konfiskation.

Forskellen på konfiskation og beslaglæggelse er, at beslaglagte genstande leveres tilbage til rette ejermand, senest når straffesagen er afsluttet, hvorimod konfiskerede genstande tilfalder statskassen. Beslaglæggelse er derfor en tidsbegrænset rådighedsberøvelse.

For så vidt angår indgreb i leasede køretøjer, der har været anvendt til vanvidskørsel, anføres det på side 21, at det findes nødvendigt, at køretøjer anvendt til vanvidskørsel konfiskeres ud fra følgende betragtninger:

”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”

Selvom beslaglæggelse ikke er bestandig, men tidsbegrænset rådighedsberøvelse, vil rådighedsberøvelsen af beslaglagte leasede køretøjer de facto blive permanent. Det skyldes, at leasingaftalen som alt overvejende hovedregel indeholder et generelt vilkår, hvormed leasinggiver kan ophæve aftalen, hvis leasingtager anvender det leasede i strid med lovgivningen (ABL95 2014 § 14, stk. 9 og privatleasingaftalen udarbejdet i samarbejde mellem FDM og Finans og Leasing § i § 13, nr. 7 (operationel leasing). Samme bestemmelser er almindelige i andre individuelt udformede finansielle leasingaftaler).

Leasinggiver vil aldrig være interesseret i at opretholde en leasingaftale, hvor et køretøj anvendes til vanvidskørsel, da køretøjet risikerer at blive beskadiget med tilhørende værdiforringelse, hvilket mindsker leasinggivers sikkerhed.

Det vil sige, at beslaglagte leasede køretøjer, der tilbageleveres til leasinggiver, i praksis ikke vil blive stillet til rådighed for vanvidsbilisten igen. På den måde får beslaglæggelse af leasede køretøjer samme effekt som konfiskation af disse med den undtagelse, at køretøjet ikke tilfalder statskassen, men det leasingselskab som har ejendomsretten.

Det anføres på side 21, at:

”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.”

Hertil må det bemærkes, at problemet med vanvidsbilisme ikke udgøres af de køretøjer, der anvendes, men af de førere, der kører dem. Konfiskation af køretøjerne er derfor kun en symbolsk løsning, der besværliggør (men ikke umuliggør) førerens adgang til et køretøj. Hvis der for alvor skal sættes ind mod vanvidskørsel, er det førerne, der hurtigt og resolut skal fjernes fra vejene.

Det helt overordnede formål med forslaget om at konfiskere leasede biler, der har anvendt til vanvidskørsel, må være at sikre, at vanvidsbilisten ikke kan fortsætte med at foretage skade på andre med bilen. Der er ingen logisk sammenhæng til at gribe ind i leasingselskabets ejendomsret til bilen. Det er ikke bilen i sig selv der er farlig. Det er vanvidsbilisten.

Er forslaget om konfiskation i realiteten rettet mod bander som kontrollerer leasingselskaber?

Kun hvor der er tale om et kriminelt leasingselskab virker forslaget om konfiskation rationelt. Det fremgår herom på side 4:

”... 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.”

Men det skal ikke gå ud over ordentlige leasingsselskaber, der gør hvad de kan for at undgå vanvidskørsel i deres biler.

Konfiskation vil i øvrigt være en reaktiv foranstaltning, efter at ulykken er sket. Dvs. for sent. Banderne har formentlig meget lidt respekt for konfiskation, da de driver en meget lukrativ kriminel virksomhed, herunder med handlen med stjålne biler over landegrænser (klonede biler).

Hvis man skal ramme banderne og andre organiserede kriminelle vil det være langt mere effektivt at indføre en licensordning for leasingsselskaber, således som Finans og Leasing har foreslået det overfor regeringen. Det vil forebygge problemet, så man helt undgår vanvidsbilisme. Se nærmere om forslaget nedenfor under forslag 1. Se endvidere vores afsluttende forslag om bedre kontrol med synshaller, som skabe grundlag for klonede biler og dermed kriminalitet med stjålne biler fra udlandet.

Lovforslaget bygger på et meget svagt datagrundlag

Lovforslaget bygger på et meget tyndt faktuel grundlag. Der er meget få oplysninger fra Rigspolitiet, idet det blot oplyses på side 4, at:

”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.”

Det eneste, der oplyses mere konkret om problemets omfang er forventede indtægter som følge af konfiskation på 20 mio. kr. i 2022 (fuldt indfaset). En række spørgsmål er ikke klarlagt bl.a. følgende:

- Hvor mange biler regner man med at konfiskere årligt?
- Hvilke typer/mærker af biler?
- Hvilke analyser, data bygger det på?
- Heraf hvor mange regner man så med er leasede?
- Hvor mange er ejet af føreren selv?
- Hvor mange er ejet af private, som har lån køretøjet ud?

Vi opfordrer til, at der i forbindelse med lovforslagets behandling fremlægges de nærmere beregningsforudsætninger, som disse sparsomme, indirekte tal må bygge på. Særligt når der er tale om indgreb i den private ejendomsret synes det rimeligt, at der idet mindste er åbenhed om de bagvedliggende analyser.

Der findes allerede praktiske løsninger hos politiet

Med hensyn til at få bilerne af vejen med det samme, så der ikke begås yderligere kriminalitet med dem, så er politiet i fx Københavns Politikreds meget aktive i at anvende en ordning, hvor man samarbejder med leasingsselskaberne om at bekæmpe vanvidsbilisme. Også inden det bliver til vanvidsbilisme.

Mange af Finans og Leasings medlemmer medvirker aktivt i ordningen ved at have givet politiet direkte telefonnumre, som politiet kan kontakte leasingsselskabet på. Når politiet så på patrulje på vejene stopper bilister for chikanøs kørsel eller andre færdselsforseelser, og/eller der i øvrigt hos politiet er mistanke om, at føreren ikke har hjemmel i leasingkontrakten til at føre bilen (altså at der er tale om en stråmandskonstruktion), eller der er kørt egentlig vanvidskørsel, kan politiet slå op i

DMR (digitalt Motorkøretøjsregister) og se hvilket leasingsselskab, der ejer bilen. Derefter kan politiet ringe til leasingsselskaber, som så kommer til stede og sætter sig i besiddelse af bilen med hjemmel i misligholdelsesbestemmelser i leasingaftalen.

Når denne ordning allerede fungerer i praksis, er det svært at forstå, at Rigspolitiet efterlyser en konfiskationsløsning. Ordningen bør i stedet udbredes til samtlige politikredse i landet.

Det bør afdækkes nærmere, hvorfor Rigspolitiet ikke finder den beskrevne praksis tilstrækkelig.

Leasingsselskaber kan ikke værne sig imod, at der bliver kørt vanvidskørsel i leasede biler

Den adgang til e-SkatData, der allerede er vedtaget ved lovforslag nr. L 32 i Skatteministerens regi, og som har været en del af regeringens strategi til bekæmpelse af vanvidsbilister, har Finans og Leasing bakket fuldt op om. Det giver i det mindste mulighed for at opfange stråmænd, som ikke er kreditværdige og/eller foreviser falske lønsedler. Det er et godt tiltag, som alt andet lige giver leasingsselskaber bedre muligheder for at undgå vanvidsbilister. Men når det er sagt må man i øvrigt ikke overvurdere betydningen heraf.

Risikoen for vanvidskørsel hænger på ingen måde sammen med førerens økonomiske forhold, og det er derfor ikke muligt for et leasingsselskab at vurdere risikoen for, at leasingtager begår vanvidskørsel i det leasede køretøj ud fra leasingtagers økonomiske oplysninger.

Det er klart, at leasingsselskaber kan undgå at lease ud til personer, som tidligere er straffet for vanvidskørsel, hvis der skabes adgang til oplysninger herom fx at køretilladelsen er inddraget. Se nærmere herom i slutningen af vores hørings svar. Men det beskytter ikke mod "førstegangsforselser".

Bandemedlemmer er typisk ikke kreditværdige, hvorfor de bliver nødt til at indsætte stråmænd for at få adgang til leasede biler. Men hvis disse stråmænd ellers er kreditværdige, er det umuligt for leasinggiver at opdage det, før det er for sent.

Forslaget om konfiskation af leasingsselskabets ejendom vil derfor ikke virke præventivt i forhold til leasingsselskaberne, hvis det er det man forestiller sig. For leasingsselskabet kan ikke ændre adfærd for at undgå denne risiko.

Her skal man også huske på, at vanvidsbilisme er andet end "bandemedlemmer i muskelbiler". Det er også tilsyneladende helt almindelige personer, som kommer galt afsted i kådhed eller dumhed ved at køre alt for stærkt. Fx 101 km igennem en landsby. Eller spiritus-kørsel. Ikke for at undskylde dem for disse grove forbrydelser. Men for at illustrere, at det er en mangfoldighed af persontyper, som kan begå vanvidskørsel. Bilen behøver i øvrigt ikke være en såkaldt "muskelbil" med mange hestekræfter. Det kan sagtens være en almindelig familiebil. Dette for at illustrere, at det er umuligt for leasingsselskaber at undgå, at der køres "vanvidskørsel" som defineret i dette lovforslag i deres biler.

Et erstatningskrav mod vanvidsbilisten vil i praksis være illusorisk

Det fremgår af side 28, at man er fuldt opmærksom på de økonomiske konsekvenser, det vil medføre for leasingsselskaber, hvis den foreslåede FL § 133 a, stk. 2, 2. pkt. indføres:

"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 pågæl-

dende fører, således at selskaberne herved vil kunne kompenseres for det tab, som konfiskationen medfører.”.

Det er centralt at anføre, at leasinggivers mulighed for at få dækket sit tab af føreren ikke vil være en reel mulighed i praksis. Henset til, at føreren formentlig skal betale andre krav som følge af vanvidskørslen, eksempelvis erstatning for påført tings- eller personskade, og at føreren imødeser fængselstid med dertilhørende meget ringe indkomstforhold, er det illusorisk at forestille sig, at leasinggiver kan søge sit krav dækket hos føreren, særligt fordi leasinggivers tab vil have en vis størrelse, da et køretøj er et dyrt aktiv.

Det overses fuldstændig i præmisserne for lovforslaget, at den kreditværdighedsvurdering, som skal foretages ved en privatleasingaftale på linje med hvad der gælder for en låneaftale (når L 32 i øvrigt træder i kraft efter Skatteministerens bestemmelse herom, hvilket i øvrigt ikke vil ske før efter 1. juli 2021) jo alene angår om leasingtager vil være i stand til at betale den månedlige leasingydelse. Dette kan på ingen måde sammenlignes med betaling af den samlede pris for bilen. Den eneste mulighed leasinggiver i realiteten har for at undgå risikoen for økonomisk tab ved konfiskation som følge af vanvidskørsel er kun at lease biler ud til personer, som vil være i stand til at betale kontant. Det siger sig selv, at det er meningsløst.

Der argumenteres også for i lovforslaget side 27, at leasing- og udlejningsselskaber i stor udstrækning har mulighed for at afdække risikoen ved at indsætte aftalevilkår om konfiskation, og at adgangen til erstatning derfor ikke er illusorisk:

”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.”.

For det første skal det bemærkes, at der i ABL95 2014 § 14 og tilsvarende i Finans og Leasing og FDM's fælles standardaftale for operationel leasing til forbrugere, hvor beslaglæggelse og konfiskation også er defineret som misligholdelse i § 13, nr. 7, allerede er mulighed for at kræve erstatning i anledning af leasingtagers misligholdelse ved overtrædelse af lovgivning. Det er derfor ikke muligt for leasingselskaber at sikre sig yderligere ved at indsætte andre aftalevilkår om erstatningsansvar.

For det andet - og det er det helt afgørende - kan leasinggiver umuligt forudse om en bestemt leasingtager vil køre vanvidsbilisme i det leasede køretøj eller udlåne det til personer, som kører vanvidskørsel. Som beskrevet ovenfor, er det ikke korrekt, at leasinggiver kan håndtere den risiko ved at indhente økonomiske oplysninger på leasingtager.

Undtagelsen for konfiskation er i realiteten illusorisk

Lovforslaget indeholder på papiret en undtagelse til den foreslåede FL § 133 a, stk. 2, 2. pkt, sidste led, idet det fremgår, at der ikke skal ske konfiskation, hvis det må anses for uforholdsmæssigt indgribende. § 133 a, stk. 2, sidste pkt. har følgende ordlyd:

”I tilfælde, hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, og føreren har gjort sig skyldig i en eller flere af de i 1. pkt. nævnte overtrædelser, skal konfiskation ske, medmindre konfiskationen må anses for uforholdsmæssigt indgribende”.

Af ovennævnte grund mener vi, at konfiskation af ordentlige og ærlige leasingselskabers biler i tilfælde af vanvidskørsel, som de ikke er vidende om, har del i eller på anden vis har kunnet vide ville ske, må være dækket af ordene ”*uforholdsmæssigt indgribende*”.

Det fremgår imidlertid af bemærkningerne, at dette ikke er tilfældet.

Om undtagelsens omfang er det nemlig angivet på side 22, at der er tale om en snæver og i realiteten ubrugelig undtagelse, når bortses fra tilfælde, hvor føreren er gået konkurs/afgået ved døden, hvilket vil være helt exceptionelt:

”Køretøjer benyttet til vanvidskørsel [skal] som udgangspunkt konfiskeres (...) 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 (...) kan efter omstændighederne være tilstrækkeligt.”

Ydermere anføres det side 38 at:

”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.”

Og særligt i forhold til leasede og udlejede køretøjer anføres det side 38, at:

”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.”

For så vidt angår tilfælde, hvor et leaset køretøj er anvendt til vanvidskørsel, vil erstatningskravet i praksis typisk være illusorisk, da føreren formentlig ikke har vilje eller evne til at betale leasinggivers fulde krav. Der er flere årsager hertil, men helt åbenlyst vil vanvidskørslen have (økonomiske) konsekvenser for føreren. Føreren bliver formentlig idømt fængselsstraf, hvilket gør det umuligt at betale kravet i en længere periode. Det vil sige, at vanvidskørslen i sig selv er en omstændighed, der gør erstatningskravet illusorisk, og det er ikke muligt for leasinggiver at forudse denne risiko ud fra leasingtagers økonomiske oplysninger. En positiv kreditværdighedsvurdering siger intet om, hvorvidt personen vil køre vanvidskørsel.

Leasinggiver kan umuligt forudse, om en bestemt leasingtager vil køre vanvidsbilisme i det leasede køretøj eller udlåne det til personer, som kører vanvidskørsel. Og en kreditværdighedsvurdering kan og skal netop ikke omfatte betaling af køretøjets fulde pris. Kreditværdighedsvurderingen angår alene, om leasingtager kan betale den løbende månedlige leasingydelse.

Der opstilles simpelthen betingelser i bemærkningerne for at gøre undtagelsen for konfiskation gældende, som kun kan opfyldes i helt exceptionelle tilfælde. Og som intet har med en normal kreditværdighedsvurdering i forhold til betaling af månedlig leasingydelse og ikke fuld betaling for køretøjets fulde værdi i et erstatningskrav, der forfalder til betaling med det samme/på en gang.

Det er i strid med det tilsagn Justitsminister Nick Hækkerup gav på TV ved første lancering af regeringens strategi på området i januar 2020. Det er også i strid med mundtligt tilsagn, som transportminister Benny Engelbrecht gav Finans og Leasing på møde ultimo oktober 2020. Begge stillede i udsigt, at der skulle være en reel undtagelsesmulighed for lovlydige leasingselskaber.

Det bør i lyset af ovennævnte overvejes, om ikke bemærkningerne til lovteksten kan åbnes mere op, så der bliver en reel mulighed for undtagelse for konfiskation for leasingselskaber, som kan godtgøre, at de har gjort hvad der stod i deres magt for at foretage en ordentlig kreditværdighedsvurdering og kundekendskabstjek jf. hvidvaskloven, og som kan sandsynliggøre, at føreren ikke vil kunne betale fuld erstatning for køretøjet indenfor en rimelig tidshorisont fx 8 år, som er den normale løbetid på et billån.

Leasingselskabers ejendomsret bør respekteres på linje med andre "særligt sikrede rettigheder" som pant og ejendomsforbehold

Af lovforslaget fremgår det på side 23, at "særligt sikrede rettigheder" i form af ejendomsforbehold eller pant vil blive respekteret i tilfælde af konfiskation. Det betyder konkret, at panthaver eller ejendomsforbeholdshaver vil få udleveret bilen, når der er afsagt endelig afgørelse om konfiskation.

Spørgsmålet er således, hvad der forstås ved en sådan "særligt sikret rettighed". Dette er ikke defineret i Straffelovens § 76, men Birgit Liin har skrevet om det i en artikel, som er trykt i U2015B.309. Liin konkluderer, at der er tale om begrænsede tingslige rettigheder, uden at der sondres nærmere imellem disse. Det afgørende er, at sikringsakten er foretaget inden konfiskationen. De rettigheder, der er "særligt sikrede rettigheder" iflg. artikelen er et ganske bredt udvalg af rettigheder, herunder brugsrettigheder og køberetter.

Det er Finans og Leasings opfattelse, at leasingselskabets ejendomsret så meget desto mere er en beskyttet særligt sikret ret, som skal respekteres på lige fod med andre finansieringsformer såsom købekontrakter med ejendomsforbehold eller låneaftaler mod pant i bilen.

Der bør gælde samme regler, uanset om en bil er leaset eller omfattet af pant eller ejendomsforbehold. Det køres ikke kun vanvidsbilisme i leasede biler. Og det viser jo, at det afgørende er, at bilen øjeblikkeligt tages fra vanvidsbilisten. Ikke at leasinggiver mister sin ejendomsret, ligesom panthaver eller ejendomsforbeholdshaver efter lovforslaget netop ikke fortaber deres rettigheder i køretøjet ved konfiskation.

Det bør beskrives i bemærkningerne, at ved konfiskation af leasede køretøjer, så respekteres leasinggivers ejendomsret ved at køretøjet udleveres til leasinggiver. Se nærmere nedenfor under forslag nr. 2.

Hvis lovforslaget opretholdes uden ændringer, vil der opstå meget komplicerede situationer fx hvor et leasingselskabs bestand af motorkøretøjer er omfattet af et virksomhedspant til selskabets bankforbindelse som sikkerhed for lån. Virksomhedspanthavers sikkerhedsret i motorkøretøjerne vil jo fortabes, såfremt staten konfiskerer motorkøretøjet, og det vil være i strid med virksomhedspanthaver særligt sikrede ret jf. Straffelovens § 76 som beskrevet ovenfor.

Leasingselskaber bør ikke sættes til at opkræve bøder mod vanvidsbilister på vegne af staten, som realiteten i forslaget er

Med forslaget straffer men reelt set leasingselskabet, som jo netop ikke er skyldig i en forbrydelse. Det fremgår af lovforslaget, at bilejerne kan gå efter en vanvidsbilist med et erstatningskrav.

Vi mener ikke, at det kan være rigtigt, at leasingselskaberne derved reelt set skal opkræve bøder hos vanvidsbilisten på vegne af staten. Vil man straffe kriminelle økonomisk, må det være staten, der udskriver bøderne direkte til vanvidsbilisterne.

Hvis man mener leasingselskabet også har gjort noget forkert, medvirket til vanvidskørsel eller lignende, så må det selvstændigt straffes.

Ordentlige og ærlige leasingselskaber bør derimod ikke straffes indirekte ved som forslaget er skruet sammen at skulle være statens forlængede arm ved at pålægge leasingtager økonomisk straf i form af erstatningskrav som følge af konfiskation. Det er ubalanceret og helt i strid med vores retssamfund, hvor det ellers er staten, der har monopol på at straffe.

I realiteten fører forslaget jo også til, at staten beriger sig på bekostning af godtroende tredjemænd, idet der regnes med en indtægt fra konfiskation til finansiering af politi-reformen på 20 mio. kr. årligt.

Forholdet til EMK og grundlovens beskyttelse af den private ejendomsret

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at det ikke kan afvises, at konfiskation af leasingselskabets ejendomsret er i modstrid med Den Europæiske Menneskerettigheds-konventions beskyttelse af den private ejendomsret. Det formuleres dog lidt mere lukket på side 28, venstre spalte jf. følgende afsluttende konklusion: ”... 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”.

Det er i sig selv meget opsigtsvækkende og kritisabelt, at regeringen vælger at gå videre med et lovforslag, hvor det ikke med sikkerhed kan konkluderes, at forslaget ikke er i strid med EMK

Hertil kommer, at argumentationen for, at løsningen ikke er i strid med EMK, ikke er overbevisende jf. det følgende:

- Det fremgår af lovforslaget, at hvis køretøjet er stjålet, så undtages der for konfiskation. Det er helt naturligt. Den bagvedliggende begrundelse må jo være, at her er leasinggiver ikke herrer over vanvidskørslen. Det kan samme kan imidlertid siges, når en leasingtager eller en anden fører, som leasingtager har udlånt køretøjet til, kører vanvidskørsel. Det har leasinggiver heller ingen indflydelse på eller mulighed for at tjekke risikoen for, uanset hvor god en kreditværdighedsvurdering, der så end foretages.
- Der henvises til ”væsentlig samfundsinteresse”, men det er ingen begrundelse for den ikke adækvate løsning, der reelt straffer leasinggiver for leasingtagers forbrydelse, som det nærmere er gennemgået ovenfor.
- Det fremgår side 27, vestre spalte, 2. afsnit, at der skal være en ”rimelig balance” mellem hensynet til kriminalitetsbekæmpelse/færdselssikkerhed over hensynet til bilens ejer. Men lovforslagets løsning er som dokumenteret ovenfor jo netop ikke proportional/balanceret, da der er andre mere adækvate måder at opnå det ønskede resultat på. Fx ved en bøde svarende til bilens værdi til leasingtager. Og ved at respektere leasinggivers ejendomsret i tilfælde af konfiskation, ligesom det sker ved andre finansieringsformer med pant eller ejendomsforbehold.

- Det fremgår direkte af lovbemærkningerne, at der er flere sager om lignende ordninger i andre lande, som er blevet underkendt som stridende imod EMK's regler om beskyttelse af den private ejendomsret.
- Side 27 fremgår det at "ejers agtpågivenhed" skal indgå i bedømmelsen. Dette kriterie taler klart for, at lovforslaget er i strid med EMK, da leasinggiver netop ikke kan undgå vanvidsbilisme i sine udleasede køretøjer, uanset hvor agtpågivende leasinggiver er.
- Der tales også om, at det er et kriterie, om konfiskation vil "forhindre kriminalitet" (side 26, højre spalte, 4. afsnit). Det vil det netop ikke. Konfiskation er jo netop en foranstaltning efter, at der er kørt vanvidskørsel. Altså efter at skaden er sket. Konfiskation af leasingselskabets ejendomsret til bilen forhindrer jo ikke kriminalitet. Det er vanvidsbilisten, der har begået den kriminelle handling. Og konfiskation forhindrer jo ikke i sig selv vanvidsbilisten i at gentage sin udåd dagen efter i et andet køretøj, der er købt, lånt, lejet, leaset eller finansieret på anden vis. Det taler også for andre løsninger fx som foreslået af Finans og Leasing en licensordning for leasingselskaber, som vil bekæmpe problemet på forkant og derfor i relation til EMK er en mere balanceret/proportional løsning.
- På side 27, venstre spalte fremgår det om EMK praksis, at det er et kriterium at bekæmpe kriminalitet. Finans og Leasing må her fastholde, at leasinggiver, som konfiskationen retter sig imod jo netop ikke er den kriminelle part.

Hvad bliver det næste, hvis Folketinget accepterer den retning regeringen sætter med dette lovforslag? At udlejere af lejligheder får konfiskeret lejligheder, hvis lejer har udøvet kriminel aktivitet fra lejligheden fx rufferi eller narkotika-handel?

Hertil kommer at staten øjensynligt ikke selv har gjort tilstrækkeligt for at komme problemet med bander, der kontrollerer leasingselskaber, der udøver ulovlig aktivitet, til livs. Dette skal ikke komme godtroende, uskyldige tredjemænd til skade.

- Det er ikke korrekt, når det s. 27, højre spalte, 1. afsnit bemærkes, at leasinggivers ejendomsret i "videst muligt omfang respekteres". Leasinggivers ejendom konfiskeres jo netop med lovforslaget. Og som det er påvist ovenfor i praksis uden undtagelse. Og i diametral modsætning til hvad der gælder ved andre finansieringsformer som lån mod pant eller ejendomsforbehold.
- Det anføres derefter, at LG blot kan foretage en ordentlig kreditværdighedsvurdering. Det er ikke korrekt. Som der nærmere er redegjort for ovenfor, kan vurderingen af betaling af månedlig leasingydelse på ingen måde ligestilles med betaling af erstatningskrav for bilens fulde værdi, som forfalder til betaling straks. En afbetalingsordning for denne gæld, der ikke modsvares af brugsretten til et køretøj vil i praksis ikke blive betalt. Bl.a. fordi vanvidsbilisten jo skal i fængsel i en længere periode.

Finans og Leasing ønsker også at gøre opmærksom på forslag til afgørelse fra generaladvokaten i Sag C-393/19 for EU-domstolen om EMK art. 17. Denne sag handlede kort fortalt om følgende:

"Føreren af en lastbil til international transport, som var på vej fra Tyrkiet til Tyskland, blev anholdt i Bulgarien, da den pågældende i førnævnte køretøj skjulte en møntskat, og blev derefter tiltalt og dømt i sidstnævnte land for smugleri. Som følge af denne dom blev der truffet afgørelse om konfiskation af bl.a. lastbilens sættevognstrækker, hvis ejer (en virksomhed) ifølge den

forelæggende ret »hverken vidste eller burde eller kunne have vidst, at vedkommendes ansatte ville begå den strafbare handling».

Sagen er således fuldstændigt svarende til nærværende lovforslag på nær at forbrydelse her ikke var vanvidskørsel men smugleri.

Forslaget til afgørelse lyder:

”Artikel 2, stk. 1, i Rådets rammeafgørelse 2005/212/RIA af 24. februar 2005 om konfiskation af udbytte, redskaber og formuegoder fra strafbart forhold, sammenholdt med artikel 17, stk. 1, i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, skal fortolkes således, at den er til hinder for en bestemmelse, der tillader konfiskation, til fordel for staten, af et transportmiddel, som er benyttet til alvorligt smugleri, når dette transportmiddel tilhører en tredjemand i god tro, som hverken vidste eller burde eller kunne have vidst, at det ville blive anvendt til at begå den strafbare handling.”

Dette forslag til afgørelse indikerer således også kraftigt, at nærværende lovforslag er i strid med EMK.

Det er på den baggrund Finans og Leasing opfattelse, at argumentationen i lovforslaget for, at forslaget om konfiskation ikke er i strid med EMK's beskyttelse af den private ejendomsret, er meget mangelfuld. Vi må derfor konkludere, at der formentlig er meget stor sandsynlighed for, at forslaget i sin nuværende form er i strid med EMK. Så meget desto mere er det meget uforståeligt, at forholdet til grundlovens § 73 om ejendomsrettens ukrænkelighed end ikke er omtalt med et ord.

Grundlovens § 73

Følgende forhold peger med vægt på, at lovforslaget vil kunne indebære ekspropriation i forhold til leasingselskaber, som omfattes lovforslaget.

- Konfiskation efter lovforslaget af et leasingselskabs bil indebærer, at ejendomsretten til bilen overføres fra selskabet til statskassen. En sådan overførelse af ejendomsretten til en løsøregenstand fra en privat til staten vil efter retspraksis som udgangspunkt indebære ekspropriation efter grundlovens § 73
- Konfiskation efter lovforslaget af leasingselskabets bil har i forhold til leasingselskaber, der ikke har anden tilknytning til lovovertræderen end det, der følger af leasingforholdet, ikke en pønål karakter, hvilket peger i retning af ekspropriation.
- Endvidere vil konfiskation efter lovforslaget ofte kunne påføre leasingselskabet et økonomisk tab, som selskabet ikke vil kun søge dækket hos leasingtager. Et sådant tab vil ikke i alle tilfælde kunne overføres på samtlige leasingtagere henholdsvis dækkes af forsikring.
- Det må også tages i betragtning, at andre finansieringsformer end leasing - panterrettigheder, ejendomsforbehold og andre særligt sikrede rettigheder - ikke berøres af omhandlede konfiskationsordning. Det taler således i retning af ekspropriation, at indgrebet alene rammer leasing som en blandt flere finansieringsformer.
- Ud fra proportionalitetsbetragtninger er det tvivlsomt, om lovforslagets begrundelse for at gennemføre konfiskation af et leasingselskabs bil generelt taler imod ekspropriation, idet det ikke ses undersøgt, om mindre vidtgående indgreb end automatisk konfiskation af et leasingselskab bil på egned vis kan tilgodese de med lovforslaget forfulgte formål. Det bemærkes i denne forbindelse, at formålet med konfiskation af et leasingselskabs bil i lovforslagets forarbejderne angives at være, at 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” at ”Rigspolitiet har oplyst, at der bl.a. er behov for at sætte ind over for vanvidsbilister, der kører i leasede biler” og 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 bemærkes i forhold hertil, at det formål, at undgå at en vanvidsbilist fortsætter med at begå overtrædelser af færdselsloven i det samme leasede køretøj, kan sikres ved, at køretøjet efter beslaglæggelse ikke udleveres til den pågældende.

- Endvidere bemærkes, at et ønske om at gribe ind over for leasingselskaber med kontakt til bandemiljøet ikke nødvendiggør, at der indføres en generel ordning om konfiskation for alle lovlydige leasingselskaber.

Som eksempler på mindre indgribende modeller til sikring af de med lovforslaget forfulgte mål henvises til de i dette hørings svar omtalte forslag.

Samlet set ud fra vurderingen af forholdet til såvel EMK som grundlovens § 73, er det vores klare anbefaling, at lovforslaget modificeres jf. vores forslag 2, således at lovforslaget bringes i overensstemmelse med disse fundamentale retssikkerhedsmæssige principper.

--- 000 ---

På basis af ovennævnte analyse af lovforslaget har Finans og Leasing en række forslag med henblik på, at der opnås en mere effektiv og proportional løsning henset til formålet:

Forslag 1 - Underlæg leasingbranchen en licensordning

Finans & Leasing har allerede før det politiske forlig, som lovforslaget bygger på, foreslået regeringen, at leasingbranchen underlægges en licensordning under tilsyn af Finanstilsynet.

En licensordning svarende til licenskrav for forbrugslånevirkksomheder, som blev indført sidste år i forhold til kviklåneseelskaber (Lov om forbrugslåneelskaber), vil efter vores mening enkelt og effektivt fjerne udfordringen med de – heldigvis – få brodne kar i branchen, som vi ser i dag.

En sådan forebyggende indsats vil også kunne spare politiet for mange ressourcer, da der ganske simpelthen vil være færre vanvidsbilister at bekæmpe og biler at fjerne.

Vi har endnu ikke haft dialog med erhvervsministeriet herom, men håber at dette vil ske snarest, uanset Covid-19 situationen, som vi selvsagt har respekt for, at der er andre mere vigtige emner der står først for. Vi appellerer dog til, at dette forslag indtænkes ved behandlingen af L 127.

Forslag 2 – Tag bilen fra vanvidsbilisten men med respekt af tredjemands ejendomsret

Med hensyn til at få bilerne af vejen med det samme, så der ikke begås yderligere kriminalitet med dem, så har vi ovenfor beskrevet den ordning, som bl.a. politiet i København anvender, nemlig at beslaglægge bilen med det samme og herefter bede leasingselskabet om at hente bilen. Det er en ordning, som fungerer glimrende i praksis og som bør kodificeres og udbredes til samtlige retskredse.

Hvis det vurderes, at der uanset at denne ordning allerede fungerer, er behov for hjemmel til konfiskation af leasede biler, opfordrer vi til at det beskrives i bemærkningerne fx side 23, at tredjemands/leasingselskabets ejendomsret respekteres. Dvs. enten udleveres til leasinggiver eller

i det mindste afregner provenu fra salg til leasinggiver. Fuldstændig som det er beskrevet, at man vil respektere pant og ejendomsforbehold ved andre finansieringsløsninger.

Hvis der vurderes at være behov for det, kan det fastsættes, at leasingselskabet (selvfølgelig) ikke må udlevere bilen igen til vanvidsbilisten. Men det siger jo sig selv, at det ikke vil ske henset til leasingselskabets egen risikovurdering. Hvis man finder det nødvendigt fx i en fase, før der er etableret en licensordning, hvorefter man kan vide sig sikker på, at et leasingselskab ikke står i ledtog med vanvidsbilisten, så kunne man indføre bødestraf for leasingselskabet fx svarende til værdien af bilen at gøre det alligevel.

Hvis leasingselskabet er kriminelt/involveret/medskyldig/vidende er det selvsagt en anden sag. Og der må indledes politietforskning af leasinggiver. I denne vurdering kan der bl.a. lægges vægt, om leasingselskabet har fornøden licens som leasingselskab (jf. nedenfor), om der er foretaget en korrekt kreditværdighedsvurdering (jf. netop vedtagne lovforslag L 32), om reglerne i hvidvasklovgivningen om "Kend din kunde" er overholdt m.v.

Forslag 3 – Giv vanvidsbilisten en bøde svarende til værdien af bilen

Forslag 1 eller 2 kan så om ønsket kombineres med at give hjemmel i lovgivningen for en økonomisk straf (bøde) til vanvidsbilisten i form af en bøde af en størrelse svarende til værdien af den bil, der er kørt vanvidskørsel i.

Denne regel kan så også gælde for vanvidskørsel i biler med pant/ejendomsforhold. Dermed vil alle bilister være lige stillet uanset om de selv ejer (har købt bilen kontant), har leaset den eller finansieret den på en købekontrakt med ejendomsforbehold eller pant til banken.

Forslag 4 - loven bør evalueres efter kort tid

Finans & Leasing foreslår, at lovforslaget bliver underkastet en evaluering efter en given kortere periode. Vi mener, at en så indgribende lovgivning som minimum bør kigges efter i sømmene, når den har haft lejlighed til at virke. Vi håber så på, at der snarest bliver indført en licensordning for leasingselskaber, og at virkningerne af dette tiltag kan indgå i evalueringen.

Øvrige forslag

- **Færdselsstyrelsen bør føre kontrol med brodne kar i synsbranchen, som ser igennem med syn af klonede biler**

Færdselsstyrelsen bør prioritere at føre kontrol med brodne kar blandt synshallerne, som bevirker en strøm af stjålne, klonede biler ind i landet. SØIK har påvist, at svindel med klonede biler er en meget vigtigt økonomisk aktivitet for banderne på linje med narko og menneskesmugling. Banders kriminelle aktivitet med import af klonede stjålne biler kan bl.a. foregå, fordi synshallerne ikke har tilstrækkelig viden om og er optaget af at føre kontrol med om en bil er klonet. Det bør der strammes op på.

- **Om adgang til straffeattest versus kørekortsregister**

Regeringens lægger op til, at leasingselskaberne skal have adgang til at kigge i potentielle kunders straffeattest i forbindelse med godkendelsesprocedure. Formålet med at udelukke vanvidsbilister fra adgang til køretøjer er vi helt på linje med. Det er godt. Men vi er betænkelige ved det konkrete forslag særligt af to grunde:

- Dels virker det meget indgribende og muligvis i strid med persondataloven, at leasinggivere og for dens sags skyld banker og forbrugslånevirksohmeder skal bede om en straffeattest

for at vurdere en leasing/lånesag. Det vil os bekendt være en nyskabelse, at finansielle virksomheder kræver forevist straffeattest ved indgåelse af finansielle aftaler med forbrugere.

- En vanvidsbilist bliver typisk først dømt lang tid efter (1-2 år). Dvs. en advarsel via straffeattesten vil komme alt for sent.

Vi foreslår derfor i stedet, at leasingselskaberne får system-adgang til kørekortregisteret, hvor fratagelse af kørekort er registreret. Som vi forstår det, vil kørekortet rutinemæssigt blive inddraget i de sager, der opfylder definitionen på vanvidsbilisme. Og det vil vel og mærke ske med det samme og fremgå af Politiets systemer. Kørekortet udstilles nu i en ny App henvendt til kørekortindehaverne. Men vi har behov for system-adgang for at sikre os imod, at der ikke forevises en tidligere arkiveret udgave af et gyldigt kørekort.

Da denne del af den politiske aftale ikke er en del af dette lovforslag men vil blive udmøntet af Justitsministeren administrativt, vil vi snarest rette henvendelse til Justitsministeren om dette del-emne.

- **Adgang til insolvenserklæringer**

Alt andet lige vil det forbedre leasingselskabers mulighed for at kigge potentielle leasingtagere i kortene og foretage en ordentlig kreditværdighedsvurdering, hvis der gives adgang til med kundens samtykke at få kendskab via domstolene til, om kunden er underlagt en insolvenserklæring. Det er et vigtigt supplement til tjek af kreditadvarselsregistre (RKI og Debitorregistret), idet disse private registre ikke er dækkende for alle skyldnere. Så langt fra. Der findes et meget stort mørketal.

Finans og Leasing har i nogen tid sammen med Danske Inkassoadvokater og Dansk Inkassobranche forening efterlyst en løsning overfor Domstolsstyrelsen og Justitsministeriet. Se bl.a. Justitsministerens svar på spørgsmål 5 i lovforslag L 66 fra denne samling.

Adgangen til insolvenserklæringer vil kunne være med til at "afsløre" stråmænd for potentielle vanvidsbilister, som fingerer med deres økonomiske oplysninger. Og i øvrigt vil det være et meget brugbart værktøj til at undgå overgældssætning og dermed fremme en sund kreditkultur.

Vi opfordrer derfor til, at regeringen snarest sørger for at få skabt den foreslåede løsning.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør, cand. jur.

Mobil 40382987