

HØRINGSNOTAT

Dato
J. nr. 2017-3384

Høringsnotat

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og køretøjsregistreringsloven (Indførelse af dagsgebyr ved manglende betaling af ansvarsforsikringspræmie for motordrevne køretøjer)

1. Indledning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 15. december 2017 sendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og køretøjsregistreringsloven i høring hos følgende organisationer og virksomheder mv.:

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

Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 15. januar 2018.



Der er modtaget høringsvar fra følgende organisationer og virksomheder m.v.:

Autobranchen Danmark
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Erhverv
Dansk Kørelære-Union
Danske Motorcyklister
Erhvervsstyrelsen
DFIM
DTL – Danske Vognmænd
FDM
Forbrugerombudsmanden
Forbrugerrådet Tænk
Forsikring & Pension
Havarikommissionen for Vejtrafikulykker
Institut for Menneskerettigheder
ITD
Rigsadvokaten
Politiforbundet
Rigspolitiet
Rådet for Sikker Trafik
Vestre Landsret
Østre Landsret

Autobranchen Danmark, Dansk Erhverv, Dansk Kørelære-Union, Erhvervsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Institut for Menneskerettigheder, Rigspolitiet og Politiforbundet har svaret, at lovforslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

Vestre Landsret og Østre Landsret har ikke ønsket at udtale sig om lovforslaget.

2. Høringsvarene

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger fra høringsvarene. Ikke alle bemærkninger i høringsvarene er refereret, idet de væsentligste dog fremgår.

Høringsnotatet er udarbejdet således, at de mere uddybende høringsvar gives og kommenteres først. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets eventuelle kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringsvar.

Forsikring & Pension og DFIM støtter op om lovforslaget, der vil sikre en mere retfærdig fordeling af udgifterne til skader forvoldt af uforsikrede og ukendte motordrevne køretøjer.



Forsikring & Pension og DFIM anfører at, det er vigtigt, at gebyret kan pålægges den, som har rådighed over køretøjet og den, som stiller køretøjet til rådighed. Dagsgebyret bør derfor i alle tilfælde kunne pålægges ejeren – også selvom der er en varig bruger. Ejer og en eventuel varig bruger bør i disse tilfælde hæfte solidarisk for pålagte dagsgebyrer.

Forsikring & Pension og DFIM bemærker i den forbindelse, at der netop ikke er tale om betaling af en forsikring, men et særligt dagsgebyr, der skal motivere til at tegne forsikring. Her spiller ejeren af et køretøj som den, der stiller et køretøj fysisk til rådighed for andre, en vigtig rolle. Det gør sig gældende i forhold til leasing, i forhold til virksomheder, der har firmabiler med fast udlån til ansatte, privatpersoner, der lader sig registrere som ejer til fordel for andre personer samt en række andre konstellationer.

At gebyret i alle tilfælde kan pålægges ejeren af det uforsikrede køretøj har efter Forsikring & Pension og DFIM's opfattelse også stor betydning for udpantningsretten. Hvis der skal tages pant i et aktiv, skal der være identifikation mellem skyldneren og ejeren af aktivet. DFIM ønsker at tage pant i det pågældende køretøj for at sikre en effektiv inddrivelse af dagsgebyret, men også for at sikre, at køretøjet i sidste ende bliver fjernet fra vejene. Hvis DFIM ikke kan gøre krav om gebyr gældende over for en ejer i de situationer, hvor ejer og varig bruger ikke er den samme, vil udpantningsretten i en række situationer reelt være uden effekt. Forsikring & Pension og DFIM foreslår derfor, at bestemmelsen i § 106, stk. 4, ændres således, at den fastlægger et solidarisk ansvar for ejeren og den varige bruger.

Det fremgår af lovforslagets § 106, stk. 6, at det ikke skal være muligt at tegne en ny forsikring for samme køretøj, hvis der skyldes gebyr til DFIM. Forsikring & Pension og DFIM anfører, at det alene bør være den skyldige forsikringstager, der er afskåret fra at tegne ansvarsforsikring, før pålagte dagsgebyrer er betalt.

For at sikre en entydig identifikation af ejer/varige brugere af et køretøj har DFIM brug for oplysninger, der går ud over de oplysninger, som selskaberne i dag kan modtage fra Køretøjsregisteret via SKAT. DFIM har særskilt behov for personnummer eller cvr-nummer på registrerede ejer(e)/varige bruger(e) og adresseoplysninger på både nuværende og forhenværende ejere/varige brugere.

Indtægterne fra ordningen foreslås at dække DFIM's samlede erstatningsudbetalinger og administration. DFIM forventer, at indtægterne vil variere fra år til år, og at det af den årsag vil være fornuftigt at opbygge en reserve af eventuelt overskud.

Derudover gøres der opmærksom på, at Forsikring & Pension i dag anvender midler til trafiksikkerhed (pt. i form af tilskud til Rådet for Sikker Trafik), og Forsikring & Pension og DFIM finder det naturligt, at trafiksikkerhed stadig



kan finansieres på denne måde i det omfang, der er midler til det. Dette kunne eventuelt ske efter aftale med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Endelig opfordrer Forsikring & Pension og DFIM Transport-, Bygnings- og Boligministeriet til at overveje mulighederne for at begrænse en borgers mulighed for at afmelde eget køretøj via SKAT uden oplysninger om ny ejer. I Norge er det ikke muligt at afmelde sit køretøj ved salg uden oplysninger om ny ejer. Der ses ikke at være nogen tungtvejende argumenter for ikke at skulle afgive oplysninger om ny ejer ved et salg.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at hæftelsen for dagsgebyret bør påhvile den, som selve forsikringspligten påhviler. I modsat fald vil man kunne pålægges dagsgebyrer for manglende betaling af en forsikring, som man hverken har pligt til eller ansvar for at tegne. Efter færdselslovens almindelige regler i § 106, stk. 1 og 2, påhviler forsikringspligten ejeren eller den varige bruger, hvis en sådan findes, men aldrig begge to. Der kan ikke være tale om et solidarisk ansvar for forsikringspligt efter reglerne.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i relation til udpantningsretten for dagsgebyrerne, at udpantningsretten medfører, at ubetalte, forfaldne krav på dagsgebyrer umiddelbart kan inddrives ved udlæg af fogedretten, jf. retsplejelovens § 478, stk. 2. Ifølge retsplejelovens § 507, stk. 1, foretages udlæg i skyldnerens formue, og det følger videre af retsplejelovens § 508, at udlæg kan foretages i rede penge samt i fast ejendom, løsøre, fordringer og andre aktiver, hvis identitet kan fastslås, men ikke i fremtidige erhvervelser. Der vil således kunne foretages udlæg til fyldestgørelse af DFIM for forfaldne, ubetalte dagsgebyrer i en lang række af skyldnerens aktiver, og ikke blot i den bil, som er uforsikret. Med hensyn til DFIM's fyldestgørelsesadgang har det således i de fleste tilfælde ikke betydning, at den som har forsikringspligten – og dermed hæfter for dagsgebyrerne – i et konkret tilfælde ikke er ejer af den uforsikrede bil.

Det er endvidere Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at de situationer, hvor den hæftelsesform, der følger af færdselslovens regler om forsikringspligten, giver anledning til praktiske problemer, er relativt få i forhold til det samlede antal af indregistrerede køretøjer. I øvrigt formoder ministeriet, at der i disse forholdsmæssigt få tilfælde også må være et tilsvarende problem i relation til betaling/hæftelse for selve forsikringspræmien, hvorfor færdselslovens generelle regler om forsikringspligt i givet fald vil skulle laves om for at imødegå dette problem. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er indstillet på i fremtiden at drøfte en sådan eventuel ændring af reglerne om forsikringspligt, men det ligger uden for dette lovforslags rammer.

For så vidt angår den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 6, bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at den anførte bestemmelse alene



skal medføre, at den skyldige forsikringstager (dvs. den forsikringstager, hvis manglende betaling af ansvarsforsikringspræmie har givet anledning til pålæggelse af dagsgebyrerne) ikke kan tegne ansvarsforsikring på køretøjet, før de skyldige dagsgebyrer er betalt. Hvis ejerskabet til køretøjet efterfølgende overgår til en tredjemand (f.eks. ved salg), vil en sådan ny ejer kunne tegne ansvarsforsikring for køretøjet, selvom den forrige ejer måtte skyldte dagsgebyrer. Hæftelsen for de pålagte dagsgebyrer vil endvidere ikke overgå til en ny ejer. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har præciseret dette i bestemmelsens ordlyd samt uddybet det i pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med hensyn til typen af oplysninger, som DFIM har behov for at modtage fra Køretøjsregisteret (SKAT) og de enkelte forsikringsselskaber, bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at det fremgår af lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 1, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i færdselslovens § 106, stk. 7, indeholder hjemmel til, at der kan fastsættes bestemmelser om, at forsikringsselskaberne skal videregive oplysninger til SKAT og DFIM om uforsikrede køretøjer, der er nødvendige for DFIM's administration af ordningen. Det fremgår endvidere, at de nødvendige oplysninger vil være oplysninger om navn, adresse, personnummer eller cvr-nummer på nuværende og forhenværende ejere og varige brugere af køretøjet samt oplysninger om årsag til forsikringsophør. Den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 7, indeholder derfor hjemmel til, at der kan fastsættes bestemmelser om, at disse oplysninger skal videregives fra forsikringsselskaberne til SKAT og DFIM. De oplysninger, som vil være omfattet af DFIM's terminaladgang til Køretøjsregisteret, og som der med lovforslagets § 2 skabes mulighed for at fastsætte regler om, vil være de samme oplysninger, som forsikringsselskaberne skal videregive til SKAT og DFIM. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har præciseret dette i lovforslagets bemærkninger til § 2, nr. 2.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker endvidere, at Forsikring & Pension fortsat vil kunne yde tilskud til trafikikkerhedsfremmende formål.

For så vidt angår Forsikring & Pension og DFIM's opfordring til at overveje mulighederne for at begrænse en borgers mulighed for at afmelde eget køretøj via SKAT uden oplysninger om ny ejer, bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at dette vedrører administration af Køretøjsregisteret samt tekniske løsninger knyttet op til dette register. Da spørgsmålet ikke er direkte forbundet med den nødvendige administration af den foreslåede dagsgebyrordning, skal Transport-, Bygnings- og Boligministeriet henvise DFIM til at drøfte dette spørgsmål med Skatteministeriet.

Dansk Bilbrancheråd, FDM og ITD forholder sig som udgangspunkt positive over for lovforslaget og bakker op herom.

De pågældende høringsparter anfører dog, at lovforslagets bestemmelse i § 106, stk. 6, hvorefter ansvarsforsikring ikke kan tegnes, før skyldige dagsgebyrer er betalt, kan give anledning til tvivl. Høringsparterne anfører, at det alene bør



være den skyldige forsikringstager, der er afskåret fra at tegne ansvarsforsikring, før pålagte dagsgebyrer er betalt. Hvis bestemmelsen skal forstås således, at den også gælder nye ejer af køretøjet, kan det skabe unødige problemer for en ny ejer i de mange tilfælde, hvor biler købes brugt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvise til ministeriets bemærkninger til Forsikring & Pension og DFIM's hørings svar vedrørende dette spørgsmål.

Rigsadvokaten bemærker, at det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at det sideløbende med lovforslagets mulighed for pålæggelse af dagsgebyrer, fortsat i medfør af færdselslovens gældende regler skal være strafbart ikke at efterleve forsikringspligten. Rigsadvokaten finder, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis lovforslagets bemærkninger forholder sig nærmere til princippet "ne bis in idem" og praksis fra Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol herom.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at der i dansk ret gælder et almindeligt princip om, at der ikke kan rejses tiltale og afsiges straffedom i en sag, der allerede har været til strafferetlig pådømmelse ved en dansk domstol. Princippet følger endvidere af artikel 4 i 7. tillægsprotokol til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, der udgør en del af dansk ret. Princippet benævnes på latin "ne bis in idem" (ikke to gange en sag om det samme).

Lovforslagets regler giver en privat garantifond (DFIM) mulighed at opkræve et dagligt gebyr, indtil ansvarsforsikring tegnes. Dagsgebyret kan sammenlignes med et rykkergebyr på det formueretlige område, uden at der dog er tale om et rykkergebyr, som er omfattet af rentelovens bestemmelser om rykkergebyrer. Der er således ikke tale om en strafferetlig sanktion, ligesom dagsgebyret efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse ikke kan sidestilles med en strafferetlig sanktion med den konsekvens, at de foreslåede regler indebærer en tilsidesættelse af princippet "ne bis in idem". På den baggrund fremgår det af pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at der ikke er tale om en strafferetlig sanktion, og at færdselslovens strafbestemmelse i § 118, stk. 1, nr. 1, vedrørende overtrædelse af § 105, stk. 1, 1 pkt. (forsikringspligt), opretholdes.

Rådet for Sikker Trafik finder lovforslaget relevant og finder i overensstemmelse med lovforslaget, at det ikke er rimeligt, at de uforsikrede ejere/brugere ikke betaler for de skader, som forvolder. Rådet støtter derfor lovforslaget.

Rådet foreslår, at der – i stedet for administrative regler om nedadgående regulering af dagsgebyrets størrelse i tilfælde af overskud – til lovforslaget knyttes et vilkår om, at midler fra et eventuelt overskud hos DFIM kan anvendes til trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger, herunder adfærdsregulerende kampagner. Dermed vil de bilister, der udviser høj grad af ansvarsløshed ved ikke at tegne ansvarsforsikring, bidrage til en generel højnelse af trafiksikker-



heden gennem muligheden for i videre omfang at kunne arbejde målrettet med det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde.

Side 7/10

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder i lighed med Rådet for Sikker Trafik, at det forebyggende trafiksikkerhedsfremmende arbejde er vigtigt, og at kampagner og lignende tiltag er et medvirkende bidrag til større færdselssikkerhed. Af samme årsag tildeles Rådet for Sikker Trafik også årligt statslige midler over finansloven.

Det er ikke ministeriets forventning, at den foreslåede ordning kommer til at generere et overskud. Dette skal bl.a. ses i lyset af, at indbetalte dagsgebyrer også vil skulle anvendes til at dække DFIM's erstatningsudbetalinger for ukendte køretøjer. Formålet med ordningen er at skabe en mere rimelig finansiering af DFIM's erstatningsudbetalinger, som kommer de lovlige forsikringstagere til gode, og at ejere/varige brugere motiveres til tegning af ansvarsforsikring. Samtidig bør dagsgebyret være proportionalt og ikke højere end nødvendigt. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder derfor, at dagsgebyrets størrelse også skal kunne reguleres i nedadgående retning, hvis det måtte vise sig, at ordningen over tid genererer et overskud. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal i øvrigt henvise til ministeriets bemærkninger til Forsikring & Pension og DFIM's høringssvar vedrørende DFIM's nuværende tilskud til trafiksikkerhedsfremmende formål.

Forbrugerrådet Tænk opfordrer til, at forsikringsaftalelovens § 14 skal fortolkes indskrænkende i relation til de foreslåede dagsgebyrer således, at 3 måneders fristen ikke gælder for betaling af dagsgebyrer, dvs. at forbrugeren ikke skal kunne pålægges dagsgebyrer lige så længe som de særlig undskyldende omstændigheder foreligger.

Endvidere bemærkes, at Forbrugerrådet Tænk er usikker på, om lovforslaget stiller krav om, at de personer, der pålægges gebyret, dagligt orienteres herom. Forbrugerrådet Tænk anser det for vigtigt, at forbrugerne løbende orienteres om pålæggelse af dagsgebyrerne, og at DFIM forpligtes til at orientere på flere platforme således, at det ikke kommer en forbruger til skade, at vedkommende er fraflyttet sin bopælsadresse midlertidigt.

Endelig finder Forbrugerrådet Tænk, at den årlige "indtægt" fra dagsgebyrer samlet set skal komme forsikringstagerne til gode i form af lavere præmier og ikke blot de enkelte forsikringselskaber.

For så vidt angår forsikringsaftalelovens § 14 bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at det følger af bestemmelsen, at hvis ophør af en forsikringsaftale skyldes manglende betaling af præmie, og den manglende betaling skyldes særligt undskyldende omstændigheder, så kan forsikringsaftalen bringes til at løbe på ny, hvis præmie samt eventuelle renter og omkostninger betales straks ved betalingshindringens ophør, dog således at betalingen skal ske senest 3 måneder efter udløbet af opsigelsesfristen for forsikringsaftalen. Bestemmelsen regulerer således ikke, i hvilke tilfælde betaling af



forsikringspræmie kan undlades, men omhandler et særligt tilfælde, hvor en ophørt forsikringsaftale kan bringes til at løbe på ny og fristen herfor. Et køretøj, for hvilket ansvarsforsikringen er ophørt på grund af manglende betaling efter reglerne i forsikringsaftalelovens §§ 12 og 13, vil derfor være at betragte som uforsikret i perioden indtil betaling sker – også selvom forsikringsaftalen bringes til at løbe på ny efter reglen i forsikringsaftalelovens § 14. Da køretøjet således er at betragte som uforsikret, finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at dagsgebyrer i medfør af de foreslåede regler i færdselslovens § 106, stk. 4-7, skal kunne pålægges.

For så vidt angår orientering om pålæggelse af dagsgebyret bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at det fremgår direkte af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, at meddelelse i henhold til den nye bestemmelse i § 106, stk. 5, 2. pkt. (meddelelse om risiko for pålæggelse af dagsgebyrer, og at disse er tillagt udpantningsret), kun skal fremsendes én gang. Det fremgår ligeledes, at der således ikke skal fremsendes en meddelelse for hver dag dagsgebyret kan pålægges. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at omkostningerne til administration af ordningen skal begrænses mest muligt således, at det sikres, at det overskydende beløb er tilstrækkeligt til dækning af DFIM's erstatningsudbetalinger. Det må i sidste ende forventes også at komme de lovlydige forsikringstagere til gode i form af lavere præmier. Hertil kommer, at dagsgebyrerne først kan pålægges fra det tidspunkt, hvor køretøjet i henhold til forsikringsaftalelovens regler anses for uforsikret – dvs. 8 uger efter selskabets fremsendelse af påkrav om betaling – og kun efter at forsikringsaftalen er blevet opsagt, og forsikringstageren har modtaget skriftlig meddelelse om risikoen for pålæggelse af dagsgebyrer. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder derfor ikke anledning til at foretage ændringer i den foreslåede § 106, stk. 5, 2. pkt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker endvidere, at ministeriet i samarbejde med DFIM har meddelt Finansministeriet, at DFIM ønskes optaget på listen over private afsendere af digital post i forbindelse med den næste udbudsrunde af den digitale postløsning. Derudover forventes DFIM i øvrigt at anvende digitale kommunikationsformer i det omfang, som det er muligt.

For så vidt angår anvendelse af de pålagte dagsgebyrer, forventer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at den foreslåede finansieringsmodel af DFIM på sigt vil komme forsikringstagerne til gode i form af lavere præmier. Ministeriet finder dog ikke, at der bør foretages en direkte regulering af priserne for forsikring på det private forsikringsmarked.

DTL – Danske Vognmænd anfører, at man er positiv overfor lovforslaget. DTL – Danske Vognmænd finder dog, at også udenlandske indregistrerede, uforsikrede køretøjer bør omfattes af de foreslåede regler om dagsgebyrer.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at udenlandske køretøjer, der forvolder skader i Danmark, er omfattet af den såkaldte Grøn kort-



ordning. Hvis det udenlandske køretøj er uforsikret, betyder det, at skadelidte umiddelbart kan få erstatning gennem DFIM, men at DFIM kan sende regningen videre til den tilsvarende garantifond i det land, hvor køretøjet er hjemmehørende. DFIM oppebærer derfor ikke de endelige udgifter til erstatningsudbetalinger for skader forvoldt af udenlandske, uforsikrede køretøjer, hvilket også betyder, at sådanne erstatningsudbetalinger ikke belaster danske forsikringstagere.

Da et af hovedformålene med den foreslåede dagsgebyrordning er en ny finansieringsmodel for DFIM's udgifter, bør ordningen ikke omfatte udenlandske uforsikrede køretøjer, da DFIM netop ikke oppebærer de endelige udgifter for skader forvoldt af udenlandske, uforsikrede køretøjer. Hertil kommer, at ordningens praktiske administration forudsætter, at forsikringsselskaber og SKAT pligtmæssigt skal videregive en række oplysninger om uforsikrede køretøjer til DFIM. Danmark kan ikke via dansk lovgivning pålægge udenlandske forsikringsselskaber og andre landes centrale køretøjsregistreringsmyndigheder en pligt til at videregive oplysninger til DFIM.

Danske Motorcyklister anfører, at det ikke fremgår af lovforslaget, om betaling af pålagte dagsgebyrer først anses for sket, når betalingen er registreret på DFIM's bankkonto. Dette kan have betydning for, hvornår der på ny kan tegnes ansvarsforsikring efter den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 6.

Endvidere bemærkes, at ikke-registreringspligtige køretøjer ikke er udstyret med nummerplader, hvorfor manglende betaling af ansvarsforsikringspræmie ikke kan medføre fjernelse af nummerplader. Danske Motorcyklister anfører tillige i denne sammenhæng, at lovforslaget synes at forudsætte, at ikke-registreringspligtige køretøjer registreres et andet sted end i Køretøjsregisteret, men at det ikke fremgår, hvem der foretager denne registrering.

For så vidt angår tidspunktet for, hvornår betaling af pålagte dagsgebyrer kan anses for at være sket, bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at det for så vidt angår betaling af forsikringspræmie følger af forsikringsaftalelovens § 15, stk. 1, at indbetaling til et pengeinstitut her i riget, bortset fra Grønland, til befordring til betalingsstedet er rettidig, når den sker inden for fristerne efter §§ 12-14. Det betyder, at betaling af forsikringspræmie anses for at være sket på tidspunktet for debitering og bogføring på betalerens konto, uanset om beløbet først bogføres/registreres på modtagerens konto på et senere tidspunkt. Dette vil efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse også skulle være tilfældet for betaling af pålagte dagsgebyrer i henhold til den foreslåede ordning. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil præcisere det i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1.

Med hensyn til ikke-registreringspligtige køretøjer er det korrekt, at nummerplader ikke kan fjernes af politiet, idet disse køretøjer ikke er udstyret med nummerplader. Lovforslagets bemærkninger vedrørende politiets nummerpladefjernelse – der med lovforslaget vil bestå uændret – relaterer sig derfor af naturlige årsager alene til registreringspligtige køretøjer.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker endvidere, at de ikke-registreringspligtige køretøjer forholdsmeæssigt ikke udgør en stor mængde. Eksempler på ikke-registreringspligtige køretøjer er lille knallert af ældre dato (erhvervet som fabriksny før den 1. juli 2006) og visse landbrugsmaskiner og motorredskaber/arbejdsmaskiner. For landbrugsmaskiner og motorredskaber/arbejdsmaskiner vil der tillige alene være forsikringspligt i det omfang disse benyttes på vej og lignende, der er omfattet af færdselslovens anvendelsesområde. De ikke-registreringspligtige køretøjer er ikke underlagt en central registrering, og det vil derfor i forbindelse med fastsættelse af de nærmere regler om ordningens administration i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 106, stk. 7, blive overvejet nærmere, hvordan ordningen skal administreres for disse køretøjer.