



Finans & Leasing
Høffdingsvej 34, 2500 Valby
Email: post@finansogleasing.dk
www.finansogleasing.dk

10. februar 2021

Til

Folketingets Trafikudvalg

c.c. Retsudvalget og Erhvervsudvalget

L 127 – yderligere bemærkninger fra Finans og Leasing

I lyset af Trafikministerens gennemgang af vores høringssvar samt 1. behandlingen af lovforslaget ønsker vi med denne henvendelse endnu engang at gøre opmærksom på væsentlige forhold i lovforslaget, som bør overvejes på ny.

Indledningsvis skal der ikke herske nogen tvivl om, at Finans og Leasing er helt enig i intentionen om, at vanvidskørsel skal bekæmpes. Vi er derfor helt på det rene med, at bilen skal tages fra vanvidsbilisten med det samme.

Vores budskaber er følgende:

Ved konfiskation bør leasingselskabet få udbetalt auktionsprovenu på linje med andre særskilte rettighedshavere som fx panthavere eller ejendomsforbeholdshavere

Der ses ingen ordentligt begrundelse for, at leasingselskaber, som ejer en bil anvendt til vanvidskørsel, ikke ligesom andre særlige sikrede rettighedshavere skal have udbetalt provenuet fra statens efterfølgende salg på auktion af bilen. En direkte ejendomsret er da om noget en "særlig sikret rettighed".

I alle tilfælde - uanset om bilen er leaset, pantsat eller omfattet af ejendomsforbehold - fjernes bilen jo umiddelbart fra vanvidsbilisten, og staten konfiskerer bilen og sælger den senere på auktion. Hvorfor skal leasinggiver så stilles ringere end den finansier, som i stedet har valgt at anvende købekontrakt med ejendomsforbehold eller lån mod pant?

Der bør derfor under behandlingen af forslaget ske ændringer, så leasingselskabet ligestilles med andre finansieringsløsninger og får udbetalt provenuet fra statens salg af den konfiskerede bil.

Trafikministeren nævner under 1. behandlingen følgende (11.12):

"Det er jo sådan, at hvis man har tinglyst pant i en bil, så vil f.eks. den bank, der har pant i bilen – efter at bilen først er blevet beslaglagt af politiet, efterfølgende i en retssag er blevet konfiskeret gennem retsvæsenet, for det kan politiet jo ikke gøre selv, da det skal ske via en dommer – når bilen bliver sat på auktion, kunne få andel i de midler, som kommer ind via auktionen. Og det er klart, at det er der så nogle i leasingbranchen der har opfattet som en skævhed, men det er sådan,

at man i leasingbranchen jo også kan vælge at pantsætte sin bil, hvis man har en konstruktion, hvor man benytter sig af det her. Så jeg tror, at noget af det handler om bl.a. disse elementer omkring, hvordan man gør det.”

Det står ikke klart for os, præcist hvad det er, ministeren mener med det citerede.

Hvis ministeren mener, at et leasingselskab jo blot kan benytte en anden finansieringsform så som lån med pant eller købekontrakt med ejendomsforbehold, så må vi vende os imod argumentet.

En leasingaftale er noget ganske andet end en låneaftale. Leasing giver en brugsret til bilen i modsætning til en låneaftale, hvor man bliver ejer af bilen. Mange forbrugere ønsker ikke at binde sig op på en stor gæld og vælger derfor leasing, fordi brugsretten til bilen for dem er det afgørende. Det er således ikke en løsning at undlade at benytte leasing-modellen. Og det er derfor efter vores opfattelse ikke et ordentligt svar på, hvorfor leasing skal behandles dårligere ved konfiskation end andre finansieringsformer.

Det forekommer, at leasingselskaber giver en bank virksomhedspant i sine biler med henblik på at få finansieret sin virksomhed. Det har vi nævnt i vores hørings svar, og det er muligvis dette forhold ministeren har tænkt på.

Hvis en leaset bil, som er omfattet af virksomhedspant, konfiskeres i tilfælde af vanvidskørsel, er det vores opfattelse, at provenuet fra statens auktion over bilen ikke skal tilfalde statskassen, da det vil stride imod virksomhedspanthavers panteret som en særlig rettighedshaver jf. lovforslagets bemærkninger herom. Dette taler også for ovennævnte løsning, hvor provenuet fra statens salg af den konfiskerede bil udbetales til leasinggiver, som så kan indkøbe en ny bil og virksomhedspanthavers pant dermed holdes intakt.

Det ønskes i øvrigt bekræftet, at en virksomhedspanthaver, hvis pant omfatter en leaset bil anvendt til vanvidskørsel, anerkendes som en ”særlig sikret rettighed” jf. lovforslagets bemærkninger herom. Uanset at dette bekræftes, bemærkes det for god ordens skyld, at leasinggivers ejendomsret også bør anerkendes som en særlig sikret ret jf. det ovennævnte, således at leasingselskaber ikke er tvunget til at beskytte deres ejendomsret via en virksomhedspantekonstruktion.

Der bør ved siden af dette lovforslag arbejdes for en licensordning for leasingselskaber

Nærværende lovforslag om konfiskation af konkrete biler brugt til vanvidskørsel, således at vanvidsbilisten umiddelbart stoppes i at fortsætte/gentage forbrudelse, bør absolut ikke stå alene.

Der er brug for en helt anden tilgang til bander og andre organiserede kriminelle, som misbruger egne eller leasingselskaber, som de kontrollerer, til omfattende kriminalitet med biler. Det er nødvendigt ikke mindst for at gøre noget ved problemet på forkant, således at borgere ikke skal blive slået ihjel af vanvidsbilister, før bilen bliver taget fra dem.

Finans og Leasing har som det fremgik af vores hørings svar foreslået en licensordning for leasingselskaber. Vi er overbeviste om, at det er nødvendigt med så drastisk et skridt og ikke bare lappeløsninger. Vi har henvendt os direkte herom til rette ressortminister – erhvervsministeren – i **vedhæftede** henvendelse af 19. jan. i år, efter at vi forgæves havde ventet i mere end to måneder på, at Trafikministeriet skulle sætte et fælles møde om emnet op med Erhvervsministeriet.

Vi er derfor meget ærgerlige over, at vores forslag om en licensordning i forbindelse med behandlingen af dette lovforslag bemærkelsesværdigt hurtigt og for os at se uden dybere overvejelser er blevet afvist via en udtalelse fra Erhvervsministeriet med en i vores øjne meget lidt

overbevisende argumentation om, at der allerede er styr på det via Finanstilsynets tjek indenfor hvidvaskreguleringen.

Transportministerens afvisning af vores forslag om en licens-ordning fremgår af svar på spørgsmål nr. 1, side 3-4, hvor følgende er oplyst af Erhvervsministeriet:

"Virksomheder, der udbyder finansiel leasing, er omfattet af hvidvasklovens bestemmelser. Det indebærer bl.a., at en virksomhed skal registreres i Finanstilsynets hvidvaskregister. Som led i registreringen undersøger Finanstilsynet, hvorvidt virksomheden, et medlem af den øverste ledelse, daglige ledelse eller reelle ejere er dømt for et strafbart forhold, der begrundes en nærliggende fare for misbrug af hvervet. Til brug for denne undersøgelse skal virksomheden indsende straffeattest for ovennævnte personkreds.

Virksomheder, der udbyder finansielle leasingaftaler til forbrugere, hvor der er en pligt til at købe aftalegenstanden, er desuden omfattet af lov om forbrugslånsvirksomheder, og skal således have en tilladelse fra Finanstilsynet for at kunne drive forbrugslånsvirksomhed, ligesom virksomhedernes ledelsesmedlemmer skal opfylde lovens krav til egnethed og hæderlighed."

Hvad angår det sidste afsnit om *"finansielle leasingaftaler til forbrugere, hvor der er pligt til at købe aftalegenstanden, er desuden omfattet af lov om forbrugslånsvirksomheder"* bemærker vi, at udsagnet er decideret misvisende. Det citerede er udtryk for en såkaldt maskeret kreditaftale. Altså en leasingaftale, som i virkeligheden er en kreditaftale, og dermed skal behandles som sådan. Det forekommer ikke i virkelighedens verden. Det giver det forkerte indtryk, at leasingaftaler er omfattet af de tilladelseskrav, der stilles til forbrugslånsvirksomheder, som udbyder kreditaftaler til forbrugere. Det er ikke korrekt. Leasingvirksomhed er, uanset om det omfatter finansiel eller operationel leasing, ikke omfattet af tilladelseskrav.

Svaret giver også det indtryk, at de mindre, rent formelle tjek, som Finanstilsynet foretager efter hvidvaskloven, skulle være tilstrækkelig i stedet for en egentlig licensordning. Som nævnt ovenfor viser virkelighedens verden, at dette ikke er korrekt. Hertil kommer, at hvidvaskloven ikke omfatter operationel leasing. Det taler også for, at der er behov for en egentlig licensordning for al leasing.

Hvis Erhvervsministeriets begrundelse var korrekt, så ville vi jo heller ikke se de aktuelle sager med leasingselskaber, som foretager omfattende svindel med klonede biler og momsbetaling som fx dokumenteret af DR i "Pengejægerne" sendt 8. februar i år. Eller Ekstrabladet der den 16. dec. 2020 dokumenterede, at en bandido-rocker kører rundt i en milliondyr Lamborghini fra leaset via hans eget leasingselskab kaldet CMV-leasing. Ingen af de nævnte selskaber er eller har været medlem af Finans og Leasing!

Det fremgår også direkte af Trafikministerens kommentarer til høringssvarene på side 5, at Finanstilsynet nuværende kontrol langt fra er nok, jf. følgende:

"Transportministeriet anerkender, at den store lovlydige del af leasing- og udlejningsbranchen formentlig ikke på ny vil lease eller udleje køretøjet (eller et nyt køretøj for den sags skyld) til den pågældende. Rigspolitiet har dog oplyst, at visse leasingselskaber har kontakt til bandemiljøet, og at nogle bandegrupperinger benytter bestemte leasingselskaber for at få adgang til dyre luksusbiler på trods af, at de pågældende modtager f.eks. kontanthjælp. Efter Transportministeriets opfattelse kan det næppe antages, at denne del af leasingbranchen vil afstå fra på ny at udlevere køretøjet til den pågældende vanvidsbilist, hvis køretøjer tilbageleveres til leasingselskabet.

Af hensyn til færdselssikkerheden og af hensyn til kriminalitetsbekæmpelse er det derfor efter Transportministeriets opfattelse nødvendigt, at der indføres regler om øget mulighed for

tredjemandskonfiskation, så det sikres, at biler anvendt til vanvidskørsel hurtigt og effektivt fjernes fra gaderne.”

Der er i øvrigt som led i regeringens vanvidspakke gennemført et krav om at leasingelskaber skal foretage en kreditværdighedsvurdering af alle private leasingtagere (L 32 a fremsat af Skatteministeren). Der er desværre væsentlige huller i anvendelsesområdet for disse regler, som påpeget af Finans og Leasing i vort høringssvar til lovforslaget. Problemet har netop været, at der ikke er en licensordning for leasingelskaber at hæfte lovforslaget op på. I mangel heraf har man så anvendt hvidvasklovens definition af finansiel leasing og selvanmelderordningen under Motorstyrelsen om afregning af registreringsafgift. Problemet er bare, at kriminelle vil kunne undvige pligten til at foretage en kreditværdighedsvurdering ved alene at udbyde operationel leasing og undlade at være omfattet af en selvanmelderordning. Se nærmere herom i vort høringssvar af 21. aug. 2020 til L 32a på side 2:

”Lovforslaget efterlader herefter alene et ”hul”, hvis et leasingelskab hverken har selvanmelderstatus eller udbyder finansiel leasing men alene udbyder operationel leasing. Sådanne virksomheder vil ikke have adgang til eSkatdata jf. § 2 og således som lovforslagets § 6 er formuleret heller ikke være forpligtet til at foretage en kreditvurdering af en privat leasingtager. Det er et problem på flere måder:

- Som det fremgår af regeringens ”vanvidspakke” er der desværre nogle leasingelskaber, som opererer uden for lovens rammer. Hvis et leasingelskab bevidst ønsker at undgå at foretage en kreditvurdering ved indgåelse af leasingaftaler fx fordi selskabet samarbejder med eller er kontrolleret af organiserede kriminelle, kan leasingelskabet vælge at stoppe med at udbyde finansiel leasing og have tilladelse som selvanmelder. Herefter vil der som lovforslaget er formuleret kunne udbydes operationel leasing til private, uden at det er omfattet af lovforslagets anvendelsesområde. Det bemærkes, at F&L er bekendt med, at der findes ca. 150 leasingelskaber i dag som er registreret hos Finanstilsynet under hvidvasklovgivningen og/eller hos Motorstyrelsen hvad angår selvanmelderordningen, mens F&L alene har ca. 45 medlemmer beskæftiget med leasing.

- Leasingelskaber som i dag ikke er omfattet af hvidvaskloven, fordi de alene udbyder operationel leasing, vil ikke være omfattet af kravet om kreditvurdering. Det vil skabe ulige konkurrencevilkår og forbrugerbeskyttelse på området for privat leasing. Alle udbydere, uanset om de udbyder leasing på finansielle og/eller operationelle vilkår, bør derfor være omfattet på lige vilkår.

Vi foreslår derfor for at indhegne dette, således at leasingelskaber, uanset at de kun udbyder operationel leasing af motorkøretøjer, også indføres i § 6 dvs. formuleringen af ny § 52 a i kreditaftaleloven, således at de forpligtes til at foretage en kreditvurdering. På denne måde kan det sikres, at ingen ”smyger” sig uden om.”

Der blev desværre ikke foretaget ændringer i L 32 a som følge af vores bemærkninger. Og det efterlader således et hul i regeringens indsats mod vanvidsbilisme.

Transportministeren har selv under 1. behandlingen af L 127 henvist til, at der ikke må være huller i reguleringen.

En licensordning for leasingelskaber som foreslået af Finans og Leasing vil kunne ”reparere” på disse huller i L 32 a og sikre, at alle leasingelskaber, som udbyder leasing til privatkunder, er omfattet af forpligtelsen til at foretage en ordentlig kreditværdighedsvurdering.

Venstres ordfører støttede under 1. behandlingen vores forslag om en licensordning. Og SF og Dansk Folkeparti har også tidligere offentligt givet udtryk for støtte til forslaget.

Regeringens erhvervsordfører Orla Hav har også indikeret sin støtte i Finans 11. jan. i år i forbindelse med omtale af Scanleasings konkurs jf. følgende uddrag: "Netop en højere grad af tilsyn er noget erhvervsordfører fra Socialdemokratiet, Orla Hav, er klar til at kigge på. »Vi har jo sådan en tommelfingerregel der hedder: Så meget marked som muligt, så meget kontrol som nødvendigt. I eksemplet med Scanleasing, har der ikke været den fornødne kontrol i forhold til den måde, der tilsyneladende har været arbejdet på. Det er vi nødt til at have indsigt i fra samfundets side,« siger Orla Hav og fortsætter: »Jeg tror jo nok, at konsekvensen bliver, at man skriver nogle pænt store regninger til samfundet, når man unddrager sig sine forpligtelser.«" Og jo i hvert fald som det direkte fremgår af citatet har undsagt, at Finanstilsynets nuværende kontrol er tilstrækkelig. (Scanleasing var ikke medlem af Finans og Leasing).

Vi kan som branche ikke acceptere stiltiende at skulle se til, at vores medlemmers virksomhedsområde er inficeret af kriminelle. Der findes mere end 100 andre leasingselskaber i landet udover de ca. 45, der har valgt at være medlem af Finans og Leasing. Som bekendt er der organisationsfrihed, og det er således ikke i Finans og Leasings hænder at tilrettevise de brodne kar, som ødelægger det for en hel branche. Her er vi overladt til at forlade os på statsmagten.

Vi **vedhæfter fortroligt materiale** (som derfor ikke skal offentliggøres på Folketingets hjemmeside eller mangfoldiggøres af udvalgenes medlemmer, hvilket vi har instrueret om ved fremsendelsen til udvalgene) fra SØIK, som dokumenterer, at bander kontrollerer visse leasingselskaber, og ad denne vej driver omfattende kriminalitet med stjålne/klonede biler. Det viser jo også med al tydelighed, at Finanstilsynets nuværende mindre kontroller via hvidvaskloven, der som nævnt kun omfatter finansiel leasing og ikke operationel leasing, langt fra er nok

Området er en væsentlig indtægtskilde for banderne. Det er derfor et samfundsmæssigt problem, som ikke kun handler om vanvidskørsel i leasede biler men også alle de andre problemer bandemiljøet medfører. For at ramme banderne på pengepungen, skal der derfor sættes helt anderledes effektivt ind (den meget omtalte "Al Capone-metode"). L 127 kan ikke stå alene, og det vil være uansvarligt at lade stå til og ikke gøre noget på et mere generelt plan for at komme problemet til livs.

Kombineret med adgangen til at konfiskere konkrete biler anvendt til vanvidskørsel, vil en licensordning for leasingselskaber i vores øjne være en effektiv løsning for at ramme banderne og andre organiserede kriminelle.

Vi opfordrer på denne baggrund indtrængende Folketinget partier til at sende et tydeligt signal til regeringen om i "halen" af nærværende lovforslag sammen med branchen at udforme et forslag til en licensordning for leasingselskaber, som kan holde brodne kar helt ude af leasingmarkedet. Og dermed også give myndighederne et nyt og slagkraftigt værktøj til at tage licensen fra selskaber, hvis det viser sig, at et leasingselskab ikke opfører sig ordentligt.

Adgang til straffeattest giver ikke et effektivt værn imod gentagelse, da der først domfældes lang tid efter

Omtale på straffeattest, hvor dom for vanvidskørsel fremgår, vil i de fleste tilfælde først foreligge 1-2 år efter forbrydelsen er sket. I al den tid vil andre leasingselskaber ikke have mulighed for at undgå at lease ud til vanvidsbilisten igen.

Derfor mener vi fortsat, at det vil være en bedre løsning med adgang til kørekortregistreret, hvor man meget hurtigt efter vanvidskørslen vil kunne se, at førerretten er frataget vanvidsbilisten.

Vi bemærker, at hvis man følger vores forslag om at indføre en licensordning for leasingselskaber, så undgår man at være usikker på, om man herved giver "de forkerte" adgang til disse oplysninger.

Forholdet til den Europæiske Menneskerettighedskonvention (EMK)

Transportministeriet har bemærket, at EU-Domstolen den 14. januar 2021 har afsagt dom i sagen C-393/19, og nævnt at dommens betydning for den foreslåede ordning "undersøges i øjeblikket".

Vi ser frem til at høre ministeriet nærmere analyse af domme. Vi undrer os over, at det ikke har været muligt at nå inden 1. behandling af lovforslaget.

Dommen var enslydende med det udkast til afgørelse, som generaladvokaten havde indstillet, og som vi refererede i vort høringssvar. Kort sagt siger dommen, at det er i strid med EMK at konfiskere et køretøj fra en tredjemand, som ikke var bekendt med at køretøjet blev anvendt til smugling af national kulturarv. Det er vores opfattelse, at dette tilfælde er helt sammenligneligt med vanvidsbilisme-problemstillingen, hvor bilen også har været anvendt til en kriminell handling. Men bilen er jo ikke i sig selv farlig. Og leasinggiver har netop ikke medvirket ved vanvidskørsel. Også af den grund bør L 127 tilrettes, således at leasinggiver får provenuet fra statens salg af den konfiskerede bil, for at der bliver tale om et proportionalt indgreb i ejendomsretten, således at den samlede løsning ikke er i strid med EMK.

Vi opfordrer i øvrigt til at lovforslaget forelægges for EU-Kommissionen, således at man på forhånd kan sikre sig, at det ikke er i strid med EMK.

Baggrund for forslagets økonomiske kalkuler fremgår ikke

På side 5 i vores høringssvar nævnte vi følgende:

"Lovforslaget bygger på et meget tyndt faktisk 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 lånt 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."

Vi undrer os over, hvorfor dette ikke er omtalt i høringsoversigten og kommenteret, hvorfor vi igen opfordrer til, at hele den faglige baggrund for lovforslaget bliver nærmere oplyst.

Evalueringssklausul

Såvel SF som KF's ordførere efterlyste under 1. behandlingen en evalueringssklausul. Dette forslag kan vi tilslutte os, og vi opfordrer til at det tilføjes lovforslaget.

Misforståelse om vores forslag om en bøde til vanvidsbilisten svarende til bilens værdi

For god ordens skyld bemærkes afslutningsvis, at følgende fremgår af Transportministerens svar på spørgsmål nr. 1 :

"Med hensyn til Finans & Leasings forslag om at idømme føreren en bøde svarende til værdien af køretøjet skal jeg understrege, at vanvidskørsel er fuldstændig uacceptabelt og til store fare for os alle i trafikken.

Jeg mener derfor bestemt ikke, at man skal nøjes med at give vanvidsbilisten en bøde. Den sanktion afspejler efter min opfattelse ikke den farlighed og risiko, der er forbundet med vanvidskørsel."

Vores forslag er misforstået, som om vi foreslog, at bødestraf kunne stå alene jf. ordene "nøjes med". Vi skrev netop, at det kunne kombineres med andre forslag om beslaglæggelse/konfiskation jf. følgende i notat af 8. jan. 2021 på side 3,:

"Forslag 4 - Giv vanvidsbilisten en bøde svarende til værdien af bilen

*Forslag 2 eller 3 [om beslaglæggelse eller konfiskation af køretøjet] **kan så kombineres** med at give hjemmel i lovgivningen for en økonomisk straf (bøde) til vanvidsbilisten i form af en bøde 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."

Vi er ærgerlige og forbavsede over, at Transportministeren på denne måde fordrejer vores ord. Vi imødeser derfor en berigtigelse på dette punkt fra Transportministeren.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør for Finans og leasing

Mobil 40382987