

Udskriftsdato: 15. december 2025

2017/1 LSF 152 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af færdselsloven og lov om registrering af køretøjer (Indførelse af dagsgebyr ved manglende betaling af ansvarsforsikringspræmie for motordrevne køretøjer m.v.)

Ministerium: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Journalnummer: Transport-, Bygnings- og Boligmin., j.nr.
2017-3384

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven og lov om registrering af køretøjer

(Indførelse af dagsgebyr ved manglende betaling af ansvarsforsikringspræmie for motordrevne køretøjer m.v.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, som ændret bl.a. ved lov nr. 696 af 8. juni 2017 og senest ved lov nr. 1559 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004 (direktivet om urimelig handelspraksis), EU Tidende 2005, nr. L 149, side 22-39«: »og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, EU-Tidende 2014, nr. L 127, side 134«.

2. I § 106 indsættes som *stk. 4-7*:

»*Stk. 4.* Ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over et motordrevet køretøj, som skal registreres eller godkendes, kan pålægges et gebyr for manglende opfyldelse af forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt. For motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes, kan gebyret pålægges den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej. For selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af stk. 3, kan gebyret pålægges tilladelsesindehaveren. Gebyret kan pålægges for hver påbegyndt dag, det motordrevne køretøj er uforsikret.

Stk. 5. Gebyr efter stk. 4 pålægges af og skal indbetales til Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). Det er en betingelse for pålæggelse af gebyr, at der til den, som gebyr kan pålægges, jf. stk. 4, forudgående er blevet fremsendt skriftlig meddelelse om, at gebyret kan pålægges, og om at gebyret er tillagt udpantningsret, jf. § 107, stk. 3, 1. pkt. Meddelelsen skal fremsendes i tide til, at den, som forsikringspligten påhviler, jf. stk. 4, har rimelig tid til at agere på baggrund af meddelelsen ved at opfylde forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt.

Stk. 6. Det er en betingelse for tegning af ansvarsforsikring for et motordrevet køretøj, at skyldige gebyrer, som forsikringstageren er pålagt i henhold til stk. 4, er betalt.

Stk. 7. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter bestemmelser om gebyr for manglende opfyldelse af forsikringspligten, herunder bestemmelser om gebyrets størrelse og betaling samt administration af ordningen og hermed forbunden pligtmæssig videregivelse af personoplysninger.«

3. I § 107, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »Præmier for forsikringen«: »og gebyr i henhold til § 106, stk. 4,«.

Skatteministeriet

§ 2

I lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017, som ændret ved § 3 i lov nr. 715 af 25. juni 2010 og § 1 i lov nr. 1431 af 11. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 17, stk. 2, indsættes efter »virksomhedstyper«: »m.v.«.

2. I § 17, stk. 2, indsættes som nr. 8:

»8) Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM).«

§ 3

Loven træder i kraft den 1. januar 2019.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og lovforslagets baggrund

2. Lovforslagets hovedpunkter

- 2.1. Indførelse af ordning for opkrævning af dagsgebyr
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.1.1. Færdselsloven
 - 2.1.1.2. Forsikringsaftaleloven
 - 2.1.1.3. Bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motor-køretøjer mv.
 - 2.1.1.4. Lov om behandling af personoplysninger og databeskyttelsesforordningen
 - 2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 2.2. Etablering af terminaladgang for DFIM til Køretøjsregisteret
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Indledning og lovforslagets baggrund

I medfør af færdselslovens regler har ejeren eller den varige bruger af et motordrevet køretøj pligt til at tegne en ansvarsforsikring for køretøjet. I de tilfælde, hvor ejeren eller den varige bruger til trods herfor ikke har tegnet en sådan ansvarsforsikring eller undlader at betale forsikringspræmien, dækkes forvoldte skader af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). DFIM er en garantiordning, som bl.a. har til formål at behandle sager og udbetale erstatning i tilfælde, hvor skaden er forvoldt af uforsikrede og ukendte motordrevne køretøjer. Alle forsikringsselskaber, der tegner ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Danmark, skal være medlem af DFIM.

Når en sag, hvor skaden er forvoldt af et uforsikret eller ukendt motordrevet køretøj, er færdigbehandlet med udbetaling af erstatning til skadelidte, har DFIM fuld regresret overfor den uforsikrede ejer eller varige bruger med hele skadesudgiften. Denne regresret, der oprindeligt er tiltænkt som den primære finansiering af DFIM's virksomhed på området, har ikke den tilsigtede virkning, idet det er minimalt, hvad der herigennem tilbagebetales af de uforsikrede ejere eller varige brugere.

Hovedparten af DFIM's udgifter til erstatningsudbetalinger for skader forvoldt af uforsikrede og ukendte motordrevne køretøjer betales derfor af de enkelte ansvarsforsikringsselskaber. Ansvarsforsikringsselskaberne bruger en del af præmien fra de enkelte forsikringstagere til at dække DFIM's udgifter. Det betyder med andre ord, at de uforsikrede ejere eller varige brugere ikke betaler for de skader, som de forvolder, men at udgiften hertil i stedet betales af de lovlydige køretøjsejere, der har tegnet ansvarsforsikring.

Tal fra Automobilforsikringsselskabernes Fællesregister (database, hvor alle der ikke betaler ansvarsforsikringspræmie registreres) viser, at antallet af uforsikrede motordrevne køretøjer i en længere årrække har ligget på ca. 50.000 ejere eller varige brugere, som mindst én dag har haft et motordrevet køretøj uforsikret. DFIM's udgifter til erstatningsudbetalinger for skader forvoldt af uforsikrede og ukendte motordrevne køretøjer varierer fra år til år, men har over de seneste fem år gennemsnitlig udgjort 45,1 mio. kr. pr. år.

Lovforslagets formål er at indføre en ordning, der i højere grad sikrer, at ejere eller varige brugere af uforsikrede køretøjer betaler for de skader, som de selv forvolder. Det foreslås derfor, at de uforsikrede ejere eller varige brugere skal kunne opkræves et dagsgebyr for hver dag, hvor færdselslovens forsikringspligt ikke er overholdt. Herved vil den gældende solidariske finansieringsordning mellem de lovlydige forsikringstagere overgå til en mere rimelig solidarisk ordning mellem de uforsikrede ejere eller varige brugere.

Lovforslagets ordning skal endvidere virke motiverende på de uforsikrede ejere eller varige brugere, da den kumulerede værdi af dagsgebyrerne hurtigt overstiger den forsikringspræmie, der skulle være betalt.

Sverige, Norge og Finland har tilsvarende ordninger for så vidt angår uforsikrede motordrevne køretøjer. I Sverige, hvor ordningen har eksisteret siden 1978, har ordningen medført, at andelen af uforsikrede køretøjer i Sverige i dag er omkring 1 pct., mens andelen var ca. 3 pct., før ordningen blev indført. Til sammenligning er ca. 1,6 pct. af de danske motordrevne køretøjer ifølge oplysninger fra Forsikring & Pension i dag uforsikrede. Forsikring & Pension anslår, at indførelsen af en opkrævningsordning også i Danmark vil kunne medføre en reduktion af andelen af uforsikrede køretøjer til ca. 1/3 af det nuværende niveau.

Lovforslaget indeholder endvidere en hjemmel for transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte de nærmere regler om dagsgebyrets størrelse og betaling samt administration af ordningen og hermed forbunden pligtmæssig videregivelse af personoplysninger. De nærmere regler herom vil blive fastsat ved en ændring af bekendtgørelse nr. 579 af 6. juni 2007 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv.

Af hensyn til ordningens administration, er det nødvendigt, at DFIM kan tildeles terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs nuværende og forhenværende ejere og brugere, herunder oplysninger om personnummer og cvr-nummer.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Indførelse af ordning for opkrævning af dagsgebyr

2.1.1. Gældende ret

2.1.1.1. Færdselsloven

Ifølge færdselslovens § 105, stk. 1, 1. pkt., skal krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed. Bestemmelsen indeholder således en forsikringspligt.

Forsikringspligten påhviler ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet, hvis der er tale om motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes, jf. § 106, stk. 1. Hvem der er ejer, afgøres som udgangspunkt ud fra dansk rets almindelige regler om ejendomsret. Det er det reelle ejerforhold, som er afgørende, og ikke hvad der er anført i Køretøjsregisteret. I praksis må registreringsforholdene i langt de fleste tilfælde dog antages at være i overensstemmelse med de reelle forhold.

Som tilfælde, hvor ejerbegrebet i færdselslovens § 106, stk. 1, afviger fra danske rets almindelige regler om ejendomsret, kan nævnes, at køberen af en bil købt på kredit med ejendomsforbehold vil blive anset for "ejer" i færdselslovens forstand. I visse tilfælde kan ejendomsretten efter de almindelige regler om ejendomsret gå over til køber, selvom den fysiske overgivelse ikke har fundet sted. Køber vil dog her i almindelighed først blive anset som ejer i færdselslovens forstand, når køretøjet går ud af sælgerens besiddelse.

Som bruger i relation til § 106, stk. 1, anses den, der har selvstændig, varig rådighed over køretøjet i egen interesse. Ved mere flygtige udlån af et køretøj, f.eks. til familie eller venner til brug for enkelte ture og kortvarige lejeforhold, vil brugeren ikke have varig rådighed over køretøjet. For at en bruger må anses for en varig bruger, vil køretøjet skulle stilles til fri rådighed for vedkommende i en længere eller ikke på forhånd fastlagt periode. Dette kan være tilfældet, hvis en person i en længere periode hovedsageligt har været eneste bruger af f.eks. sine forældres bil. En leasingtagers brug af et leaset køretøj må også anses for et varigt brugsforhold.

For motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes, påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej, jf. § 106, stk. 2. Det betyder i praksis, at forsikringspligten i § 106, stk. 2, påhviler ejeren, hvis denne selv bruger køretøjet eller lader det bruge i egen interesse. Hvis køretøjet benyttes af andre, som har selvstændig rådighed over køretøjet og benytter det i egen interesse (selvstændig bruger), anses den pågældende for bruger i relation til § 106, stk. 2, og forsikringspligten påhviler i disse tilfælde den selvstændige bruger. I relation til § 106, stk. 2, er det således ikke en betingelse for brugeransvar for forsikringspligten, at brugeren har haft varig rådighed over køretøjet.

Eksempler på motordrevne køretøjer omfattet af § 106, stk. 2, er lille knallert af ældre dato (erhvervet som fabriksny før den 1. juli 2006) og visse traktorer og motorredskaber.

For selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, stk. 1, påhviler forsikringspligten tilladelsesindehaveren, jf. § 106, stk. 3. Bestemmelsen medfører, at forsikringspligten efter færdselslovens § 105, stk. 1, 1. pkt., altid påhviler tilladelsesindehaveren under det pågældende forsøg. Forsikringspligten påhviler i disse tilfælde således hverken ejer, varig bruger eller selvstændig bruger, hvis disse er en fra tilladelsesindehaveren forskellig person.

Præmier for ansvarsforsikringen er tillagt udpantningsret, jf. § 107, stk. 3, 1. pkt. Er forsikring tegnet for et større beløb end efter § 105, stk. 2, gælder denne regel hele præmien, jf. § 107, stk. 3, 2. pkt. Den ved færdselslovens tillagte udpantningsret medfører, at krav om forfalden ansvarsforsikringspræmie umiddelbart kan inddrives ved udlæg af fogedretten, jf. retsplejelovens § 478, stk. 2. Det er således ikke nødvendigt først at tilvejebringe et særligt grundlag for tvangsfuldbyrdelse, som f.eks. dom, kendelse eller betalingspåkrav med fogedrettens påtegning efter retsplejelovens § 477 e, stk. 2.

Manglende opfyldelse af forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt., straffes i medfør af § 118, stk. 1, nr. 1, med en bøde på 1.000 kr., jf. § 118 a, stk. 1, 1. pkt.

2.1.1.2. Forsikringsaftaleloven

Bekendtgørelse nr. 1237 af 9. november 2015 af lov om forsikringsaftaler med senere ændringer (forsikringsaftaleloven) indeholder i lovens kapitel 1 en række bestemmelser, der er fælles for alle forsikringsarter. Disse gælder således også for ansvarsforsikring af motordrevne køretøjer.

I medfør af forsikringsaftalelovens § 12, stk. 1, skal præmien for forsikringen betales senest 21 dage efter selskabets påkrav herom.

Hvis præmien ikke betales, følger det af § 13, stk. 1, at selskabet kan opsigelse forsikringsaftalen med den virkning, at aftalen ophører, hvis præmien ikke er betalt senest 21 dage efter opsigelsen. Opsigelse kan i medfør af bestemmelsen tidligst ske 14 dage efter udløbet af betalingsfristen efter § 12, stk. 1. Det betyder, at meddelelse om opsigelse tidligst kan afgives 35 dage efter forsikringsselskabets påkrav herom, og at forsikringsaftalen først kan betragtes som opsagt 21 dage efter meddelelsen om opsigelse. Der skal således i henhold til forsikringsaftalelovens regler som minimum gå 56 dage (8 uger) fra forsikringsselskabets påkrav om betaling, før forsikringen kan betragtes som ophørt.

Ifølge § 13, stk. 2, skal opsigelsen efter stk. 1 angive, at forsikringsaftalen ophører, hvis præmien ikke betales inden den fastsatte frist. Opsigelsen skal endvidere oplyse om muligheden for efter § 14 at bringe forsikringsaftalen til at løbe på ny. Fristerne efter § 13, stk. 1, 1. pkt., og § 14, 2. pkt., regnes først fra det tidspunkt, hvor disse oplysninger er givet.

Når de minimum 8 uger er gået, og proceduren i forsikringsaftaleloven er fulgt, betragtes et køretøj som uforsikret.

Ifølge forsikringsaftalelovens § 14 kan forsikringsaftalen bringes til at løbe på ny, hvis den for sene betaling af præmien skyldes særligt undskyldende omstændigheder, og præmien samt eventuelle renter og omkostninger betales uden ugrundet ophold efter betalingshindringens ophør. Forsikringsaftalen løber i sådanne tilfælde på ny fra dagen efter, at betaling sker. Betaling skal dog ske senest 3 måneder efter udløbet af opsigelsesfristen efter § 13, stk. 1. Er forsikringsaftalen indgået for en bestemt periode, skal betaling tillige ske inden udløbet af denne periode.

Ifølge forsikringsaftalelovens § 17, stk. 1, kan §§ 12-16 ikke ved aftale fraviges til skade for forsikringstageren eller den sikrede, hvis der er tale om forbrugerforsikring. § 12, stk. 1, kan dog fraviges som led i en løbende aftale om betaling af præmien ved betalingsoverførsel. For så vidt angår betaling af første præmie, følger det endvidere af § 17, stk. 2, at det kan aftales, at forsikringsaftalen ophører, hvis præmien ikke betales inden en rimelig frist efter selskabets påkrav om betaling. Fristen i § 14, 2. pkt., regnes i givet fald fra tidspunktet for aftalens ophør.

2.1.1.3. Bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv.

Bekendtgørelse nr. 579 af 6. juni 2007 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. (ansvarsbekendtgørelsen) indeholder en række administrativt fastsatte regler om bl.a. krav til forsikringsselskaber, der udbyder ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer, tegning og ophør af ansvarsforsikring, skadevolderens og forsikringsselskabers hæftelse over for skadelidte og behandling af erstatningskrav. Bekendtgørelsen indeholder også regler om DFIM's virke som garantifond (erstatning for skader forvoldt af ukendte eller uforsikrede motordrevne køretøjer), DFIM's virke som informationskontor (udveksling af oplysninger om forsikringer på motordrevne køretøjer mellem udenlandske informationskontorer og danske selskaber) og DFIM's virke som dansk erstatningsorgan ved uheld i udlandet.

Ifølge bekendtgørelsens § 8, stk. 1, må forsikring af et registreringspligtigt, motordrevet køretøj ikke tegnes, hvis forsikringstageren skylder præmie for en tidligere forsikring vedrørende samme køretøj, der er forfalden inden for de sidste to år. En forsikring af et registreret, motordrevet køretøj tegnet i strid hermed ophører uden videre.

Præmierestance for en forsikring, der oprindelig er tegnet for et andet køretøj, men overført til et nyt køretøj, fører ikke til forsikringens ophør, hvis restancen er opstået, inden forsikringen blev overført til det nye køretøj, jf. § 8, stk. 2.

Køretøjsregisteret (tidligere Centralregisteret for Motorkøretøjer) er et fælles register for hele landet, hvor der registreres oplysninger om hvert enkelt køretøj og køretøjets tilhørsforhold. Køretøjsregisteret forvaltes af SKAT, og registrering kan kun ske, hvis der i overensstemmelse med færdselsloven er tegnet en ansvarsforsikring for køretøjet.

Med henblik på at sikre opdaterede oplysninger i Køretøjsregisteret indeholder ansvarsbekendtgørelsen en række regler i §§ 9 og 10 om forsikringsselskabernes indberetning af oplysninger til Køretøjsregisteret.

Ifølge § 9, stk. 1, skal forsikringsselskabet sende en meddelelse til Køretøjsregisteret, hvis en forsikring af et registreret, motordrevet køretøj ophører af anden grund end sel-skabsskift. Hvis forsikringen ophører som følge af, at forsikringen er tegnet på trods af præmierestance på en tidligere forsikring for samme køretøj, jf. § 8, stk. 1, skal meddelelse om forsikringsophør sendes straks til Køretøjsregisteret, jf. § 8, stk. 2. Hvis forsikringsophøret skyldes præmierestance vedrørende den aktuelle forsikring må meddelelse i henhold til stk. 1 tidligst afsendes således, at den modtages af Køretøjsregisteret 10 uger efter, at præmien er forfaldet til betaling, jf. § 9, stk. 3.

Det følger af § 9, stk. 4, at hvis en forsikring ophører af andre grunde end de, der er nævnt i § 9, stk. 2 og 3 (tegning af forsikring på trods af præmierestance for en tidligere forsikring og præmierestance for en aktuell forsikring), må meddelelse i henhold til stk. 1 tidligst afsendes, således at den modtages af Køretøjsregisteret 14 dage før forsikringens ophør. Som eksempler, der er omfattet af § 9, stk. 4, kan nævnes forsikringsophør på grund af selskabsskifte eller ejerskifte.

Hvis Køretøjsregisteret har underrettet det pågældende selskab om, at køretøjet er blevet forsikret i et andet forsikringsselskab eller er slettet af registeret, skal selskabet ikke give Køretøjsregisteret meddelelse efter bestemmelserne i § 9, stk. 1, jf. § 9, stk. 5.

Når Køretøjsregisteret har modtaget meddelelse i henhold til § 9, stk. 1, og det konstateres, at køretøjet ikke er afmeldt, og at ny fyldestgørende forsikring ikke foreligger, inddrages køretøjets nummerplader, jf. § 10, stk. 1.

Det følger af § 10, stk. 2, at selvom forsikringen er ophørt, vedbliver selskabet i forhold til tredjemand at hæfte for enhver skade, der indtræder indtil 4 uger efter ophøret, medmindre anden fyldestgørende forsikring er tegnet. Det følger endvidere af § 10, stk. 2, at hvis forsikringen er ophørt, inden Køretøjsregisteret har modtaget meddelelse i henhold til § 9, stk. 1, vedvarer selskabets hæftelse indtil 4 uger fra meddelelsens modtagelse.

Det følger af ansvarsbekendtgørelsens § 19, stk. 2, at DFIM som garantifond umiddelbart overfor skadelidte erstatter skade som følge af uheld i Danmark, der er forvoldt af et ukendt, motordrevet køretøj. Det er en forudsætning for udbetaling af erstatning for tingsskade, at der samtidig udbetales erstatning for personskade.

Det følger endvidere af § 19, stk. 3, at DFIM som garantifond umiddelbart overfor skadelidte erstatter

skade som følge af uheld i Danmark, der er forvoldt af et motordrevet køretøj, for hvilket forsikring ikke er tegnet, eller for hvilket forsikring er tegnet, men ophævet af selskabet eller ikke holdt i kraft.

Ifølge ansvarsbekendtgørelsens § 21, stk. 4, kan DFIM efter dansk rets almindelige regler søge regres mod eventuelle ansvarlige for erstatning. Det betyder, at DFIM efterfølgende kan rette et krav om betaling for udbetalt erstatning mod den uforsikrede skadevolder, da DFIM har betalt erstatningen på vegne af skadevolder.

2.1.1.4. Lov om behandling af personoplysninger og databeskyttelsesforordningen

Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer (persondataloven) indeholder regler om behandling af personoplysninger, som helt eller delvis foretages ved hjælp af elektronisk databehandling, og for ikke-elektronisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register.

Behandling af almindelige, ikke-følsomme personoplysninger kan i medfør af persondatalovens § 6, stk. 1, bl.a. finde sted, hvis behandlingen er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse, som påhviler den dataansvarlige, jf. § 6, stk. 1, nr. 3, eller hvis behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave, der henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige eller en tredjemand, til hvem oplysningerne videregives, har fået pålagt, jf. § 6, stk. 1, nr. 6.

Det følger af lovens § 48, stk. 1, at der forinden iværksættelse af en behandling af oplysninger, som foretages for en privat dataansvarlig, skal foretages anmeldelse til Datatilsynet af den dataansvarlige eller dennes repræsentant, jf. dog § 49.

Ifølge § 50, stk. 1, nr. 2, skal Datatilsynets forudgående tilladelse indhentes til en behandling, som er omfattet af anmeldelsespligten i § 48, hvis behandlingen af oplysningerne sker med henblik på at advare andre mod forretningsforbindelser med eller ansættelsesforhold til en registreret – såkaldte advarselsregistre.

Automobilforsikringsselskabernes Fællesregister for Motorkøretøjsforsikring (Fællesregisteret) er et advarselsregister, der har til formål at advare ansvarsforsikringsselskaberne mod forsikringstagere med præmierestancer eller afvigende skadeforløb således, at der kan stilles skærpede betingelser for indgåelse af en forsikringsaftale. DFIM er dataansvarlig for Fællesregisteret, og Datatilsynet har den 31. marts 2001 givet tilladelse til den behandling af personoplysninger, der foregår i relation til Fællesregisteret.

Datatilsynets tilladelse er givet på en række vilkår. For så vidt angår registrering i Fællesregisteret på grund af præmierestance fremgår det af vilkår 6, at et forsikringsselskab i medfør af en aftale fra 1980 mellem Justitsministeriet og Assurandør-Societetet (nu Forsikring & Pension) kan afmelde et køretøj i Køretøjsregisteret, når 1) forfalden præmie ikke er betalt, 2) der er gået mindst 10 uger fra forfaldsdag, 3) selskabet mindst to gange efter påkrav har sendt erindringsskrivelser til forsikringstageren, og 4) selskabet ikke har modtaget meddelelse fra Køretøjsregisteret om, at køretøjet er slettet af registeret. Med hensyn til de to erindringsskrivelser skal det som minimum af den sidste erindringsskrivelse fremgå, at forsikringen bliver slettet, og at politiet bliver underrettet med nummerpladefjernelse til følge. Det skal endvidere fremgå, at udpantning for forfalden præmie kan ske, og at genoptagelse af forsikring efter betalingsfristens udløb kun kan ske på skærpede vilkår, og efter at restancen er betalt.

Når afmelding af et køretøj til Køretøjsregisteret er sket, skal der samtidig gives forsikringstageren og Fællesregisteret meddelelse om, at køretøjet er slettet på grund af præmierestance (registrering i Fællesregisteret), jf. vilkår 7 i Datatilsynets tilladelse. Meddelelsen skal have den ordlyd, der fremgår af vilkår 7, og skal bl.a. indeholde oplysninger om, at der er sket indberetning til Fællesregisteret, navn og

adresse på den dataansvarlige (DFIM), behandlingens formål, mulighed for indsigt i de registrerede oplysninger og oplysninger om klageadgang til Datatilsynet.

Den aftale, der henvises til i vilkår 6 i Datatilsynets tilladelse, er reelt en aftale indgået mellem Assurandør-Societetet (nu Forsikring & Pension) og de enkelte selskaber. Aftalen har karakter af et branchekodeks og må alene anses for at være gældende for så vidt andet ikke fremgår af lov eller regler fastsat i medfør af lov. Aftalen kan derfor også ændres af forsikringsbranchen selv, så længe det sker inden for rammerne af gældende ret.

For så vidt angår behandling af oplysninger om personnummer, følger det af persondatalovens § 11, stk. 1, at offentlige myndigheder kan behandle oplysninger om personnummer med henblik på en entydig identifikation eller som journalnummer.

Private må i henhold til § 11, stk. 2, behandle oplysninger om personnummer, når det følger af lov eller bestemmelser fastsat i henhold til lov (§ 11, stk. 2, nr. 1), den registrerede har givet sit udtrykkelige samtykke hertil (§ 11, stk. 2, nr. 2) eller behandlingen alene finder sted til videnskabelige eller statistiske formål, eller hvis der er tale om videregivelse af oplysninger om personnummer, når videregivelsen er et naturligt led i den normale drift af virksomheder m.v. af den pågældende art, og når videregivelsen er af afgørende betydning for at sikre en entydig identifikation af den registrerede eller videregivelsen kræves af en offentlig myndighed (§ 11, stk. 2, nr. 3).

Fra den 25. maj 2018 afløses persondataloven af bl.a. en ny generel forordning om beskyttelse af personoplysninger (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger mv. (databeskyttelsesforordningen)). Databeskyttelsesforordningen vil have direkte virkning i Danmark.

Ifølge databeskyttelsesforordningens artikel 6 er behandling af almindelige, ikke-følsomme oplysninger bl.a. lovlig, hvis behandling er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse, som påhviler den dataansvarlige, jf. artikel 6, stk. 1, litra c), eller hvis behandling er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt, jf. artikel 6, stk. 1, litra e).

Det følger af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 2, at medlemsstaterne kan opretholde eller indføre specifikke bestemmelser for at tilpasse anvendelsen af forordningens bestemmelser om behandling med henblik på overholdelse af stk. 1, litra c) og e), ved at fastsætte mere præcist specifikke krav til behandling og andre foranstaltninger for at sikre lovlig og rimelig behandling. Artikel 6, stk. 3, indeholder krav om, at grundlaget for behandling i henhold til stk. 1, litra c) og e), skal fremgå af EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret. Det følger endvidere af stk. 3, at dette retsgrundlag kan indeholde specifikke bestemmelser med henblik på at tilpasse anvendelsen af bestemmelserne i databeskyttelsesforordningen. I den forbindelse er oplistet en ikke udtømmende liste over eksempler på, hvad de specifikke bestemmelser kan indeholde. Dette kan bl.a. være de generelle betingelser for behandling, typer af oplysninger, der skal behandles, berørte registrerede og hvem oplysningerne må videregives til samt med hvilket formål.

Bestemmelserne i artikel 6, stk. 2 og 3, skal forstås i sammenhæng med forordningens præambelbetragtning nr. 10, hvoraf bl.a. fremgår, at forordningen ikke udelukker, at medlemsstaternes nationale ret fastlægger omstændighederne i forbindelse med specifikke behandlingssituationer, herunder mere præcis fastlæggelse af de forhold, hvorunder behandling af personoplysninger er lovlig.

Sammenholdt med præambelbetragtning nr. 10 fastsætter artikel 6, stk. 2 og 3, således at medlemsstaterne

har mulighed for at præcisere anvendelsen af databeskyttelsesforordningens bestemmelser om behandling i de situationer, som vedrører behandling på baggrund af retlig forpligtelse (artikel 6, stk. 1, litra c)) eller af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse (artikel 6, stk. 1, litra e)).

For så vidt angår behandling af personnumre følger det af databeskyttelsesforordningens artikel 87, at medlemsstaterne nærmere kan fastsætte de specifikke betingelser for behandling af et nationalt identifikationsnummer eller andre almene midler til identifikation. I så fald anvendes det nationale identifikationsnummer eller ethvert andet alment middel til identifikation udelukkende med de fornødne garantier for den registreredes rettigheder og frihedsrettigheder i henhold til forordningen.

Som supplement til reglerne i forordningen har justitsministeren den 25. oktober 2017 fremsat forslag til en ny generel databeskyttelseslov (lovforslag nr. L 68 af 25. oktober 2017).

I henhold til lovforslag nr. L 68 af 25. oktober 2017 kommer den nye databeskyttelseslov til at indeholde regler om indhentelse af tilladelse til privates behandling af personoplysninger med henblik på at føre advarselsregistre, der svarer til den gældende persondatalovs § 50, stk. 1, nr. 2. Den nye databeskyttelseslov kommer endvidere i henhold til lovforslaget til at indeholde regler om behandling af personnumre, der i det væsentligste svarer til den gældende persondatalovs § 11.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

DFIM udbetaler årligt i gennemsnit 45,1 mio. kr. i erstatninger for skader forvoldt af uforsikrede og ukendte køretøjer. Disse udgifter betales i praksis i sidste ende af de køretøjsejere, der har tegnet forsikring via en forhøjet forsikringspræmie. Dette er efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse ikke rimeligt.

I stedet bør de uforsikrede ejere eller varige brugere i større omfang betale for de skader, som de forvolder. Dette kan opnås ved at pålægge uforsikrede ejere eller varige brugere et dagsgebyr for hver dag færdselslovens forsikringspligt ikke er overholdt, og lade de herved indkomne dagsgebyrer indgå i finansieringen af DFIM's erstatningsudbetalinger for skader forvoldt af uforsikrede og ukendte køretøjer.

Samtidig hermed må pålæggelse af dagsgebyrerne forventes at virke motiverende på de uforsikrede ejere eller varige brugere, da den kumulerede værdi af dagsgebyrerne hurtigt vil overstige den forsikringspræmie, der skulle være betalt. Indførelse af en ordning med dagsgebyrer forventes derfor at have den væsentlige virkning, at antallet af uforsikrede køretøjer nedbringes.

På den baggrund indsættes med lovforslaget et nyt stk. 4 i færdselslovens § 106, hvoraf følger, at ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over et motordrevet køretøj, som skal registreres eller godkendes, kan pålægges et dagsgebyr for manglende opfyldelse af forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt. For motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes, kan dagsgebyret pålægges den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej. For selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af § 106, stk. 3, kan dagsgebyret pålægges tilladelsesindehaveren.

Objektet for pålæggelse af dagsgebyret er den person, virksomhed, forening m.v., som forsikringspligten påhviler i henhold til færdselslovens § 106, stk. 1-3. Der henvises herved til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.1.

Da formålet med pålæggelse af dagsgebyrerne bl.a. er, at de skal indgå i finansieringen af DFIM's erstatningsudbetalinger for skader forvoldt af uforsikrede og ukendte køretøjer, følger det af den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 5, 1. pkt., at dagsgebyret kan opkræves af og skal indbetales til DFIM.

Af hensyn til de enkelte forsikringstagere er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at ejeren m.v. forud for pålæggelse af dagsgebyrerne skal være advaret om, at dette er en konsekvens ved manglende betaling. Dette vil også kunne medvirke til at forstærke motivationen hos ejeren m.v. til at få betalt forsikringspræmien. Det fremgår derfor af den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 5, 2. pkt., at det er en betingelse for pålæggelse af dagsgebyr, at der til den, som dagsgebyr kan pålægges, forudgående er blevet fremsendt skriftlig meddelelse om, at dagsgebyret kan pålægges, og at dagsgebyret er tillagt udpantningsret, jf. nærmere om udpantningsretten nedenfor.

Dagsgebyret kan pålægges dagligt, indtil ansvarsforsikring er tegnet, køretøjet afmeldt eller nummerpladerne er fjernet af politiet i medfør af køretøjsregistreringslovens regler, jf. nærmere herom nedenfor. Betaling af pålagte dagsgebyrer gør det ikke ud for betaling af den skyldige forsikringspræmie. Dette er en selvstændig fordring, der fortsat skal betales til det enkelte forsikringselskab og ikke til DFIM.

Med henblik på at sikre, at pålagte dagsgebyrer betales, fremgår det af den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 6, at der ikke kan tegnes ansvarsforsikring for et motordrevet køretøj, før skyldige gebyrer, som forsikringstageren er pålagt i henhold til det foreslåede stk. 4, er betalt. Betaling af skyldige dagsgebyrer er således en betingelse for, at forsikringstager kan tegne ansvarsforsikring for det pågældende køretøj og dermed stoppe muligheden for pålæggelse af yderligere dagsgebyrer. Den forsikringstager, der skylder dagsgebyrer, kan ligeledes ikke tegne ansvarsforsikring for et nyt motordrevet køretøj, hvis den pågældende skylder dagsgebyrer for et andet køretøj. Hermed undgås, at man i praksis kan omgå betaling af pålagte dagsgebyrer ved at erhverve sig et nyt køretøj, som der eventuelt heller ikke tegnes ansvarsforsikring for.

Efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse er det ligeledes vigtigt, at de nye dagsgebyrer også i realiteten kommer til at virke motiverende på ejerne eller de varige brugere af uforsikrede køretøjer. Det foreslås derfor, at færdselslovens § 107, stk. 3, 1. pkt., ændres således, at de nye gebyrer tillægges udpantningsret på samme måde, som præmier for ansvarsforsikringen er tillagt udpantningsret efter den gældende bestemmelse i § 107, stk. 3, 1. pkt. Det forhold, at de nye dagsgebyrer umiddelbart kan inddrives ved udlæg af fogedretten uden tilvejebringelse af et særligt grundlag for tvangsfuldbyrdelse, sikrer således, at den nye ordning er tilstrækkelig effektiv med hensyn til at motivere de pågældende ejere eller varige brugere til at få tegnet den lovpligtige ansvarsforsikring.

Af hensyn til en smidig reguleringsform og mulighed for at justere ordningen løbende, hvis der måtte vise sig behov herfor, er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at det er mest hensigtsmæssigt, at de nærmere regler om dagsgebyrets størrelse og administration af ordningen m.v. fastsættes på bekendtgørelsesniveau.

Det foreslås derfor, at der indsættes et stk. 7 i færdselslovens § 106, hvorved transport-, bygnings- og boligministeren gives hjemmel til at fastsætte de nærmere regler om dagsgebyrets størrelse og betaling samt administration af ordningen og hermed forbunden pligtmæssig videregivelse af person-oplysninger. De nærmere regler herom vil blive fastsat ved en ændring af bekendtgørelse nr. 579 af 6. juni 2007 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. (ansvarsbekendtgørelsen), der i forvejen indeholder regler om bl.a. tegning og ophør af ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer.

Størrelsen af dagsgebyret vil i ansvarsbekendtgørelsen blive fastsat med udgangspunkt i DFIM's udgifter til erstatningsudbetalinger og administration af ordningen (personale, IT m.v.). For så vidt angår udgifter til erstatningsudbetalinger bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at DFIM – udover skader forvoldt af uforsikrede køretøjer – også udbetaler erstatninger for skader forvoldt af ukendte køretøjer. På grund af ulykkesforløbene og graden af kontakt mellem skadelidte og skadevolder i tilfælde af færdselsuheld med ukendte køretøjer, må det antages, at de ukendte køretøjer i en stor del af tilfældene også

er uforsikrede køretøjer. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder på den baggrund, at der bør tages udgangspunkt i DFIM's udgifter til erstatningsudbetalinger for såvel de uforsikrede som de ukendte motordrevne køretøjer.

DFIM har foreløbigt anslået, at de forventede samlede udgifter til administration og erstatningsudbetalinger for de uforsikrede og ukendte motordrevne køretøjer ved den nye ordning gennemsnitligt kan ansættes til 53 millioner kroner årligt. Samtidig skal dagsgebyret have en størrelse, der virker motiverende på ejerne eller de varige brugere af uforsikrede køretøjer set i forhold til at betale selve forsikringspræmien, uden at dagsgebyret dog bliver urimeligt højt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer på den baggrund, at størrelsen af det daglige gebyr vil blive fastsat til 250 kr. DFIM vurderer samtidig, at et dagsgebyr af denne størrelse vil kunne dække en tilpas stor del af DFIM's udgifter til administration og erstatningsudbetalinger for de uforsikrede og ukendte motordrevne køretøjer ved den nye ordning. Beløbet vil kunne justeres løbende ved ændring af ansvarsbekendtgørelsens regler, hvis det f.eks. måtte vise sig, at de ved gebyrbetalingerne indkomne beløb over en årrække overstiger DFIM's samlede udgifter til erstatningsudbetalinger og administration af ordningen. Tilsvarende vil størrelsen på dagsgebyret kunne hæves, hvis det viser sig ikke at være tilstrækkelige til at dække DFIM's samlede udgifter, dog således at dagsgebyret ikke må være urimeligt højt.

Efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse er det vigtigt, at ordningen er så enkel at administrere som muligt. Af den grund vil der i første omgang ikke blive fastsat differentierede dagsgebyrer efter køretøjstype (bil, motorcykel, lastbil, bus m.v.), men alene bestemmelser om ét fast dagsgebyr, der er fælles for alle uforsikrede køretøjstyper. Den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 7, er dog ikke til hindrer for, at der på sigt kan fastsættes bestemmelser om differentierede dagsgebyrer efter køretøjstype, hvis dette måtte vise sig hensigtsmæssigt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det mest rimeligt, at DFIM overtager hæftelsen overfor en skadelidt tredjemand for skader forvoldt af uforsikrede køretøjer fra det tidspunkt, hvorfra dagsgebyr i henhold til den foreslåede ordning kan opkræves, hvilket er det tidspunkt, hvor et køretøj er at betragte som uforsikret (det vil sige 8 uger efter forsikringsselskabets påkrav om betaling af forsikringspræmie). Dette indebærer, at ansvarsbekendtgørelsens § 10, stk. 2, hvoraf fremgår, at de enkelte forsikringsselskaber i forhold til en skadelidt tredjemand vedbliver at hæfte for skader, der indtræder indtil 4 uger efter forsikringens ophør, skal ændres. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil derfor med hjemmel i færdselslovens § 107, stk. 1, der udgør den allerede gældende bemyndigelsesbestemmelse til at fastsætte regler om forsikringspligtens gennemførelse, foretage en ændring af ansvarsbekendtgørelsens § 10, stk. 2, således at DFIM overtager hæftelsen overfor en skadelidt allerede fra det tidspunkt, hvor køretøjet er at betragte som uforsikret.

Ifølge ansvarsbekendtgørelsens § 9, stk. 3, må de enkelte forsikringsselskaber tidligst give Køretøjsregisteret meddelelse om, at et køretøjs forsikring er ophørt på grund af præmierestance, 10 uger efter, at præmien er forfaldet til betaling, det vil sige 13 uger efter selskabets påkrav herom, jf. forsikringsaftalelovens § 12, stk. 1. Da et køretøj i medfør af forsikringsaftalelovens § 13, stk. 1, må betegnes som uforsikret 8 uger efter, at selskabet har fremsendt påkrav om betaling af præmie, betyder det, at et køretøj kan have været at betragte som uforsikret i 5 uger, før de enkelte selskaber kan give Køretøjsregisteret meddelelse herom. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at det af hensyn til den foreslåede dagsgebyrordningens praktiske administration er vigtigt, at DFIM får meddelelse om uforsikrede køretøjer så hurtigt som muligt. Bemyndigelsesbestemmelsen i den foreslåede § 106, stk. 7, vil derfor tillige blive anvendt til at ændre ansvarsbekendtgørelsens § 9, stk. 3, således, at de enkelte selskaber skal give meddelelse til Køretøjsregisteret om uforsikrede køretøjer på det tidspunkt, hvor de i henhold til forsikringsaftalelovens

§ 13, stk. 1, må betegnes som uforsikrede, det vil sige 8 uger efter selskabets påkrav om betaling af præmie.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil endvidere blive anvendt til i ansvarsbekendtgørelsen at fastsætte regler om pligtmæssig udveksling af oplysninger mellem DFIM, de enkelte selskaber og Køretøjsregisteret (SKAT), og som er nødvendig for administrationen af den foreslåede dagsgebyrordning. Der vil både blive fastsat regler om udveksling af oplysninger, der er nødvendig for opkrævningen af dagsgebyrerne, og regler om udveksling af oplysninger, der er nødvendig for, at pålæggelse af dagsgebyrer stoppes, når køretøjet ikke længere er uforsikret. Der vil i den forbindelse blive fastsat bestemmelser om, at de enkelte forsikringsselskaber har pligt til – og ikke blot mulighed for – at videregive oplysninger om uforsikrede køretøjer til Køretøjsregisteret (SKAT) og DFIM. For så vidt angår de nærmere typer af oplysninger, der skal udveksles, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2. De pågældende regler om udveksling af personoplysninger vil blive fastsat inden for rammerne af den gældende persondatalov og den kommende nye databeskyttelsesforordning samt databeskyttelseslov.

For så vidt angår Køretøjsregisterets (SKAT's) videregivelse af oplysninger til DFIM om uforsikrede køretøjer henvises til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger og bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2.

Regler fastsat i ansvarsbekendtgørelsen vil endvidere alene have betydning for administrationen af den foreslåede dagsgebyrordning. Vilkårene for indberetning til Fællesregisteret vil derimod fortsat være fastsat i Datatilsynets tilladelse af 31. marts 2001. En eventuel ændring af disse vilkår vil kræve DFIM's forelæggelse af spørgsmålet for Datatilsynet, der på baggrund af persondataretlige hensyn vil kunne tage stilling til, om vilkårene for registrering i Fællesregisteret kan ændres.

De foreslåede regler i færdselslovens § 106, stk. 4-5, og regler udstedt i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i stk. 7, indebærer ikke en fravigelse af reglerne i forsikringsaftalelovens §§ 12-17. Opkrævning af dagsgebyr i medfør af de foreslåede bestemmelser kan først ske fra det tidspunkt, hvor køretøjet må betragtes som uforsikret. Dette tidspunkt indtræffer i henhold til forsikringsaftalelovens §§ 12 og 13 tidligst 56 dage (8 uger) fra forsikringsselskabets påkrav om betaling. Forsikringsselskabet vil endvidere fortsat i medfør af forsikringsaftalelovens § 13, stk. 1, skulle fremsende en opsigelsesmeddelelse, der angiver, at forsikringsaftalen ophører, hvis præmien ikke betales inden den fastsatte frist, og at forsikringen kan bringes til at løbe på ny efter reglerne i § 14, jf. § 13, stk. 2.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at det sideløbende med den foreslåede dagsgebyrordning fortsat bør være strafbart ikke at efterleve forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal herved henvise til, at den nye dagsgebyrordning ikke er en strafferetlig sanktion eller en sanktion, der kan sidestilles hermed, men en mulighed for DFIM til at opkræve et dagligt gebyr med henblik på at motivere til forsikringstegning eller betaling af forfalden præmie og for at fremme, at de uforsikrede i større omfang betaler for de skader, de forvolder. Lovforslaget indeholder derfor ikke en ændring af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, hvoraf følger, at den, der overtræder § 105, straffes med bøde.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder endvidere, at det fortsat skal være muligt for politiet – både på eget initiativ og efter SKAT's anmodning – at inddrage et uforsikret køretøjs nummerplader. Lovforslaget får derfor ikke betydning for reglerne herom i registreringsbekendtgørelsens § 112, stk. 2, nr. 3, og § 113, jf. nærmere lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.2.1.

Indførelse af den foreslåede dagsgebyrordning medfører ikke indskrænkninger i DFIM's regresret mod den uforsikrede skadevolder. DFIM vil således fortsat have mulighed for efter dansk rets almindelige regler at rette et krav om betaling for udbetalt erstatning mod den ansvarlige uforsikrede skadevolder

(regres), om end DFIM i praksis kun i få tilfælde får dækket sine udgifter til erstatningsudbetalinger herved.

2.2. Etablering af terminaladgang for DFIM til Køretøjsregisteret

2.2.1. Gældende ret

Ifølge § 1, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017 af lov om registrering af køretøjer med senere ændringer (køretøjsregistreringsloven) sker registrering af køretøjer i et for hele landet fælles register for køretøjer (Køretøjsregisteret). Det følger af lovens § 1, stk. 2, at der i registeret registreres oplysninger om hvert enkelt køretøj og om køretøjets tilhørsforhold.

I medfør af lovens § 17, stk. 1, har enhver efter anmodning adgang til oplysninger, der er registreret i Køretøjsregisteret, om et køretøjs tekniske forhold, synsforhold og forsikringsforhold. Oplysningerne kan gives om et enkelt køretøj, om alle køretøjer eller om grupper af køretøjer. Told- og skatteforvaltningen afgør, om en oplysning skal udleveres. Der udleveres ikke oplysninger om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger, jf. dog stk. 2 og 3, eller om skattemæssige forhold. Told- og skatteforvaltningen kan kræve betaling for omkostninger ved at efterkomme en anmodning om at udlevere oplysninger.

Ifølge § 17, stk. 2, kan skatteministeren for offentlige myndigheder og for en række virksomhedstyper, der er nærmere angivet i bestemmelsens nr. 1-7, fastsætte regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger. Ifølge § 17, stk. 2, nr. 1, kan skatteministeren fastsætte regler om terminaladgang til forsikringsvirksomheder, der forsikrer køretøjer.

Sådanne regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 599 af 31. maj 2017 om registrering af køretøjer (registreringsbekendtgørelsen).

Det følger således af registreringsbekendtgørelsens § 106, stk. 1, at terminaladgang til de virksomhedstyper, der er nævnt i køretøjsregistreringslovens § 17, stk. 2, gives til oplysninger om navn og adresse på den registrerede primære ejer og primære bruger af køretøjet. I medfør af registreringsbekendtgørelsens § 106, stk. 3, må en forsikringsvirksomhed, jf. køretøjsregistreringslovens § 17, stk. 2, nr. 1, endvidere oplyses om den registrerede primære ejer og primære brugers cpr-nummer, hvis den registrerede har givet tilladelse dertil. Forsikringsvirksomheder kan herudover i medfør af bestemmelsen gives adgang til oplysninger om forhenværende ejere og brugere af køretøjet.

Oplysningerne gives, hvis køretøjets registreringsnummer eller stelnummer og den digitale signatur, som virksomheden har anmeldt over for SKAT til brug for terminaladgang, oplyses, jf. registreringsbekendtgørelsens § 17, stk. 6, nr. 1 og 2.

Det følger endvidere af registreringsbekendtgørelsens § 17, stk. 7, at offentlige myndigheder og virksomheder kun må behandle oplysninger fra Køretøjsregisteret, der er tilvejebragt efter stk. 1-4, i det omfang behandlingen er nødvendig for at kunne varetage de opgaver, som begrunder myndighedens eller virksomhedens terminaladgang.

Det følger endvidere af registreringsbekendtgørelsens § 49, at et motordrevet køretøj kun kan registreres i Køretøjsregisteret, hvis der i overensstemmelse med færdselsloven er tegnet en ansvarsforsikring for køretøjet.

Ifølge registreringsbekendtgørelsens § 112, stk. 2, nr. 3, kan SKAT bestemme, at et køretøjs nummerplader skal inddrages ved politiets foranstaltning, hvis køretøjet anvendes i strid med køretøjsregistreringsloven eller registreringsbekendtgørelsen, og SKAT vurderer, at der er nærliggende risiko for, at køretøjet fortsat vil blive brugt i strid med reglerne. I medfør af registreringsbekendtgørelsens § 113 kan

politiet endvidere inddrage køretøjets nummerplader, hvis politiet vurderer, at køretøjet anvendes i strid med køretøjsregistreringsloven eller registreringsbekendtgørelsen, og politiet samtidig vurderer, at der er nærliggende risiko for, at køretøjet fortsat vil blive brugt i strid med reglerne.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Af hensyn til dagsgebyrordningens administration, er det nødvendigt, at DFIM kan tildeles terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs nuværende og forhenværende ejere og brugere, herunder oplysninger om personnummer og cvr-nummer samt oplysninger om årsag til forsikringsophør. Efter de gældende regler i lov om registrering af køretøjer og bekendtgørelse nr. 599 af 31. maj 2017 om registrering af køretøjer med senere ændringer har de enkelte forsikringsselskaber terminaladgang til visse identitetsoplysninger i Kørekortregisteret, men lov om registrering af køretøjer indeholder ikke hjemmel til, at der kan fastsættes bestemmelser om tildeling af terminaladgang til DFIM. Lovforslaget indeholder derfor tillige en ændring af lov om registrering af køretøjer således, at skatteministeren gives hjemmel til at fastsætte regler om terminaladgang for DFIM til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger. For så vidt angår de nærmere typer af oplysninger, der vil være omfattet af terminaladgangen, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2.

De pågældende regler om terminaladgang vil blive fastsat inden for rammerne af den gældende persondatalov og den kommende nye databeskyttelsesforordning samt databeskyttelseslov.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Omkostninger til etablering af terminaladgangen fra SKAT til DFIM betales af DFIM direkte til SKAT's it-leverandør. Etablering af terminaladgangen medfører derfor ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Administrationen af terminaladgangen forventes at ville medføre en mindre stigning i løbende administrationsomkostninger for SKAT. Denne mindre stigning vil dog kunne afholdes inden for SKAT's nuværende bevillingsmæssige ramme.

I henhold til motoransvarsforsikringsafgiftsloven skal forsikringsselskaberne betale en afgift til staten for hver tegnet motoransvarsforsikring. Selskabernes samlede erstatningsudbetalinger indgår som et parameter i beregningerne af afgiftens størrelse. Med lovforslaget overtager DFIM hæftelsen for uforsikrede køretøjer overfor skadelidte 5 uger før end efter de gældende regler. Det betyder samtidig, at perioden, hvor de enkelte selskaber bærer risikoen for direkte at skulle udbetale erstatninger for uforsikrede køretøjer forkortes med 5 uger. En reduktion i selskabernes erstatningsudbetalinger vil, afhængig af reduktionens omfang, kunne have betydning for afgiftsprovenuet.

Ifølge oplysninger fra Forsikring & Pension var beløbet for selskabernes samlede erstatningsudbetalinger i 2017 ca. 2,7 mia. kr. Opgørelse af beløbet for selskabernes erstatningsudbetalinger for skader forårsaget af uforsikrede køretøjer i de 5 uger, som lovforslaget reducerer selskabernes hæftelsesperiode med, er forbundet med en vis usikkerhed. Forsikring & Pension har på baggrund af en rundspørge til de større forsikringsselskaber skønsmæssigt ansat antallet af skader til 200 årligt. Den gennemsnitlige erstatningsudbetaling pr. færdselsuheld er 18.000 kr., hvorefter beløbet for selskabernes erstatningsudbetalinger for skader forårsaget af uforsikrede køretøjer i de 5 uger, som lovforslaget reducerer selskabernes hæftelsesperiode med, skønsmæssigt kan opgøres til ca. 3,6 mio. kr. Reduktionen i selskabernes direkte erstatningsudbetalinger vurderes derfor at være minimal i forhold til de samlede erstatningsudbetalinger. Hertil kommer, at lovforslaget forventes at medføre et fald i antallet af uforsikrede køretøjer, hvilket samtidig vil

betyde en stigning i antallet af tegnede ansvarsforsikringer. Lovforslaget vurderes på den baggrund ikke at ville få indflydelse af betydning på afgiftsprovenuet efter motoransvarsforsikringsafgiftsloven.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget medfører øget administrativt arbejde for DFIM, da DFIM skal administrere ordningen. Udgifterne hertil vil blive dækket af de indkomne dagsgebyrer.

Lovforslaget medfører endvidere administrative konsekvenser for de enkelte forsikringsselskaber til ændring af selskabernes it-systemer samt til løbende håndtering af øgede henvendelser fra DFIM vedrørende registreringsforhold. Udgifter hertil modsvares dog af nedgangen i selskabernes erstatningsudbetalinger, da selskabernes hæftelse for uforsikrede køretøjer overgår til DFIM 5 uger tidligere end efter gældende ret, samt af den forventede nedgang i DFIM's erstatningsudbetalinger på grund af uforsikrede køretøjer, som efterfølgende opkræves hos selskaberne, hvis de medfører et økonomisk underskud hos DFIM.

Lovforslaget vil ikke få indflydelse af betydning på den afgiftsstørrelse, som forsikringsselskaberne skal betale efter motoransvarsforsikringsafgiftsloven, jf. nærmere herom under lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 3.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger mv. (databeskyttelsesforordningen) vil få direkte virkning i Danmark fra den 25. maj 2018.

Databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 2 og 3, sammenholdt med forordningens præambelbetragtning nr. 10, fastsætter, at medlemsstaterne har mulighed for at præcisere anvendelsen af databeskyttelsesforordningens bestemmelser om behandling i de situationer, som vedrører behandling på baggrund af retlig forpligtelse (artikel 6, stk. 1, litra c)) eller af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse (artikel 6, stk. 1, litra e)).

For så vidt angår behandling af personnumre følger det af databeskyttelsesforordningens artikel 87, at medlemsstaterne nærmere kan fastsætte de specifikke betingelser for behandling af et nationalt identifikationsnummer eller andre almene midler til identifikation. I så fald anvendes det nationale identifikationsnummer eller ethvert andet alment middel til identifikation udelukkende med de fornødne garantier for den registreredes rettigheder og frihedsrettigheder i henhold til forordningen.

På den baggrund vurderes lovforslagets § 1, nr. 2 (den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i færdselslovens § 106, stk. 7), og § 2, nr. 1 og 2 (de foreslåede ændringer af køretøjsregistreringslovens § 17, stk. 2), ikke at være i strid med EU-forordning nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger mv.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 15. december 2017 til den 15. januar 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

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

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/min-dreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen af betydning.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget medfører en mindre mængde øget administration i forbindelse med SKAT's drift af terminaladgang for DFIM til Køretøjsregisteret. Udgifterne kan afholdes inden for SKAT's bevillingsmæssig ramme.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget medfører øget administration for DFIM, da DFIM skal administrere ordningen. Udgifterne hertil vil blive dækket af de indkomne dagsgebyrer. Lovforslaget medfører endvide-

		re øget administration for de enkelte forsikringsselskaber til ændring af selskabernes it-systemer samt til løbende håndtering af øgede henvendelser fra DFIM vedrørende registreringsforhold. Udgifter hertil modsvares af nedgangen i selskabernes erstatningsudbetalinger, da selskabernes hæftelse for uforsikrede køretøjer overgår til DFIM 5 uger tidligere end efter gældende ret, samt i den forventede nedgang i DFIM's erstatningsudbetalinger på grund af uforsikrede køretøjer, som efterfølgende opkræves hos selskaberne, hvis de medfører et økonomisk underskud hos DFIM.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget vurderes ikke at være i strid med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger mv.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Direktiv 2014/47/EU om syn i vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF blev vedtaget 3. april 2014. Direktivet vedrører syn i vejsiden af erhvervskøretøjer og giver myndighederne mulighed for at forbyde kørsel med køretøjer med væsentlige mangler, indtil disse mangler er udbedret.

Implementeringsfristen var 20. maj 2017, og bestemmelserne finder anvendelse fra 20. maj 2018.

Der er normharmonis mellem dele af direktivet og færdselslovens § 77, som giver politiet hjemmel til

at standse og undersøge et køretøj og inddrage køretøjets nummerplader, hvis køretøjet er til fare for færdselssikkerheden. Danmark notificerede på den baggrund implementeringen over for Kommissionen den 15. september 2017.

Færdselsloven skal derfor tilføjes en note om implementeringen. Med den foreslåede note til færdselslovens titel er der således tale om en ændring af lovteknisk karakter foranlediget af den implementering, der blev notificeret over for Kommissionen den 15. september 2017 på baggrund af normharmonien mellem færdselslovens § 77 og dele af direktiv 2014/47/EU.

Til nr. 2

Ifølge færdselslovens § 105, stk. 1, 1. pkt., skal krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed. Bestemmelsen indeholder således en forsikringspligt.

Forsikringspligten påhviler i medfør af § 106, stk. 1, ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet, hvis der er tale om motordrevne køretøjer, der skal registreres eller godkendes. For motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes, påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej, jf. § 106, stk. 2. For selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter § 92 g, stk. 1, påhviler forsikringspligten tilladelsesindehaveren, jf. § 106, stk. 3. Der henvises herved til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.1.

I tilfælde, hvor der på trods af forsikringspligten ikke er tegnet ansvarsforsikring for køretøjet, dækkes forvoldte skader af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). Hovedparten af DFIM's udgifter til erstatningsudbetalinger betales af garantiordningens medlemmer, der består af alle forsikringsselskaber, der tegner ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Danmark.

Færdselsloven indeholder ikke regler om mulighed for pålæggelse af dagsgebyrer i tilfælde af manglende opfyldelse af forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 106, stk. 4, at ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over et motordrevet køretøj, som skal registreres eller godkendes, kan pålægges et dagsgebyr for manglende opfyldelse af forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt. For motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes, kan dagsgebyret pålægges den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej. For selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af § 106, stk. 3, kan dagsgebyret pålægges tilladelsesindehaveren. Dagsgebyret kan pålægges for hver påbegyndt dag, det motordrevne køretøj er uforsikret.

Det følger af bestemmelsen, at objektet for pålæggelse af dagsgebyret vil være den person, virksomhed, forening m.v., som forsikringspligten påhviler i henhold til færdselslovens § 106, stk. 1-3. Der henvises herved til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.1.

Som tilfældet er ved selve forsikringspligten, vil det være det reelle ejerforhold eller varige brugerforhold, der er afgørende for, hvem dagsgebyret kan pålægges i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 4. Det er således ikke afgørende, hvem der i forhold til det foreslåede § 106, stk. 4, 1. pkt., måtte være registreret i Køretøjsregisteret som ejer eller varig bruger, hvis de reelle forhold er anderledes. Som oftest vil registreringsforholdene dog være i overensstemmelse med de reelle forhold, ligesom en person m.v., der er registreret som ejer, og som ikke kan dokumentere, at køretøjet har fået en ny ejer, ofte på baggrund af de konkrete omstændigheder vil blive anset for ejer.

Hvis der både er en ejer og en varig bruger af køretøjet, vil dagsgebyret alene kunne pålægges den varige bruger, da det er denne, der i det daglige har rådighed over køretøjet, og det derfor også vil være denne, som selve forsikringspligten påhviler. Der vil i et sådant tilfælde hverken være tale om en subsidær hæftelse for ejeren, eller en solidarisk hæftelse mellem ejer og den varige bruger.

Ved manglende præmiebetaling for selvkørende køretøjer, der er omfattet af forsøgsordninger efter færdselslovens § 92 g, stk. 1, medfører den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 4, 3. pkt., at dagsgebyret kan pålægges tilladelsesindehaveren. Dagsgebyret vil i disse tilfælde alene kunne pålægges tilladelsesindehaveren og således f.eks. ikke en eventuel registreret ejer eller varig bruger, hvis denne måtte være forskellig fra tilladelsesindehaveren.

Påleggelse af dagsgebyr vil kunne ske dagligt, hvilket medfører, at der vil kunne pålægges et gebyr for hver dag køretøjet i henhold til reglerne i §§ 12-17 i bekendtgørelse nr. 1237 af 9. november 2015 af lov om forsikringsaftaler med senere ændringer (forsikringsaftaleloven) må betragtes som uforsikret. Dagsgebyret vil således tidligst kunne pålægges 56 dage (8 uger) fra forsikringsselskabets påkrav om betaling, og kun efter fremsendelse af en ophørsmeddelelse, jf. forsikringsaftalelovens §§ 12 og 13. Der henvises herved til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.2 og pkt. 2.1.2.

Dagsgebyret vil kunne pålægges, indtil ansvarsforsikring er tegnet, køretøjet er afmeldt eller køretøjets nummerplader er inddraget.

Ubetalte dagsgebyrer, der er pålagt i overensstemmelse med den foreslåede § 106, stk. 4, og regler udstedt i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 7, vil ikke bortfalde ved en senere betaling af præmierestancen, afmelding af køretøjet eller hvis køretøjets nummerplader senere inddrages.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 5, 1. pkt., at dagsgebyret kan opkræves af og skal indbetales til Danske Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). Selve forsikringspræmien vil fortsat skulle indbetales til det enkelte forsikringsselskab.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 5, 2. pkt., at det vil være en betingelse for påleggelse af dagsgebyr efter det foreslåede stk. 4, at der til den, som dagsgebyr kan pålægges, forudgående er blevet fremsendt skriftlig meddelelse om, at dagsgebyret kan pålægges, og at dagsgebyret er tillagt udpantningsret.

Meddelelsen skal efter bestemmelsen være skriftlig og vil således kunne fremsendes som almindelig post, e-mail, sms, via digitale postløsninger og andre lignende skriftlige medier.

Efter bestemmelsen vil det være tilstrækkeligt, at det på baggrund af de konkrete omstændigheder kan lægges til grund, at meddelelse er fremsendt. Hvis dette er tilfældet, vil kravet i det foreslåede § 106, stk. 5, 2. pkt., være opfyldt, selvom ejeren m.v. måtte anføre, at meddelelsen ikke er modtaget eller kommet til vedkommendes kendskab.

Meddelelsen vil både kunne fremsendes af det pågældende forsikringsselskab og DFIM. Der er ikke i medfør af den foreslåede bestemmelse krav om, at der skal fremsendes en særskilt meddelelse. Oplysninger om, at dagsgebyret kan pålægges, og om at dagsgebyrerne er tillagt udpantningsret, vil kunne fremsendes sammen med og som en del af andre henvendelser eller meddelelser, som forsikringsselskabet i øvrigt retter til forsikringstager, som f.eks. påkravsmeddelelsen eller ophørsmeddelelsen efter forsikringsaftalelovens § 13.

Meddelelsen skal ifølge den foreslåede bestemmelse være fremsendt forudgående og således, at forsikringstager har rimelig tid til at agere på baggrund af meddelelsen ved at tegne forsikring eller betale præmierestancen. Nærmere regler om, hvornår meddelelsen senest skal være fremsendt, vil kunne fastsættes i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 106, stk. 7.

Oplysninger i henhold til det foreslåede § 106, stk. 5, 2. pkt., vil kun skulle fremsendes én gang forud for tidspunktet, hvor køretøjet vil være at anse for uforsikret. Der vil således ikke skulle fremsendes en meddelelse for hver dag dagsgebyret kan pålægges. Tegner forsikringstageren efterfølgende ansvarsforsikring, eller bringes forsikringen til at løbe på ny på grund af betaling af præmierestancen og eventuelt skyldige dagsgebyrer, vil der dog i medfør af bestemmelsen skulle fremsendes en ny meddelelse til forsikringstageren, hvis køretøjet på ny måtte blive at anse for uforsikret.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 6, at der ikke vil kunne tegnes ansvarsforsikring

for et motordrevet køretøj, før skyldige dagsgebyrer, som forsikringstager er pålagt i henhold til det foreslåede stk. 4, er betalt. Betaling af skyldige dagsgebyrer vil således være en betingelse for, at forsikringstager kan tegne ansvarsforsikring for det pågældende køretøj og dermed stoppe muligheden for pålæggelse af yderligere dagsgebyrer. Den forsikringstager, der skylder dagsgebyrer, vil ligeledes ikke kunne tegne ansvarsforsikring for et nyt motordrevet køretøj, hvis den pågældende skylder dagsgebyrer for et andet køretøj. Hermed undgås, at man i praksis kan omgå betaling af pålagte dagsgebyrer ved at erhverve sig et nyt køretøj, som der eventuelt heller ikke tegnes ansvarsforsikring for.

Med forsikringstager skal der i den foreslåede bestemmelse forstås den forsikringstager, hvis manglende betaling af ansvarsforsikringspræmie har givet anledning til pålæggelse af dagsgebyrerne. 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.

Betaling for pålagte dagsgebyrer vil med den foreslåede bestemmelse anses for at være sket på tidspunktet for debitering og bogføring på betalerens konto. Spørgsmålet om, hvornår betaling kan anses for at være sket, vil hermed følge reglerne herfor i forsikringsaftalelovens § 15, der omhandler betaling af selve forsikringspræmien.

I medfør af den foreslåede bestemmelse i § 106, stk. 7, gives transport-, bygnings- og boligministeren hjemmel til at fastsætte de nærmere regler om dagsgebyrets størrelse og betaling samt administration af ordningen og hermed forbunden pligtmæssig videregivelse af personoplysninger. De nærmere regler herom vil blive fastsat ved en ændring af bekendtgørelse nr. 579 af 6. juni 2007 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. (ansvarsbekendtgørelsen).

Bestemmelsen indeholder hjemmel til transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler om de enkelte forsikringsselskabers pligt til at videregive oplysninger om uforsikrede køretøjer til Køretøjsregisteret (SKAT) og DFIM, der er nødvendige for DFIM's administration af den foreslåede dagsgebyrordning. Der vil både blive fastsat regler om udveksling af oplysninger, der er nødvendig for opkrævningen af dagsgebyrerne, og regler om udveksling af oplysninger, der er nødvendig for, at pålæggelse af dagsgebyrer stoppes, når køretøjet ikke længere er uforsikret. De nødvendige oplysninger for DFIM's administration af ordningen 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.

Der vil således kunne fastsættes regler om, at de enkelte forsikringsselskaber har pligt til at videregive sådanne oplysninger til Køretøjsregisteret (SKAT) og DFIM. Bestemmelsen medfører i den forbindelse, at der vil kunne fastsættes regler om, at adresseoplysninger skal videregives, selvom den pågældende har adressebeskyttelse. Ligeledes vil de pågældende regler indebære, at oplysninger om personnummer skal videregives, selvom forsikringstagers samtykke ikke foreligger.

For så vidt angår indholdet af de øvrige regler, der vil kunne fastsættes i medfør af § 106, stk. 7, henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 107, stk. 3, 1. pkt., at præmier for ansvarsforsikringen er tillagt udpantningsret. Er forsikring tegnet for et større beløb end efter § 105, stk. 2, gælder denne regel hele præmien, jf. § 107, stk. 3, 2. pkt.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at § 107, stk. 3, 1. pkt., ændres således, at dagsgebyrer pålagt i medfør af de foreslåede bestemmelser i § 106, stk. 4 og 5, tillægges udpantningsret på samme måde, som præmien for ansvarsforsikringen. Det medfører, at dagsgebyrerne umiddelbart af DFIM vil kunne inddrives ved udlæg af fogedretten, jf. retsplejelovens § 478, stk. 2. Som tilfældet er med selve forsikringspræmien, vil det således ikke være nødvendigt først at tilvejebringe et særligt grundlag for

tvangsfuldbyrdelse, som f.eks. dom, kendelse eller betalingspåkrav med fogedrettens påtegning efter retsplejelovens § 477 e, stk. 2.

Til § 2

Til nr. 1

Ifølge § 17, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017 af lov om registrering af køretøjer med senere ændringer (køretøjsregistreringsloven) har enhver efter anmodning adgang til oplysninger, der er registreret i Køretøjsregisteret, om et køretøjs tekniske forhold, synsforhold og forsikringsforhold. Oplysningerne kan gives om et enkelt køretøj, om alle køretøjer eller om grupper af køretøjer. Told- og skatteforvaltningen afgør, om en oplysning skal udleveres. Der udleveres ikke oplysninger om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger, jf. dog stk. 2 og 3, eller om skattemæssige forhold. Told- og skatteforvaltningen kan kræve betaling for omkostninger ved at efterkomme en anmodning om at udlevere oplysninger.

Ifølge § 17, stk. 2, kan skatteministeren for offentlige myndigheder og for en række virksomhedstyper, der er nærmere oplistet i bestemmelsens nr. 1-7, fastsætte regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger.

Af hensyn til gennemførelse og administration af den ordning, der foreslås med lovforslagets § 1, nr. 2, skal DFIM kunne tildeles terminaladgang til forskellige oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs nuværende og forhenværende ejere og brugere samt oplysninger om årsag til forsikringsophør.

DFIM er hverken en offentlig myndighed eller virksomhed, men en garantifond. Ifølge den foreslåede ændring indsættes derfor et ”m.v.” i køretøjsregistreringslovens § 17, stk. 2. Den foreslåede ændring vil medføre, at skatteministeren også vil kunne fastsætte regler om terminaladgang for andre private aktører end virksomheder, som f.eks. foreninger og fonde. Det vil fortsat være en betingelse, at den pågældende type af forening, fond m.v. er særskilt oplistet i § 17, stk. 2, jf. herved bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2.

Til nr. 2

Ifølge § 17, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017 af lov om registrering af køretøjer med senere ændringer (køretøjsregistreringsloven) kan skatteministeren for offentlige myndigheder og for en række virksomhedstyper, der er nærmere oplistet i bestemmelsens nr. 1-7, fastsætte regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger.

Ifølge § 17, stk. 2, nr. 1, kan skatteministeren fastsætte regler om terminaladgang til forsikringsvirksomheder, der forsikrer køretøjer. DFIM er ikke en forsikringsvirksomhed, der forsikrer køretøjer, men en garantifond.

Af hensyn til gennemførelse og administration af den dagsgebyrordning, der foreslås med lovforslagets § 1, nr. 2, skal DFIM kunne tildeles terminaladgang til forskellige oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejere eller brugere samt oplysninger om årsag til forsikringsophør.

Det fremgår derfor af den foreslåede § 17, stk. 2, nr. 8, at DFIM indsættes i oplistningen af de virksomhedstyper m.v., hvor skatteministeren kan fastsætte regler om terminaladgang.

De oplysningstyper, der vil kunne omfattes af terminaladgangen, svarer til de oplysningstyper, som der i medfør af lovforslagets § 1, nr. 2 (den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i færdselslovens § 106, stk. 7), vil kunne fastsættes regler om, at forsikringsselskaberne skal videregive til Køretøjsregisteret (SKAT) og DFIM. DFIM vil herefter kunne tildeles terminaladgang til oplysninger om navn, adresse, personnummer eller cvr-nummer på nuværende og forhenværende ejere og varige brugere af køretøjet samt oplysninger om årsag til forsikringsophør. Adresseoplysninger vil kunne videregives, selvom den pågældende har adressebeskyttelse, ligesom oplysninger om personnummer vil kunne videregives, selvom forsikringstagers samtykke ikke foreligger.

Til § 3

Det foreslås i § 3, at loven træder i kraft den 1. januar 2019.

DFIM og SKAT vil skulle udarbejde en række it-tekniske og administrative løsninger før, at ordningen med opkrævning af dagsgebyrer kan anvendes i praksis. DFIM og SKAT har vurderet, at dette arbejde vil kunne være tilendebragt pr. 1. januar 2019.

Lovforslagets § 3 medfører, at de personer, virksomheder m.v., der er omfattet af den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 106, stk. 4, vil kunne pålægges dagsgebyrer efter lovens ikrafttræden. Dette gælder også, selvom restancen for ansvarsforsikringspræmien er opstået før lovens ikrafttræden, og selvom køretøjet eventuelt allerede på tidspunktet for lovens ikrafttræden er at anse for uforsikret. Der vil dog i disse tilfælde kun kunne pålægges dagsgebyrer for den uforsikrede periode, der ligger efter lovens ikrafttræden. Samtidig er det også i disse tilfælde en betingelse for pålæggelse af dagsgebyrer, at den pågældende forudgående har modtaget meddelelse om, at dagsgebyret kan pålægges, og at dagsgebyret er tillagt udpantningsret, jf. den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 106, stk. 5, 2. pkt.

Ifølge færdselslovens § 143 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland. Køretøjsregistreringsloven gælder ligeledes ikke for Færøerne og Grønland, jf. køretøjsregistreringslovens § 27. Nærværende lovforslag om ændring af færdselsloven og køretøjsregistreringsloven vil derfor ikke finde anvendelse for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende lov

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning), EU-Tidende 2006, nr. L 403, side 18, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 29/2005/EF af 11. maj 2005 om virksomheders urimelige handelspraksis over for forbrugerne på det indre marked og om ændring af Rådets direktiv 84/450/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/7/EF, 98/27/EF og 2002/65/EF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004 (direktivet om urimelig handelspraksis), EU Tidende 2005, nr. L 149, side 22-39.

§ 106. ---

Stk. 2-3. ---

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, som ændret bl.a. ved lov nr. 696 af 8. juni 2017 og senest ved lov nr. 1559 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004 (direktivet om urimelig handelspraksis), EU Tidende 2005, nr. L 149, side 22-39«: »og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, EU-Tidende 2014, nr. L 127, side 134«.

2. I § 106 indsættes som *stk. 4-7*:

»*Stk. 4.* Ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over et motordrevet køretøj, som skal registreres eller godkendes, kan pålægges et gebyr for manglende opfyldelse af forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt. For motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes, kan gebyret pålægges den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej. For selvkørende motorkøretøjer, der er omfattet af stk. 3, kan gebyret pålægges tilladelsesindehaveren. Gebyret kan pålægges for hver påbegyndt dag, det motordrevne køretøj er uforsikret.

Stk. 5. Gebyr efter stk. 4 pålægges af og skal indbetales til Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). Det er en betingelse for pålæggelse af gebyr, at der til den, som gebyr kan pålægges, jf. stk. 4, forudgående er blevet fremsendt skriftlig meddelelse om, at gebyret kan pålægges, og om at gebyret er tillagt udpantningsret, jf. § 107, stk. 3, 1. pkt. Meddelelsen skal fremsendes i tide til, at den, som forsikringspligten påhviler, jf. stk. 4, har rimelig tid til at agere på baggrund af meddelelsen ved at opfylde forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt.

Stk. 6. Det er en betingelse for tegning af ansvarsforsikring for et motordrevet køretøj, at skyldige gebyrer, som forsikringstageren er pålagt i henhold til stk. 4, er betalt.

Stk. 7. Transport-, Bygnings- og Boligministeren fastsætter bestemmelser om gebyr for manglende opfyldelse af forsikringspligten, herunder bestemmelser om gebyrets størrelse og betaling samt administration af ordningen og hermed forbunden pligtmæssig videregivelse af personoplysninger.«

§ 107. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Præmier for forsikringen er tillagt udpantningsret. Er forsikringen tegnet for et større beløb end efter § 105, stk. 2, gælder denne regel hele præmien.

3. I § 107, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »Præmier for forsikringen«: »og gebyr i henhold til § 106, stk. 4,«.

§ 2

I lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017, som ændret ved § 3 i lov nr. 715 af 25. juni 2010, foretages følgende ændringer:

1. I § 17, stk. 2, indsættes efter »virksomhedstyper«: »m.v.«.

2. I § 17, stk. 2, indsættes som nr. 8: »8) Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM)«.

§ 3

Loven træder i kraft den 1. januar 2019.

§ 17. ---

Stk. 2. Skatteministeren kan for offentlige myndigheder og for følgende virksomhedstyper fastsætte regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger:

1)-7) ---

Stk. 3. ---