



NOTAT

Høringsnotat vedrørende lov om ændring af lov om realkreditlån og realkreditobligationer, lov om finansiel virksomhed og forskellige andre love (Realkreditbelåning af havvindmøller, styrkelse af Finanstilsynets tilsynsbeføjelser og dækning af motoransvarsforsikringer hos Garantifonden for skadesforsikringsselskaber m.v.)

1. Indledning

Lovforslaget har til formål at gøre det muligt for realkreditinstitutter at yde realkreditfinansiering til havvindmøller i Danmarks eksklusive økonomiske zone (EØZ). Lovforslaget har desuden til formål at gennemføre en række ændringer i den finansielle lovgivning, som øger forbruger- og investorbekyttelsen samt styrker og målretter tilsynet på det finansielle område. Derudover indeholder lovforslaget en række ændringer som følger af justeringer i den europæiske finansielle regulering.

Lovforslaget har været i offentlig høring fra den 29. juni til den 17. august 2023. Der er modtaget 11 høringssvar, heraf 4 med bemærkninger. De væsentligste bemærkninger fra de hørte parter til de enkelte emner i lovudkastet gennemgås og kommenteres nedenfor.

Det bemærkes, at visse bemærkninger ligger uden for lovforslagets indhold, og at disse derfor ikke omtales nærmere i dette notat.

2. Generelle bemærkninger

Finans Danmark, Green Power Denmark og F&P udtrykker i deres høringssvar støtte til muligheden for at yde realkreditfinansiering af havvindmøller i EØZ.

F&P og Garantifonden er overordnet positivt indstillede over for ændringerne af lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber, som skal implementere det seneste motorkøretøjsforsikringsdirektiv.

3. Bemærkninger til konkrete emner

Kommenteringen af høringssvarene tager udgangspunkt i følgende overordnede opdeling:

3.1. Bemærkninger til lovforslagets titel

3.2. Bemærkninger til realkreditbelåning af havvindmøller

3.2.1. Afgrænsning og fremtidssikring af omfattede anlæg

3.2.2. Samspillet med anden lovgivning

3.3. Bemærkninger til Garantifondens dækning af motoransvarsforsikringer

3.3.1. Bidrag på motorkaskoforsikringer

- 3.3.2. Anmodning om erstatning direkte hos Garantifonden
- 3.3.3. Definition af køretøj
- 3.3.4. Opsigelse af forsikringsaftale som følge af bidragsbetaling til Garantifonden
- 3.3.5. Erstatningskrav og omkostninger
- 3.3.6. Forsikringsaftaleloven og lov om en garantifond
- 3.3.7. Dækning af restpræmie
- 3.3.8. Aftaler mellem EU/EØS-landenes erstatningsorganer vedr. motoransvar
- 3.3.9. Ny § 9 a om Garantifondens adgang til refusion
- 3.4. Dækning af bygningsbrandforsikringer samt sammenhæng mellem bidragsydere og erstatningsmodtagere
- 3.5. Skærpet straffjemmel i hvidvaskloven
- 3.6 Omfanget af færdselslovens forsikringspligt

3.1. Bemærkninger til lovforslagets titel

F&P bemærker, at det vil hjælpe læsevenligheden, hvis det fremgår af lovforslagets titel, at lovforslaget indeholder ændringer af rammerne for Garantifonden for skadesforsikringselskaber og ændringer af færdselslovens forsikringsbestemmelser.

Kommentar

Det bemærkes, at ændringerne til lov om en garantifond for skadesforsikringselskaber og færdselsloven udgør en betydelig del af lovforslaget.

Undertitlen til lovforslaget ændres, så det nu vil fremgå klart, at lovforslaget også angår ændringer i Garantifondens dækning af motoransvarsforsikringer. Færdselsloven bliver ikke tilføjet til lovforslagets undertitel, idet ændringerne ikke har et omfang, der tilsiger dette.

3.2. Bemærkninger til realkreditbelåning af havvindmøller

3.2.1. Afgrænsning og fremtidssikring af omfattede anlæg

Green Power Denmark finder det vigtigt, at afgrænsningen af de omfattede tekniske VE energianlæg på søterritoriet og i den eksklusive økonomiske zone er fremtidssikret i lyset af den hastige teknologiske udvikling herunder på PtX-området.

Green Power Denmark bemærker, at lovforslaget bør tilpasses, hvis regeringen imødekommer deres forslag om at udvide genstandsfeltet i VE-loven, så det udover elproduktionsanlæg med tilhørende ledningsnet også omfatter fast forankrede energiproduktionsanlæg, der udnytter vedvarende energikilder med tilhørende opsamlings-, konverterings-, lagrings- og ilandføringsanlæg.

Finans Danmark ønsker klarhed i lovforslagets bemærkninger om, hvorvidt alle energikilder, også andre end energi fra havvindmøller – altså både vand-, vind og solenergi, er omfattet af muligheden for realkreditfinansiering.

Finans Danmark foreslår, at det tydeliggøres i lovforslagets bemærkninger, at havvindmøller i Danmarks eksklusive økonomiske zone skal sidestilles med vindmøller på søterritoriet i forhold til kategorisering og værdiansættelse.

Kommentar

Havvindmøller er en kendt ejendomsstype, og der er ikke behov for begrænsninger på realkreditudlån til denne type af fast ejendom beliggende i Danmarks eksklusive økonomiske zone, udover de begrænsninger der følger af de gældende regler i lov om realkreditlån og realkreditobligationer og regler udstedt i medfør heraf, samt i lov om finansiel virksomhed og i ledelsesbekendtgørelsen.

Med lovforslaget skabes sikkerhed i realkreditlovgivningen, således at havvindmøller beliggende i Danmarks eksklusive økonomiske zone kan realkreditbelånes. Det sker af hensyn til troværdigheden til de obligationer, som realkreditinstitutterne udsteder for at finansiere deres udlån.

Erhvervsministeriet er åben overfor at indgå i en dialog om behovet for andre tilpasninger til lov om realkreditlån og realkreditobligationer m.v., for at sikre finansieringen af andre el-produktionsanlæg end havvindmøller i den eksklusive økonomiske zone. Det er imidlertid vigtigt, at også fremtidige ændringer, der vedrører muligheden for at realkreditbelåne andre el-produktionsanlæg i den eksklusive økonomiske zone, ligeledes sker efter en konkret overvejelse samt analyse af risiciene for realkreditinstitutterne forbundet hermed.

Finans Danmarks ønske om, at bemærkningerne præciseres, så havvindmøller i Danmarks eksklusive økonomiske zone skal sidestilles med vindmøller på søterritoriet i forhold til kategorisering og værdiansættelse, imødekommes.

3.2.2. Samspillet med anden lovgivning

Finans Danmark bemærker, at der samtidig med dette lovforslag er fremsat forslag til ændring af en række andre love, og at deres bemærkninger skal ses i denne sammenhæng.

Finans Danmark påpeger, at der er behov for at tydeliggøre, at retsplejelovens regler om tvangsfuldbyrdelse også finder anvendelse i Danmarks eksklusive økonomiske zone. Dette gælder både reglerne om udlæg, tvangsauktion og reglerne om brugeligt pant. Finans Danmark påpeger behovet for at skabe klarhed over muligheden for, at panthaver midlertidigt kan udøve virksomhedens drift, hvis det bliver nødvendigt.

F&P peger på, at der kan være behov for en samlet løsning på tværs af de forskellige love for at sikre, at lovændringerne spiller sammen. Der kan derudover være behov for at afklare, hvilke tilladelser fra myndigheder, der er nødvendige/tilstrækkelige, for at der kan opnås realkreditfinansiering i den økonomiske eksklusive zone.

Kommentar

Lovforslaget påvirker ikke anvendelsesområdet for reglerne om tvangsfuldbyrdelse m.v., da disse er reguleret i retsplejeloven, der ikke ændres med lovforslaget.

Justitsministeriet har oplyst, at "Retsplejelovens bestemmelser om tvangsfuldbyrdelse, herunder reglerne om udlæg og tvangsauktion og reglerne om brugeligt pant, finder anvendelse inden for det danske territorium. Det er Justitsministeriets vurdering, at mest taler for, at kunstige øer, installationer og anlæg i Danmarks eksklusive økonomiske zone må betragtes som dansk territorium for så vidt angår anvendelsen af retsplejelovens regler om tvangsfuldbyrdelse, når Danmark i medfør af lov om eksklusive økonomiske zoner og i overensstemmelse med folkeretten udøver jurisdiktion over sådanne kunstige øer, installationer og anlæg."

I den sammenhæng har Udenrigsministeriet oplyst, at "Som det fremgår af bemærkningerne til lov om eksklusive økonomiske zoner § 3, er det en rammebestemmelse, der opregner Danmarks rettigheder i de eksklusive økonomiske zoner i henhold til folkeretten som gengivet i FN's havretskonvention.

Havretskonventionen er ikke til hinder for, at retsplejelovens regler om tvangsfuldbyrdelse gælder for havvindmøller, der står i Danmarks eksklusive økonomiske zone.

Det kan således nævnes, at havretskonventionens artikel 56 giver kyststaten suveræne rettigheder i den eksklusive økonomiske zone bl.a. til at udnytte energi fra vandet, strømme og vind. Derudover kan det nævnes, at artikel 60 giver kyststaten eneret til at bygge, give tilladelse til og regulere opførelsen, driften og brugen af bl.a. installationer og anlæg med de

formål, som er fastsat i artikel 56 eller med andre økonomiske formål. Ligeledes har kyststaten efter artikel 60 eksklusiv jurisdiktion over bl.a. installationer og anlæg, herunder jurisdiktion med hensyn til told-, afgifts-, sundheds-, sikkerheds- og indvandringslove og -forskrifter.”

I forhold til panthavers mulighed for at udøve virksomhedens drift, hvis det bliver nødvendigt, oplyser Energistyrelsen, at adgangen til at udnytte energi fra vand og vind på søterritoriet og i den eksklusive økonomiske zone alene tilkommer den danske stat. Forundersøgelser og efterfølgende udnyttelse af energi kan kun finde sted efter tilladelse fra klima-, energi- og forsyningsministeren. Sådanne tilladelser kan med klima-, energi- og forsyningsministerens tilladelse overdrages til andre. Det er den umiddelbare vurdering, at panthaver kan indtræde i tilladelsen m.v., men det kræver godkendelse fra Energistyrelsen, og panthaver skal opfylde de samme krav, som bygherre skal opfylde.

Formålet med nærværende lovforslag er sammen med regeringens forslag om ændringer i lov om vedvarende energi og tinglysningsloven at bidrage til en klar og utvetydig retstilstand for realkreditbelåning af havvindmøller i EØZ.

3.3. Bemærkninger til Garantifondens dækning af motoransvarsforsikringer

3.3.1. Bidrag fra motorkaskoforsikringer

Garantifonden for skadesforsikringsselskaber (Garantifonden) henleder opmærksomheden på, at det har stor betydning for økonomien i Garantifonden, at der fortsat pålægges motorkaskoforsikringerne et bidrag, da udgifterne til afviklingen af konkurserne i hovedsagelig Alpha Insurance A/S under konkurs og Qudos Insurance A/S under konkurs fortsat er betydelige. Hvis bidraget på motorkaskoforsikringer ikke opretholdes, vil der efter F&P's opfattelse skulle opkræves bidrag på de øvrige typer forbrugerforsikringer i væsentlig flere år.

Garantifonden bemærker dog samtidig, at Garantifonden skal have tid til at udvikle et nyt IT-system, der kan håndtere indbetalingerne på motoransvarsforsikringerne, og skadesforsikringsselskaberne skal samtidig udvikle systemer, der kan sikre korrekt opkrævning hos kunderne og indbetalinger til Garantifonden. Det er efter Garantifondens opfattelse derfor nødvendigt med et midlertidigt stop for bidragsopkrævninger på motorforsikringer i 2024.

Garantifonden foreslår, at bidraget skal genindføres pr. 1. januar 2025 med differentierede bidragssatser på hhv. motorkaskoforsikringer og motoran-

svarsforsikringer. Garantifonden bemærker i den forbindelse, at Garantifonden tidligere har foreslået at fastholde bidragssatsen på 40 kr. på motorkaskoforsikringer tegnet for danske risici og indføre et bidrag på 10 kr. på motoransvarsforsikringer tegnet i danske skadesforsikringsselskaber.

F&P bemærker, at det er en konsekvens af motorkøretøjsforsikringsdirektivet, at motoransvarsforsikringer, tegnet for risici i Danmark af udenlandske skadesforsikringsselskaber, ikke efter den 23. december 2023 kan være pålagt bidragspligt til den danske Garantifond. Efter F&P's opfattelse bør det imidlertid fremgå af bemærkningerne til lovforslaget, at motorkaskoforsikringer vil blive pålagt bidrag, også hvis disse tegnes i Danmark af udenlandske skadesforsikringsselskaber.

Kommentar

Det bemærkes, at lovforslaget ikke ændrer på, at motorkaskoforsikringer for risici i Danmark fremadrettet også vil blive pålagt bidrag både for danske og udenlandske selskaber. Motorkaskoforsikringer vil, som det også er tilfældet i dag, være en forbrugerforsikring, som vil være omfattet af reglerne i § 3 i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber. Dette medfører, at motorkaskoforsikringer også fremadrettet skal betale bidrag uanset, om skadesforsikringsselskabet er dansk eller udenlandsk.

Derimod vil det ikke være muligt efter 23. december 2023 for Garantifonden at opkræve bidrag fra udenlandske forsikringsselskaber på motoransvarsforsikringer, da det ikke vil være foreneligt med motorkøretøjsforsikringsdirektivets hjemlandsprincip.

Finanstilsynet offentliggør i oktober 2023 bidragenes størrelse for 2024 baseret på de gældende regler. Finanstilsynet meddeler bidragenes størrelse en gang om året. Idet de gældende regler ikke skelner mellem motoransvarsforsikringer og motorkaskoforsikringer, vil Finanstilsynet være nødsaget til at fastsætte bidraget for 2024 på motorforsikringer (både motorkaskoforsikringer og motoransvarsforsikringer) til 0 kr.

Bekendtgørelse om bidrag til garantifonden for skadesforsikringsselskaber vil blive ændret, så der fra den 1. juli 2024 vil være en pligt til indbetaling af bidrag på motoransvar fra danske forsikringsselskaber og pligt til indbetaling af bidrag på motorkasko fra både danske og udenlandske forsikringsselskaber for risici i Danmark.

Finanstilsynet kan på baggrund af den nye bekendtgørelse meddele bidragsstørrelser for 2025 i oktober 2024.

Lovforslaget er i overensstemmelse med F&P's bemærkninger blevet justeret, så det i bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 5, fremgår, at andre typer forsikringer f.eks. kan være motorkaskoforsikringer.

3.3.2. Anmodning om erstatning direkte hos Garantifonden

F&P bemærker, at det fremgår af den foreslåede § 5 d, at "Fonden dækker erstatningskrav til skadelidte, der er bosat i Danmark, for tingsskade eller personskade forvoldt af et køretøj, som er dækket af en motoransvarsforsikring. Den skadelidte kan anmode om erstatning direkte hos Fonden."

Efter F&P's opfattelse kan det med fordel tydeliggøres i bestemmelsen, at motoransvarsforsikringen skal være tegnet i et skadesforsikringsselskab i et EU/EØS-land. F&P mener, at det under alle omstændigheder bør fremgå entydigt af bemærkningerne, at skadelidte bosat i Danmark kun har ret til at kræve erstatning fra Garantifonden, hvis det skadesforsikringsselskab, der har udstedt forsikringspolice for det ansvarlige køretøj, er taget under konkursbehandling eller trådt i likvidation og er beliggende i et EU/EØS-land.

Kommentar

Ved lov nr. 480 af 12. maj 2023 om ændring af lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber, hvidvaskloven, lov om finansiel virksomhed og forskellige andre love, blev der i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber indsat et nyt stk. 3 i lovens § 1.

Det nye stk. 3 træder i kraft den 23. december 2023, og i medfør af bestemmelsen skal garantifonden for skadesforsikringsselskaber yde dækning til skadelidte, der er bosat i Danmark, for tingsskade og personskade forvoldt af et køretøj, som er dækket af en motoransvarsforsikring i et forsikringsselskab, som har fået Finanstilsynets tilladelse til at udøve forsikringsvirksomhed, eller som har fået tilsvarende tilladelse i et andet land inden for Den Europæiske Union eller et land, som Unionen har indgået aftale med på det finansielle område, fra det tidspunkt, hvor forsikringsselskabet bliver taget under konkursbehandling eller forsikringsselskabet træder i likvidation.

Det fremgår derfor allerede af lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber, at motoransvarsforsikringen skal være tegnet i et EU/EØS-land, og at skadelidte bosat i Danmark kun har ret til at kræve erstatning fra Garantifonden, hvis det skadesforsikringsselskab, der har udstedt forsikringspolice for det ansvarlige køretøj, er taget under konkursbehandling eller trådt i likvidation og er beliggende i et EU/EØS-land.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

3.3.3. Definition af et køretøj

F&P bemærker, at det i bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 3, (§ 2, stk. 2, i lov om en garantifond for skadesforsikringselskaber) fremgår, at ”køretøj” skal forstås i overensstemmelse med færdselslovens definition af ”Motordrevet køretøj”. F&P henleder i den forbindelse opmærksomheden på, at definitionen af et ”køretøj” ikke er ens i alle EU/EØS-lande, og at dækningen således for Garantifonden heller ikke vil være den samme i alle EU/EØS-lande.

Kommentar

Det følger af motorkøretøjsforsikringsdirektivet, at erstatning skal ydes til skadelidte for tingsskade eller personskade forvoldt af et køretøj. Køretøj er i motorkøretøjsforsikringsdirektivet defineret som ethvert motordrevet køretøj, der udelukkende drives frem ved mekanisk kraft på land, men som ikke kører på skinner, med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på mere end 25 km/t eller en maksimal nettovægt på over 25 kg og en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på mere end 14 km/t og ethvert påhængskøretøj, der skal anvendes sammen med et køretøj som først beskrevet, uanset om det er tilkoblet eller afkoblet.

Definitionen af køretøj i motorkøretøjsforsikringsdirektivets forstand vil derfor være den samme på tværs af EU/EØS-landene. I Danmark er definitionen af køretøj indsat i færdselsloven, hvorfor der i lov om en garantifond for skadesforsikringselskaber henvises hertil.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

3.3.4. Opsigelse af forsikringsaftale som følge af bidragsbetaling til Garantifonden

F&P bemærker, at det følger af den gældende § 4, stk. 1, i lov om en garantifond for skadesforsikringselskaber, at en forsikringstager, indtil Garantifondens formue udgør 500 mio. kr., ikke kan opsig en forsikringsaftale på grund af en forhøjelse af præmien, som alene anvendes til betaling af bidrag til Garantifonden. F&P anfører, at bestemmelsen foreslås videreført i lovforslaget blot med en ændring af formuen til at udgøre 600 mio. kr.

F&P foreslår, at den gældende § 4, stk. 1, i lov om en garantifond for skadesforsikringselskaber, ændres således, at metodikken fra bidragspligten i bekendtgørelse om bidrag til Garantifonden for skadesforsikringselskaber følges.

F&P anfører, at efter § 2, stk. 3, 2. pkt., i bekendtgørelse om bidrag til Garantifonden for skadesforsikringsselskaber, ophører bidragspligten ved udgangen af det regnskabsår, hvor Garantifondens formue udgør 300 mio. kr. fra indbetalte bidrag fra de forsikringstyper, som er nævnt i § 3, stk. 1, og 200 mio. kr. fra indbetalte bidrag fra arbejdsulykkesforsikringer.

F&P bemærker, at dette med fordel også kunne indføres i forhold til forsikringstagerens mulighed for at opsige forsikringsaftalen.

Kommentar

Der er ikke ved lovforslaget taget stilling til den problemstilling, som F&P rejser, vedrørende sammenhæng mellem ophør af bidragspligt for bidragspligtige selskaber og en forsikringstagers mulighed for at opsige en forsikringsaftale på grund af forhøjelse af præmien på grund af bidrag til Garantifonden. Kommentaren angår således forslag til ændringer af indhold af en bestemmelse, som ligger ud over dette lovforslag.

En ændring af den gældende § 4, stk. 1, i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber vil kræve en nærmere undersøgelse af baggrund og hensigt med den pågældende bestemmelse og vil i givet fald kræve en tilpasning af de relevante bestemmelser i loven.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

3.3.5. Erstatningskrav og omkostninger

F&P bemærker, at i henhold til lovforslagets § 9 a kan Garantifonden kræve fuld refusion for udbetalte erstatninger til en skadelidt bosat i Danmark under nærmere forudsætninger. Tilsvarende skal Garantifonden under nærmere forudsætninger refundere udbetalte erstatninger til øvrige EU/EØS erstatningsorganer. F&P bemærker i den forbindelse, at i henhold til indgåede aftaler mellem erstatningsorganerne omfatter refusionen udover erstatningsbeløb også eksterne omkostninger til f.eks. taksering og lægeerklæringer samt et administrationsgebyr.

F&P foreslår, at bemærkningerne udbygges med ovennævnte, så der ikke opstår tvivl herom.

Kommentar

Det følger af motorkøretøjsforsikringsdirektivets artikel 10 a, stk. 10, og artikel 25 a, stk. 10, at et erstatningsorgan under visse omstændigheder kan kræve fuld refusion af en udbetalt erstatning fra et erstatningsorgan i en anden medlemsstat.

Motorkøretøjsforsikringsdirektivet fastlægger ikke, hvad der skal indeholdes i en udbetalt erstatning. Motorkøretøjsforsikringsdirektivet indeholder i stedet en bestemmelse om, at de i medlemsstaterne udpegede erstatningsorganer skal tilstræbe at indgå en aftale om forpligtelser, funktioner og procedurer for refusion. Denne bestemmelse er implementeret i § 14 a i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber.

Lovforslagets § 9 a er udtryk for en direktivnær implementering af motor-køretøjsforsikringsdirektivets artikel 10 a, stk. 10, og artikel 25 a, stk. 10. Det vurderes i den forbindelse ikke at være inden for direktivets rammer at regulere, hvad der skal indeholdes i en udbetalt erstatning, da dette skal reguleres af aftalen mellem erstatningsorganerne, jf. motorkøretøjsforsikringsdirektivets artikel 10 a, stk. 13 og artikel 25 a, stk. 13.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

3.3.6. Forsikringsaftaleloven og lov om en garantifond

F&P bemærker, at det følger af den gældende § 5, stk. 3, i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber, at Garantifonden dækker erstatningskrav, der er opstået 4 uger efter, at enten kurator eller Garantifonden har givet meddelelse om forsikringsselskabets konkurs til fordringshaverne.

Efter den foreslåede ændring af den gældende § 5, stk. 3, i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber, er det F&P's forståelse, at Garantifonden vil være forpligtet til at dække erstatningskrav til skadelidte, for tingsskade eller personskade forvoldt af et køretøj, som er dækket af en motoransvarsforsikring i et dansk skadesforsikringsselskab i henhold til Forsikringsaftalelovens § 26, hvorefter forsikringsaftalen bortfalder tre måneder efter konkursens bekendtgørelse.

F&P bemærker i den forbindelse, at skadelidte, hvor skadevolder har tegnet en ansvarsforsikring, således vil blive bedre stillet, end hvor skadevolder har tegnet en kaskoforsikring ligesom øvrige erstatningskrav, som Garantifonden dækker i henhold til § 5, stk. 1, ”kun” vil være dækket i fire uger efter, at kurator har givet meddelelse om forsikringsselskabets konkurs til fordringshaverne.

Det indebærer ifølge F&P, at der er situationer, hvor forsikringstageren efter udløbet af Garantifondens dækningsperiode (fire uger efter meddelelsen) og indtil bortfaldet af forsikringsaftalen (efter tre måneder) kun kan anmelde sit krav i konkursboet og dermed i bedste fald får udbetalt en dividende efter at have ventet en årrække. Efter F&P's opfattelse bør der

skabes overensstemmelse mellem ovennævnte bestemmelser, idet mellemperioden og forskelsbehandlingen er meget svær at forklare. F&P bemærker, at en sådan ordning også ville have gjort det nemmere at administrere de eksisterende danske konkurser.

Kommentar

Med den gældende bestemmelse i § 5, stk. 3, i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber, hvorefter Garantifonden dækker erstatningskrav, der er opstået 4 uger efter, at enten kurator eller Garantifonden har givet meddelelse om forsikringsselskabets konkurs til fordringshaverne, sikres på den ene side en rimelig frist for en forsikringstager til at finde et nyt forsikringsselskab, og på den anden side lægges der et vist tidsmæssigt pres på forsikringstageren til hurtigt at få omplaceret sine forsikringer, hvilket er vigtigt, ikke mindst i tilfælde, hvor der f.eks. er tale om lovpligtige forsikringer.

Den foreslåede bestemmelse vedrørende erstatningskrav til skadelidte, der er bosat i Danmark, for tingsskade eller personskade forvoldt af et køretøj, som er dækket af en motoransvarsforsikring i et skadesforsikringsselskab, er en konsekvens af gennemførelsen af motorkøretøjsforsikringsdirektivet. Direktivet foreskriver, at Garantifonden skal dække i hele forsikringens løbetid, hvilket efter forsikringsaftaleloven er tre måneder efter konkursens bekendtgørelse.

Det vurderes på den baggrund fortsat hensigtsmæssigt at have en tidsbegrænsning for andre erstatningskrav, hvorfor bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i lovforslaget.

3.3.7. Dækning af restpræmie

F&P bemærker, at det i lovforslaget til den nye § 5, stk. 7, i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber foreslås, at danske kunder i udenlandske forsikringsselskaber alene kan få dækning for restpræmie fra Garantifonden i henhold til det foreslåede stk. 6, hvis et erstatningsorgan i kundens forsikringsselskabs hjemland ikke dækker restpræmie. F&P anfører endvidere, at det med bestemmelsen sikres, at kunder i forsikringsselskaber i et andet land inden for EU/EØS, ikke kan få eventuel dækning af restpræmie fra både Garantifonden i Danmark samt en tilsvarende fond i forsikringsselskabets hjemland.

Det bør efter F&P's vurdering fremgå af lovforslaget, at Garantifonden, i tilfælde af at der udbetales restpræmie fra et andet EU/EØS-lands erstatningsorgan, dækker subsidiært og "topper op" om nødvendigt.

Kommentar

Det følger af den foreslåede nye § 5, stk. 7, at Garantifondens dækning af restpræmie til danske motoransvarsforsikringstagere i udenlandske forsikringsselskaber er begrænset til dækning i tilfælde af, at forsikringstagernes restpræmie ikke dækkes af en tilsvarende ordning i forsikringsselskabets hjemland. Bestemmelsen er udtryk for, at Garantifonden skal dække restpræmie subsidiært ift. en eventuel dækning af restpræmie fra et andet EU/EØS-lands erstatningsorgan. Heri ligger også, at Garantifonden dækker en evt. difference, hvis ordningen i forsikringsselskabets hjemland ikke dækker den fulde restpræmie, dog med en selvrisiko på 1.000 kr., som anført i bestemmelsen.

Lovforslaget er på baggrund af F&P's bemærkninger blevet justeret, så det fremgår af bemærkningerne til den nye § 5, stk. 7, at bestemmelsen også indebærer, at Garantifonden dækker en evt. difference, hvis ordningen i forsikringsselskabets hjemland ikke dækker den fulde restpræmie med en selvrisiko på 1.000 kr.

3.3.8. Aftaler mellem EU/EØS-landenes erstatningsorganer vedr. motoransvar

F&P bemærker, at i henhold til § 14 a i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber, så er Garantifonden bemyndiget til at indgå aftaler med de øvrige EU-landes erstatningsorganer om samarbejdsprocedurene.

F&P opfordrer i den forbindelse til, at der henvises til samarbejdsaftalerne i lovforslagets bemærkninger, da F&P bemærker, at de er godkendt af EU-Kommissionen og forventes underskrevet af erstatningsorganerne i alle EU-lande i løbet af efteråret. Aftalerne supplerer efter F&P's vurdering lovbemærkningerne.

Kommentar

Det bemærkes, at § 14 a i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber implementerer motorkøretøjsforsikringsdirektivets artikel 10 a, stk. 13, 2. afsnit, litra a, og artikel 25 a, stk. 13, 2. afsnit, litra a, hvorefter hver medlemsstat skal oprette eller godkende et erstatningsorgan og bemyndige det til at forhandle om og indgå en aftale om deres funktioner og forpligtelser og procedurerne for refusion.

Bemærkningerne til § 14 a udfylder, hvad der skal forstås ved samarbejdsaftalen og dens indhold, hvorfor lovbemærkningerne til lov om en garantifond allerede indeholder henvisning til samarbejdsaftalen. Efter Erhvervsministeriets seneste oplysninger har alle medlemsstater endnu ikke underskrevet samarbejdsaftalen.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

3.3.9. Ny § 9 a om Garantifondens adgang til refusion

F&P opfordrer til, at sidste afsnit i bemærkningerne til den nye § 9 a tilføjes eksempler for at lette forståelsen.

Kommentar

Sidste afsnit i bemærkningerne til den nye § 9 a er bemærkninger til den foreslåede § 9 a, stk. 4, som fastslår, at hvis Garantifonden har ydet erstatning til en skadelidt bosat i Danmark, jf. den foreslåede § 5 d i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber, hvor Garantifonden kan kræve fuld refusion i henhold til stk. 1, indtræder Garantifonden i skadelidtes rettigheder overfor skadevolderen eller dennes forsikringsselskab med undtagelse af, hvis skadevolderen er forsikringstageren eller en anden forsikret person, som det insolvente forsikringsselskab ville have dækket efter national ret.

Bestemmelsen gennemfører artikel 10 a, stk. 10, sidste afsnit, og artikel 25 a, stk. 10, sidste afsnit, i motorkøretøjsforsikringsdirektivet.

Forståelsen af bestemmelsen er uddybet i de foreslåede bemærkninger til § 9 a, stk. 4. Bestemmelsens formål er at tage hensyn til eventuelle forskellige nationale regler på forsikringsområdet i de enkelte medlemslande. Det er ikke hensigtsmæssigt at indsætte eksempler i bemærkningerne til bestemmelsen, da eksemplerne vil omhandle udenlandsk regulering.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

3.4. Dækning af bygningsbrandforsikringer samt sammenhæng mellem bidragsydere og erstatningsmodtagere

F&P bemærker, at der bør skabes sammenhæng mellem Garantifondens dækning og de forsikringstyper, der er pålagt bidragspligt. Det taler ifølge F&P for, at bygningsbrandforsikringer på erhvervsejendomme ikke skal være omfattet af Garantifondens dækning, jf. den gældende § 5, stk. 1, nr. 5, i lov om en garantifond for skadesforsikringsselskaber.

Bidragspligten er efter F&P's opfattelse begrænset til privatforsikringer (forbrugerforsikringer). F&P anfører, at den nuværende ordning indebærer, at Garantifonden, det vil sige forbrugerne, skal dække skader på f.eks. større erhvervsbygninger, selvom de ikke er pålagt bidrag til Garantifonden.

Kommentar

Der er ikke ved lovforslaget taget stilling til den problemstilling om bygningsbrandforsikringer, som F&P rejser. Kommentaren angår således forslag til ændringer af bestemmelser, som ligger ud over dette lovforslag.

En fjernelse af bygningsbrandforsikringer vil kræve en nærmere undersøgelse, herunder en undersøgelse af baggrunden for, at Garantifonden på nuværende tidspunkt dækker bygningsbrandforsikringer, og vil i givet fald kræve en tilpasning af de relevante bestemmelser i loven.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

3.5. Skærpet strafhjemmel i hvidvaskloven

F&P bemærker, at man er opmærksom på, at begrundelsen for ændringen af hvidvasklovens § 78, stk. 2, er at rette op på en tidligere henvisningsfejl og sikre en konsistent henvisning til de krav i hvidvasklovens § 11, stk. 3, som er strafbelagte i henhold til hvidvasklovens § 78, stk. 1. F&P mener dog, at der reelt er tale om skærpelse af straffeansvaret, og at det bør fremgå af lovbemærkningerne.

Kommentar

Hvidvasklovens § 11, stk. 3, 1., 3. og 4. pkt., indeholder pligter, som virksomheder og personer, der er omfattet af hvidvaskloven, kan straffes for ikke at overholde.

Efter den gældende bestemmelse i § 78, stk. 1, i hvidvasklov kan overtrædelse af hvidvasklovens § 11, stk. 3, 1., 3. og 4. pkt., straffes med bøde.

Efter den gældende bestemmelse i § 78, stk. 2, i hvidvaskloven kan overtrædelse af § 11, stk. 3, 2. og 3. pkt., der kan straffes med fængsel.

Der er dermed tale om en uoverensstemmelse mellem hvilke dele af hvidvasklovens § 11, stk. 3, som kan straffes med bøde henholdsvis fængsel. Uoverensstemmelsen skyldes en fejlhenviisning i Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalgets betænkning af 30. maj 2017 til Lov nr. 651 af 8. juni 2017

Med den foreslåede ændring rettes der op på denne fejl, således at der gives mulighed for at straffe overtrædelse af § 11, stk. 3, 1. og 4. pkt., i hvidvaskloven med bøde hhv. fængsel, mens sanktionering af stk. 3, 2. pkt. med fængsel bortfalder.

3.6. Omfanget af færdselslovens forsikringspligt

F&P og Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) (fælles hørings svar) har bl.a. bemærket, at lovforslaget efterlader betydelig

usikkerhed om, hvornår en skade skal dækkes af motoransvarsforsikringen, og hvornår en skade skal dækkes af eventuelle andre forsikringer, f.eks. en erhvervsansvarsforsikring.

F&P og DFIM henviser herved til lovforslagets bemærkninger til lovforslagets § 13, nr. 2, hvor der anføres et eksempel på, hvornår et køretøj på ulykkestidspunktet ikke kan anses for at blive anvendt på en måde, der er i overensstemmelse med køretøjets funktion som transportmiddel (køretøj alene anvendt som energikilde for et andet køretøj).

F&P og DFIM anfører, at eksemplet ikke er en typisk forekommende situation, og foreslår, at der i stedet angives eksempler, der omhandler motorredskaber, som er i gang med at grave, løfte eller på- og aflæsse, en truck, der hæver eller sænker gaflerne, eller en kran, som holder stille og bruger selve kranfunktionen.

F&P og DFIM foreslår i den forbindelse, at lovforslagets bemærkninger også forholder sig til tilfælde, hvor et motordrevet køretøj delvist er i brug som transportmiddel og arbejdsredskab, f.eks. tilfælde, hvor en gaffeltruck kører frem og tilbage mellem en lagerhal og en lastbil for at flytte gods.

F&P og DFIM henleder endvidere opmærksomheden på en dom fra Højesteret, hvoraf det efter organisationernes vurdering følger, at de lovpligtige motoransvarsforsikringer allerede omfatter de skader, som den foreslåede udvidelse af færdselslovens § 105, stk. 1, 1. pkt., tager sigte på. F&P og DFIM foreslår derfor, at lovforslagets bemærkninger tilpasses dette forhold.

Kommentar

Transportministeriet bemærker, at lovforslagets § 13, nr. 2, implementerer artikel 1, nr. 1 b, og artikel 1, nr. 2 a, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2021/2118/EU af 24. november 2021. Ordlyden af § 13, nr. 2, herunder at køretøjet på ulykkestidspunktet anvendes på en måde, der er i overensstemmelse med køretøjets funktion som transportmiddel, skal derfor forstås i overensstemmelse med direktivets fastlæggelse af begrebet. Direktivet anvender en meget bred forståelse af, hvornår et køretøj anvendes på en måde, der er i overensstemmelse med dets funktion som transportmiddel. Det vil således i direktivets forstand kun være ganske få og særlige tilfælde, hvor et køretøj i praksis ikke anvendes i overensstemmelse med dets funktion som transportmiddel. Ét af de få eksempler herpå – og hvor der således ikke vil være forsikringspligt – er det i lovforslaget nævnte eksempel med et køretøj, der alene anvendes som energikilde for et andet køretøj. Eksemplet stammer fra retspraksis.

For så vidt angår de af F&P og DFIM nævnte eksempler med motorredskaber, som enten holder stille og udfører en arbejdsfunktion eller er i bevægelse og udfører en arbejdsfunktion, skal Transportministeriet henvise til lovforslagets bemærkninger til § 13, nr. 2, hvoraf fremgår, at de fleste motorredskaber, når de bruges som arbejdsredskaber, også må anses for at være i brug som transportmiddel. Da den foreslåede § 13, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med direktivet, er det Transportministeriets umiddelbare vurdering, at køretøjerne i de nævnte eksempler med forbehold for sagernes konkrete omstændigheder vil skulle betragtes som om de anvendes på en måde, der er i overensstemmelse med køretøjets funktion som transportmiddel.

Transportministeriet skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på, at lovforslagets § 13, nr. 2, alene udvider den gældende forsikringspligts omfang til også at gælde for skader, der indtræffer uden for færdselslovens anvendelsesområde. Lovforslaget ændrer ikke på, hvilke skadestilfælde der er omfattet af det objektive ansvar i færdselslovens § 101, stk. 1. Dette vil fortsat kun være tilfælde for skader, der forårsages ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra køretøjets brandstofanlæg. Erstatningsansvar for skader, der forvoldes af motordrevne køretøjer på andre måder, vil fortsat hvile på et uagtsomheds/culpa ansvar.

Transportministeriet bemærker endvidere, at den gældende forsikringspligt i færdselslovens § 105, stk. 1, omfatter alle skader, som forvoldes af et motordrevet køretøj inden for færdselslovens anvendelsesområde. Erstatning for skader, som måtte forvoldes i de situationer, som nævnes i eksemplerne anført af F&P og DFIM, vil således efter gældende ret allerede skulle være omfattet af en motoransvarsforsikring, hvis de forvoldes inden for færdselslovens anvendelsesområde.

For så vidt angår Højesterets dom af 8. juni 2023 i sag BS-27456/2021, bemærker Transportministeriet, at der i den pågældende sag var enighed blandt parterne om, at skaden indtraf uden for færdselslovens anvendelsesområde. Dommen omhandler således alene en konkret fortolkning af de to involverede forsikringsselskabers specifikke aftalevilkår.

Transportministeriet bemærker i den forbindelse, at det fremgår af pkt. 2.16.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at det er almindeligt, at motoransvarsforsikringer allerede i dag er udfærdiget på en sådan måde, at de også dækker skader, som køretøjer forvolder uden for færdselslovens anvendelsesområde. Dette til trods for, at der efter den gældende færdselslov ikke er pligt hertil.

4. Oversigt over hørte organisationer, myndigheder, mv.

Aalborg Universitet, Aarhus BSS, Advokatsamfundet, Aiiia A/S, Akademisk Arkitektforening, Akademikerne, Andelskassen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmarkedets Erhvervssikring (AES), Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP), AUTIG – Autobranchens, Handels- og Industriforening, Auto Branchen Danmark, Beredskabsstyrelsen, Bilsyns-Branchen, Brancheforeningen for Aktive Ejere i Danmark, Capital Law CPH, CBS, CEPOS, Computershare, Cyklistforbundet, DAFINA, Danmarks Motor Union, Danmarks Nationalbank, Danmarks Skibskredit A/S, Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport, Dansk Aktionærforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Ejendoms Kredit, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Iværksætter forening, Dansk Investor Relations Forening – DIRF, Dansk Kredit Råd, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Metal, Dansk Mobilitet, Dansk Person Transport, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Forsikringsfunktionærers Landsforening, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maritime, Danske Motor Cyklister, Danske Rederier, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Aktuarforening, Den Danske Dommerforening, Den Danske Finansanalytikerforening, Den danske Fondsmæglerforening, Det Centrale Handicapråd, Det nationale netværk af virksomhedsledere, Den Sociale Retshjælp, Det økonomiske råds sekretariat (DØRS), Digitaliseringsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Drivkraft Danmark, Dækbranchen Danmark, e-nettet, Ejendomsforeningen, Experian, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Falck Danmark A/S, FDFA – Foreningen af Danske Forsikringsmæglere og Forsikrings Agenturer, FDIH – Foreningen for Distance- og Internethandel, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, Finanshuset i Fredensborg A/S, Finansministeriet, Finanssektorens Arbejdsgiverforening, First North, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forbrugsforeningen, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Forretningsførere for Udenlandske Forsikringsselskaber, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Interne Revisorer v/ Jesper Siddique Olsen, Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark, Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Danske Revisorer, Foreningen for platformsøkonomi, FOREX, Forsikring & Pension, Forsikringsforbundet, Forsikringsmæglerforeningen, v/ Direktør Flemming Kosakewitsch, Forsvarets Færdselscenter, Forsvarsministeriet, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), FSR – danske revisorer, Garantiformuen, Gode penge, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Helsingør Kørelærer Forening, HK, Horesta Arbejdsgiverorganisation, Hvidvasksekretariatet, Håndværksrådet, Indsamlingsorganisationernes Brancheorganisation

(ISOBRO), Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Intertrust (Denmark), ISACA Denmark Chapter, IT-branchen, KLIKO – Kørelærere i Køge og omegn, KommuneKredit, Kommunernes Landsforening, Komiteen for god selskabsledelse, Kørelærerforeningen, Kromann Reumert, Kuratorforeningen, Københavns Universitet, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsdækkende banker, Landsforeningen af forsvarsadvokater, Landsforeningen for Bæredygtigt Landbrug, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Ledernes Hovedorganisation, Liberale Erhvervs Råd, Lokale Pengeinstitutter, Lønmodtagernes Dyrtidsfond (LD), Midtsjællands Kørelærerforening, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Motorstyrelsen, Mybanker, Nets A/S, NOAH-Trafik, Nokas Kontantservice P/S, Nordic Blockchain Association, Oxfam IBIS, Parcelhusejernes Landsforening, Penneo A/S, Politiforbundet, Postnord Juridiske afdeling, Revisornævnet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Roskilde Universitetscenter, Rådet for bæredygtig trafik, Rådet for Sikker Trafik, Samtlige byretter, Sikre Veje, SKAD arbejdsgiver- og brancheforening, Skibs- og Bådebyggeriets Arbejdsgiverforening, SLD, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets Uddannelser, Syddansk Universitet, Telekommunikationsindustrien i Danmark, Udbetaling Danmark, UlykkesPatientForeningen, Vestre Landsret, Veteranknallertklubben Aktiv, VISA, VP Securities A/S, Western Union, Transparency International Danmark, Ældre sagen, Ørsted, Østre Landsret, Færøernes selvstyre via Rigsombudsmanden på Færøerne og Naalakkersuisut, Grønlands selvstyre, via Rigsombudsmanden i Grønland.

2. Oversigt over organisationer m.v. som har haft bemærkninger med indhold

Følgende organisationer m.v. har haft bemærkninger med indhold:

Finans Danmark, F&P i samarbejde med Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Garantifonden for Skadesforsikringselskaber og Green Energy Denmark.