



Justitsministeriet

Lovafdelingen

Dato: 14. juni 2005
Dok.: TSP40110
Formueretskontoret

Udkast til ministerens tale

til brug for besvarelsen af samrådsspørgsmål A vedrørende forslag til lov om ændring af tinglysningsloven, konkursloven og andre love (Virksomhedspan) (L 162) i Folketingets Retsudvalg onsdag den 15. juni 2005, kl. 10.

Spørgsmål A:

”Ministeren bedes uddybe sine kommentarer til henvendelserne fra Handel, Transport og Serviceerhververne, jf. L 162 - bilag 10 og 16 og L 162 svar på spørgsmål 13.”

1. Tak for anmodningen om at komme her i dag og uddybe mine besvarelser af spørgsmål nr. 13 og 19 vedrørende to henvendelser fra HTS om lovforslaget om virksomhedspant.

2. Der er tale om problemstillinger, som det er vigtigt at få ordentligt belyst, inden Folketinget vedtager lovforslaget.

Men jeg vil nu gerne sige her til at starte med, at det er lidt ærgerligt, at HTS først nu – i denne meget sene fase – fremkommer med deres bekymringer. Det har de jo haft rig lejlighed til at gøre tidligere. Både i det lovforberedende udvalg, som HTS var medlem af, og i høringssvaret forud for fremsættelsen af lovforslaget.

3. Når det er sagt, har jeg selvfølgelig lyttet opmærksomt til HTS' synspunkter. HTS er af den opfattelse, at et virksomhedspant i praksis vil afskære transportører og andre fra at få sikkerhed i godset for betaling.

Det skyldes, at den håndpanteret i godset, som deres medlemmer normalt har ifølge standardaftaler på

området, i praksis ofte vil få prioritet efter et eventuelt virksomhedspant. Og det vil efter HTS' opfattelse medføre en betydelig svækkelse af håndpanterettens værdi.

4. Inden jeg kommenterer på disse indvendinger, vil jeg gerne kort skitsere håndpanterettens omfang og betydning på transportområdet.

Der findes en række standardaftaler på transportområdet, som giver transportøren eller speditøren håndpant i det gods, der transporteres. Håndpanteretten etableres, når godset kommer i f.eks. transportørens besiddelse.

Det håndpantssatte gods tjener normalt til sikkerhed for betaling af både den pågældende transport og tidligere udførte transporter, når der er tale om et løbende mellemværende.

Efter reglerne i retsplejeloven kan en håndpanthaver uden forudgående udlæg lade pantet bortsælge på tvangsauktion. Det er dog ofte et vilkår i standardaftalerne, at transportøren frit kan sælge det

håndpantssatte gods for at få dækket sit krav, hvis der ikke betales. Transportøren skal altså ikke nødvendigvis sætte det på tvangsauktion.

I modsætning til andre kreditorer behøver transportører og speditører normalt ikke at frygte for, at deres kunder bliver insolvente, så længe værdien af det gods, som transporteres, overstiger de samlede tilgodehavender.

Hvis kunden går konkurs, kan transportøren eller speditøren normalt nægte at udlevere godset til boet og i stedet lade det sælge for at få dækket sine krav. Denne ordning er naturligvis ressourcebesparende for transportøren.

5. HTS har derfor for så vidt ret i, at indførelsen af virksomhedspant i en række tilfælde vil kunne svække retsstillingen for transportører, der i dag benytter sig af håndpant i godset.

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 13, vil en håndpanteret i almindelighed få prioritet efter et allerede eksisterende virksomhedspant i godset. Det betyder som nævnt i besvarelsen, at håndpanthaveren ikke vil kunne

begære det pantsatte solgt på en tvangsauktion uden samtykke fra virksomheds-pantshaveren. Transportøren vil derfor ikke uden videre kunne sælge godset for at få betaling – hverken for den pågældende transport eller for andre krav mod virksomheden.

Men lad mig understrege, at man ikke af den grund kan antage, at der altid vil opstå problemer for transportøren på grund af den nye ordning.

Det må huskes, at langt de fleste transporter og mellemværender jo vil forløbe sædvanligt og som aftalt ligesom i dag, uanset om der måtte være virksomhedspant i godset.

Hvis der imidlertid ikke bliver betalt, vil transportørens retsstilling være ringere end i dag, hvis der er virksomhedspant i godset.

Men som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 19, er det Justitsministeriets opfattelse, at lovforslaget med ændringsforslaget om privates udlægsadgang ikke vil medføre en afgørende forringelse af transporterhvervets

mulighed for at opnå betaling for udførte ydelser i denne situation.

Det er således vigtigt at holde fast i, at lovforslaget ikke ændrer på reglerne om tilbageholdsret. Hverken de ulovbestemte regler om tilbageholdsret eller de regler, der findes i lovgivningen.

En transportør eller en speditør vil derfor have fuld adgang til at bruge disse regler. Det betyder, at det gods, der for eksempel transporteres, kan holdes tilbage, indtil der bliver betalt.

På den måde har transportøren efter min mening et meget effektivt pressionsmiddel. Som jeg ser det, er der jo næppe nogen virksomhed, der på længere sigt kan leve med ikke at få sine varer leveret, fordi transportøren ikke bliver betalt.

Hvis virksomheden fortsat ikke betaler, kan transportøren sende kravet til inkasso eller gå videre med sagen for at få en dom, der kan foretages udlæg for.

Med det ændringsforslag, jeg har stillet, vil udlægget kunne foretages for alle krav og få prioritet forud for virksomhedspantet. Og udlægget vil kunne foretages i alle aktiver og altså ikke kun i det gods, der er tilbageholdt. Det er efter min mening et så stærkt instrument, at alene truslen om udlæg ofte vil kunne fremtvinge betaling.

Min konklusion er, at lovforslaget ikke på nogen måde stiller transportører og speditører ringere end andre kreditorer. Tværtimod.

Transportøren vil i modsætning til de almindelige leverandører i praksis kunne anvende de ulovbestemte regler om tilbageholdsret, som jeg har beskrevet, og derved i praksis ofte fremtvinge betaling for den pågældende transport.

6. En konsekvens af den nye ordning med virksomhedspant vil formentlig være, at transportører og speditører, som konkret vurderer, at kreditrisikoen hos en kunde er forøget, kan finde behov for at tage særlige forholdsregler, når de handler med

virksomheder, der f.eks. har pantsat varelageret i et virksomhedspant.

En transportør vil som andre kreditorer kunne skærpe sine betalingsvilkår, for eksempel ved at kræve betaling forud eller ved at kræve en form for sikkerhed, for eksempel en bankgaranti.

En anden mulighed er jo også, at de blot udnytter deres tilbageholdsret.

I øvrigt vil det forholdsvis let kunne undersøges, om der er virksomhedspant i det gods, der skal transporteres. Oplysningerne om, hvilke virksomheder der har pantsat sig, og hvilke aktivtyper der er pantsat, vil kunne fås ved Retten i Århus, enten telefonisk eller via internettet ved en særlig opkobling.

7. Samlet set er det min opfattelse, at vi med forslaget, som det ser ud nu, har opnået den bedst mulige balance, og der er efter min mening ikke behov for yderligere ændringer.

Afslutningsvis vil jeg også gerne nævne, at jeg som bekendt har givet tilsagn om at evaluere lovens generelle virkninger for de almindelige kreditorer og for erhvervsvirksomhedernes finansieringsmuligheder. Virkningerne for transporterhvervet vil naturligvis indgå i denne evaluering, der fremlægges for Folketinget senest 3 år efter lovens ikrafttræden.