



MINISTEREN

Dato 3. februar 2021
J. nr. 2021-408

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 13. j stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 127 – Forslag til ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karina Lorentzen Dehnhardt (SF).

Spørgsmål nr. 1:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 8/1-21 fra Finans & Leasing vedrørende konfiskation af leaset biler i forbindelse med vanvidskørsel, jf. L 127 - bilag 1?

Svar:

I henvendelsen omtales en problematik med svindel med klonede biler. Svindel med klonede biler er på ingen måde acceptabelt, og både Transportministeriet og Færdselsstyrelsen tager problematikken alvorligt.

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, som oplyser følgende:

”Færdselsstyrelsen fører tilsyn med synsvirksomhedernes syns- og omsynsaktiviteter, som er omfattet af love og bekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 om syn og godkendelse af køretøjer.

Færdselsstyrelsen fører tilsyn efter en risikobaseret model. Tilsynsfrekvensen afhænger af synsstedets pointsaldo. Jo flere point et synssted har, jo oftere føres der tilsyn hos det pågældende synssted. Det betyder, at Færdselsstyrelsens tilsyn fokuseres hos synssteder med høj pointsaldo, dvs. hvor der begås flest fejl. Færdselsstyrelsens bilsynsinspektører udvælger køretøjer fortrinsvis i disse synsvirksomheder.

Ved kloning bliver et køretøj forsynet med et andet køretøjs identitet. Der kan eksempelvis være tale om et køretøj, der er blevet totalskadet i udlandet, hvorefter dets identitet (stelnummer) bliver overført til et stjålet køretøj af samme model.



Det er dog vanskeligt for synshallerne at opdage klonede køretøjer, da det ofte er professionelt udført, og derfor kræver en tilbundsående undersøgelse af køretøjets identitet, og i nogle tilfælde også adskillelse af køretøjet.

Når et brugt importeret køretøj fremstilles til syn hos en synsvirksomhed, skal synsvirksomheden foretage en identitetskontrol af køretøjet, hvor køretøjets originale registreringspapirer og køretøjets stelnummer kontrolleres. Er køretøjets ejer ikke i besiddelse af de originale registreringspapirer, skal der ved synet medbringes en tilladelse udstedt af Motorstyrelsen, om at køretøjet kan fremstilles til syn uden dokumentation for tidligere registrering. Et syn omfatter dermed ikke en tilbundsående undersøgelse af køretøjets identitet, men som udgangspunkt alene kontrol af køretøjets påbudte mærkning (stelnummeret).

Såfremt et køretøj har fået ihugget et nyt stelnummer, og dette er gjort professionelt, vil det derfor i mange tilfælde være svært for synsvirksomheden at opdage at køretøjet er klonet. Færdselsstyrelsen har ikke kendskab til, at synsvirksomhederne generelt godkender køretøjer med forfalsket identitet bevidst. Hvis det i forbindelse med et tilsyn konstateres, at et køretøj er klonet, vil Færdselsstyrelsen både orientere politiet og Motorstyrelsen.

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at indsatsen mod klonede køretøjer kræver en tværgående myndighedsindsats, da der f.eks. kan være tale om kriminelle forhold, der kræver en politimæssig efterforskning. Færdselsstyrelsens arbejde kan derfor ikke stå alene, og styrelsen bistår efter anmodning politiet i efterforskninger af sager om mulig kloning. ”

For så vidt angår Finans & Leasings forslag om en licensordning for leasingsselskaber har jeg forelagt henvendelsen for erhvervsministeren, der har oplyst følgende:

”I forhold til Finans & Leasing’s forslag om en tilladelsesordning for leasingsselskaber skal det bemærkes, at der allerede efter de gældende regler er en række krav, som har til formål at sikre, at ledelse og ejerskab af leasingvirksomheder, der udbyder finansiel leasing, varetages af personer, der er hæderlige. Kravene har yderligere til formål at sikre, at transaktioner og aktiviteter foretaget gennem disse leasingvirksomheder ikke anvendes til hvidvask eller anden finansiel kriminalitet.

Virksomheder, der udbyder finansiel leasing, er omfattet af hvidvasklovens bestemmelser. Det indebærer bl.a., at en virksomhed skal registreres i Finanstilsynets hvidvaskregister. Som led i registreringen undersøger Finanstilsynet, hvorvidt virksomheden, et medlem af den øverste ledelse, daglige ledelse eller reelle ejere er dømt for et strafbart forhold,



der begrundet en nærliggende fare for misbrug af hvervet. Til brug for denne undersøgelse skal virksomheden indsende straffeattest for ovennævnte personkreds.

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

Virksomheder, der udbyder operationel leasing, er underlagt kontantforbuddet i hvidvaskloven, hvorefter erhvervsdrivende ikke må modtage kontantbetalinger på 50.000 kr. eller derover. Der er på nuværende tidspunkt et lovforslag i høring, hvor det blandt andet foreslås at sænke niveauet for kontantforbuddet fra 50.000 kr. til 20.000 kr. Formålet er at styrke forebyggelsen og bekæmpelsen af hvidvask og anden finansiell kriminalitet.

På den baggrund vurderes der ikke at være grundlag for at indføre en tilladelsesordning for leasingvirksomheder som led i indsatsen mod kriminalitet og vanvidskørsel. Med de gældende regler i kombination med initiativerne i lovforslag L 127 og den øvrige udmøntning af den brede politiske aftale mod vanvidskørsel af 11. december 2020 vil der kunne sættes hårdt ind over for vanvidsbilisme.”

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

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

Netop derfor indeholder lovforslaget markante strafskærpelser for bl.a. vanvidskørsel, hvor det foreslås at hæve strafniveauet fra bøde til ubetinget fængsel i 20 dage i førstegangstilfælde.

Regeringen har det klare mål, at vi straks og resolut skal have fjernet køretøjer brugt til vanvidskørsel fra vejene. Hvis det mål skal nås, er vi nødt til at konfiskere bilerne. Vi får ikke fjernet køretøjerne ved at give føreren en bøde, uanset hvor stor bøden er.

Jeg bemærker i øvrigt, at Finans & Leasings henvendelse af 8. januar 2021 indholdsmæssigt svarer til det høringssvar, som Finans & Leasing har ind-



Side 4/4

sendt til Transportministeriet i anledning af den offentlige høring over lovforslaget. Jeg skal derfor for den resterende del af de forslag, der omtales i Finans & Leasings henvendelse henviser til det høringsnotat over L 127, som jeg har fremsendt til Transportudvalget den 28. januar 2021.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht