manuelbogsrot α

Skjult gæld i biler

afgivet af
en arbejdsgruppe
under Justitsministeriet

ex. 2
DET JURIDISKE LABORATORIUM VED KØBENHAVNS UNIVERSITET

Betænkning nr. 1190
København 1990

manuelbogshot α

Skjult gæld i biler

afgivet af
en arbejdsgruppe
under Justitsministeriet

ex. 2
DET JURIDISKE LABORATORIUM VED KØBENHAVNS UNIVERSITET

Betænkning nr. 1190
København 1990

Publikationen kan købes i boghandelen eller hos
Statens Informationstjeneste
Postboks 1103, 1009 København K.
Telefon 33 92 92 28 - Postgirokonto nr. 1 09 14 25.
Ved fremsendelse af check eller ved indbetaling
på giro til Statens Informationstjeneste
undgås ekspeditionsgebyr.

DET JURIDISKE
LABORATORIUM
VED
KØBENHAVNS UNIVERSITET

trykt på genbrugspapir

ISBN 87-503-8300-0
Ju 00-222-bet.
B. Stougaard Jensen, Kbh.

INDHOLDSFORTEGNELSE

		Side
Indledning		**7**
Sammenfatning		**11**
Kapitel 1. De gældende regler om gæld i biler		15
1.1	Almindelige bemærkninger	15
1.2	Træk af udviklingen	17
1.3	Pantebreve	19
1.4	Ejendomsforbehold	20
1.5	Udlæg og anden retsforfølgning	23
1.6	Pant i tilbehør	24
1.7	Andre rettigheder over løsøre	25
Kapitel 2. Fremmed ret		27
2.1	Almindelige bemærkninger	27
2.2	Norsk ret	28
2.3	Fransk ret	30
Kapitel 3. Omfanget af skjult gæld i biler		31
3.1	Indledning	31
3.2	Statistiske oplysninger	31
3.3	Eksempler på skuffelser under det nugældende regelsæt	38
Kapitel 4. Debat og kritik		43
4.1	Tidligere reformovervejelser	43
4.2	Den aktuelle debat	44
Kapitel 5. Arbejdsgruppens overvejelser om behovet for en ordning med registrering af gæld i biler		47
5.1	Er udviklingen løbet fra de gældende regler i tinglysningsloven af 1926?	47

Side

5.2 Skuffelsesmulighederne efter de gældende regler 48
5.3 Omfanget af skjult gæld i biler 51
5.4 Hvilken løsning bør vælges? 53

Kapitel 6. Arbejdsgruppens overvejelser vedrørende den nærmere udformning af registreringsordningen 59

6.1 Indledning 59
6.2 Hvilke aktiver bør være omfattet? 60
6.3 Hvilke rettigheder bør tinglyses? 66
6.4 Hvilke retsvirkninger bør knyttes til registreringen? 70
6.5 Forholdet til andre regler, navnlig reglerne om pant i driftsinventar- og materiel 73
6.6 Fremgangsmåden ved tinglysning 75
6.7 Overgangsregler 81

Kapitel 7. Organisatoriske og økonomiske spørgsmål i forbindelse med etablering af bilbogen 85

7.1 Indledning . 85
7.2 Opgaverne 85
7.3 Organisation 88
7.4 Økonomiske overslag 94

Lovudkast 101

Bemærkninger til lovudkastet 105

BILAG

		Side
Bilag 1	Det norske løsøreregister	109
Bilag 2	Eksempler på sager med skjult gæld	115
Bilag 3	Identifikationsproblemer i forbindelse med rettighedsregistrering af biler m.v.	125
Bilag 4	Konvertering	139
Bilag 5	Bilbogssystemet, arbejdsgange m.v.	153
Bilag 6	Etablerings- og driftsudgifter	161

INDLEDNING

ARBEJDSGRUPPENS KOMMISSORIUM, SAMMENSÆTNING OG ARBEJDE

Efter drøftelse med Assurandør-Societetet, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Sparekasseforening, Den Danske Bankforening og Forenede Danske Motorejere nedsatte Justitsministeriet den 25. november 1988 en arbejdsgruppe til behandling af spørgsmål om registrering af rettigheder over biler m.v.

Arbejdsgruppen fik følgende kommissorium:

"Arbejdsgruppen skal afgive indstilling om etablering af en central ordning med registrering på edb af rettigheder over biler og andre registreringspligtige køretøjer.

Indstillingen bør indeholde en kortfattet beskrivelse af de problemer, der er knyttet til den eksisterende ordning, og arbejdsgruppens vurdering af, hvorledes disse problemer bør løses. I den forbindelse bør arbejdsgruppen være opmærksom på muligheden af, at det nye registreringssystem vedrørende biler m.v. på et senere tidspunkt udbygges til også at omfatte visse andre aktiver.

Arbejdsgruppen bør overveje, hvilke typer af rettigheder der bør omfattes af ordningen. Ordningen bør i hvert fald omfatte ejendomsforbehold, underpant og udlæg, men arbejdsgruppen bør drøfte, om der er behov for en videregående registrering af rettigheder.

Arbejdsgruppen anmodes om at pege på eventuelle behov for andre justeringer i tinglysningsloven, der er en følge af arbejdsgruppens forslag vedrørende registrering af rettigheder over biler m.v.

Forslaget skal omfatte en økonomisk organisation, der indebærer, at systemet efter et princip om brugerbetaling kan etableres uden statslige merudgifter.

Arbejdsgruppens indstilling skal endvidere indeholde forslag til de nødvendige lovbestemmelser.

Arbejdsgruppen bør med henblik på udformningen af sit forslag foretage de nærmere undersøgelser, som arbejdsgruppen finder nødvendige, herunder gennem offentli-

ge myndigheder og brancheorganisationer m.fl. Arbejdsgruppen bør tilrettelægge sit arbejde i samarbejde med Justitsministeriets projektgruppe vedrørende edb i tinglysningen."

Med henblik på en eventuel fremsættelse af et lovforslag om spørgsmålet i folketingssamlingen 1989-1990 blev arbejdsgruppen i det oprindelige kommissorium anmodet om at afslutte sit arbejde i løbet af foråret 1989. Denne frist er senere efter aftale med Justitsministeriet blevet forlænget til udgangen af 1989.

Arbejdsgruppen har haft følgende sammensætning:

Kontorchef Michael Elmer, Justitsministeriet, (formand).
Konsulent Chr. Bache, Justitsministeriet.
Underdirektør Susanne Brix (indstillet af Danmarks Automobilforhandler Forening).
Retsassessor Søren Sørup Hansen (projektleder ved edb-projektet ved retten i Brøndbyerne).
Underdirektør Thorstein Iversen (indstillet af Assurandør-Societetet).
Direktør Benny Kirkegaard (indstillet af Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark).
Byretsdommer Arne Lyngesen (indstillet af Den Danske Dommeiforening).
Fuldmægtig Klaus Melby (indstillet af Danmarks Sparekasseforening).
Kommitteret Karsten Olsen (indstillet af Finansministeriet, Budgetdepartementet).
Afdelingsleder Knud Th. Pedersen (indstillet af Forenede Danske Motorejere).
Advokat Thomas Rørdam (indstillet af Advokatrådet).
Fuldmægtig Merete Udengaard (indstillet af Den Danske Bankforening).

Sekretariatsopgaverne er varetaget af fuldmægtig Kurt Kr. Rasmussen og fuldmægtig Bertil A. Frosell.

Arbejdsgruppen har holdt 10 møder.

Den 12. december 1989

Chr. Bache Susanne Biix Søren Sørup Hansen

Thorstein Iversen Benny Kirkegaard Arne Lyngesen

Klaus Melby Karsten Olsen Knud Th. Pedersen

Thomas Rørdam Merete Udengaard

Michael Elmer
(formand)

/Kurt Kr. Rasmussen
(sekretær)

Bertil A. Frosell
(sekretær)

SAMMENFATNING

Betænkningen handler om, hvad der kan gøres for at løse problemerne med skjult gæld i biler.

I kapitel 1 gennemgås de gældende regler om gæld i biler. De typiske former for gæld stiftes ved pantebreve til pengeinstitutter og andre finansierer, ved køb på kredit med ejendomsforbehold eller ved udlæg.

Kun ved pantsætning foretages der en egentlig systematisk registrering. Dette sker ved tinglysning i personbogen i den retskreds, hvor debitor bor på pantsætningstidspunktet. Flytter debitor, sker der ikke nogen tinglysning i den nye retskreds, ligesom der **i** øvrigt ikke foretages nogen central registrering af disse pantsætninger. Ved salg med ejendomsforbehold foretages der ikke nogen registrering, ligesom der heller ikke foretages nogen systematisk registrering af udlæg og andre retsforfølgningsskridt.

Sker der videresalg af en bil uden oplysning om en gældspost, skal kreditors ret som udgangspunkt respekteres. Det er kun i særlige tilfælde, at der kan ske eksstinktion (fortrængning) af ældre rettigheder.

I kapitel 2 gennemgås i korte træk udvalgte dele af fremmed ret. Direkte sammenligninger på dette retsområde er forbundet med store vanskeligheder. På visse områder kan de norske regler benyttes som inspirationskilde.

I kapitel 3 gennemgås omfanget af skjult gæld i biler. Der findes ikke centralt registrerede statistiske oplysninger om omfanget af gæld i biler, og arbejdsgruppen har derfor måttet danne sig et indtryk af problemets omfang ved at foretage et skøn ud fra en række forskellige statistiske oplysninger. Arbejdsgruppen har også selv foretaget en statistisk undersøgelse ved tinglysningskontorenie.

Arbejdsgruppen skønner, at ca. 1 mio. biler m.v. ud af den samlede vognpark på ca. 2,5 mio. køretøjer er behæftet med gæld af den ene eller anden art. Der skønnes hvert år at blive stiftet ca. 250.000 nye hæftelser i biler, mens et nogenlunde tilsvarende antal biler hvert år skønnes at blive frigjort for gæld.

Endvidere har arbejdsgruppen fremskaffet et antal eksempler på tilfælde, hvor bilkøbere og andre er blevet snydt på grund af de gældende regler. Arbejdsgruppen

har således medtaget 52 eksempler, som er gengivet i bilag 2 til betænkningen. Oversigten er naturligvis på ingen måde udtømmende.

I kapitel 4 gennemgås i korte træk den hidtidige debat om skjult gæld i biler, ligesom de væsentligste kritikpunkter mod den gældende ordning refereres.

Et af kritikpunkterne er, at der alene foretages tinglysning af pantebreve i løsøre, men ikke af ejendomsforbehold, udlæg og anden retsforfølgning. Undlader en bilsælger at oplyse om sådan skjult restgæld, vil det derfor i visse tilfælde være umuligt for bilkøbere m.v. at få oplysning om sådanne former for hæftelser i bilerne.

Et andet hovedpunkt i kritikken er, at der under den nuværende tinglysningsordning for løsøre ikke sker en central, men alene en decentral registrering. Der foretages således alene tinglysning i den retskreds, hvor pantsætter bor på pantsætningstidspunktet. Flytter pantsætter på et senere tidspunkt til en anden retskreds, sker der ikke en tilsvarende tinglysning i den nye retskreds. Pantesættere kan også skifte navn, uden at det bliver tinglyst. En købers mulighed for at sikre sig mod pantebreve i bilen vanskeliggøres herved, og i visse tilfælde vil det ligefrem være praktisk talt umuligt for bilkøbere og långivere at skaffe oplysning om pantebreve i biler.

I kapitel 5 gennemgås arbejdsgruppens overvejelser om behovet for en ordning med registrering af gæld i biler. Arbejdsgruppen fremhæver indledningsvis, at de nugældende regler om tinglysning vedrørende løsøre er fra 1926 og ikke længere kan anses for tidssvarende. Biler og andre kostbare løsøregenstande har jo en helt anden udbredelse i dag end i 1920'erne.

Der er meget store muligheder for at snyde bilkøbere og andre efter de gældende regler. Efter en gennemgang af tilfælde, hvor bilkøbere og långivere er blevet snydt på grund af skjult gæld i biler må arbejdsgruppen anbefale, at der tages initiativer med henblik på at begrænse muligheden for at snyde.

Arbejdsgruppen har overvejet de forskellige løsningsmuligheder. En garantiordning vil ikke give køberen større ret, end køberen allerede har efter de gældende regler (købelovens § 59), ligesom en garantiordning vil have den indlysende svaghed, at den kun vil gælde for køb hos en forhandler, der er tilsluttet ordningen. Arbejdsgruppen må derfor forkaste denne løsningsmulighed, også fordi den ikke vil kunne løse problemet med forhandleres tab ved at måtte indfri skjult gæld i biler.

Arbejdsgruppen har også overvejet muligheden af at gennemføre en forsikringsordning. Det er imidlertid arbejdsgruppens opfattelse, at en forsikringsordning heller

ikke vil kunne løse problemerne med skjult gæld i biler på en tilfredsstillende måde, bl.a. fordi ikke alle sælgere af biler vil kunne være omfattet af ordningen, og fordi den alt efter sin udformning vil kunne medføre, at forhandleren kommer til at bære tabet i sidste ende.

De restgældsregistre, som er eller søges oprettet i privat regi, har en indlysende svaghed: Registrene er ikke udtømmende, idet der ikke er pligt til at lade de pågældende rettigheder registrere. Det forhold, at en rettighed ikke er nævnt i registret, er derfor ingen garanti for, at der ikke findes rettigheder, som godtroende bilkøbere skal respektere. Og man kan heller ikke stole på, at en rettighed, som står i et privat register, gælder og skal respekteres af en køber.

Arbejdsgruppen konkluderer derfor, at den eneste effektive løsning på problemet med skjult restgæld i biler er at indføre et edb-register i offentligt regi over gæld i biler.

I kapitel 6 gennemgås arbejdsgruppens overvejelser vedrørende den nærmere udformning af registreringsordningen.

Arbejdsgruppen foreslår, at der gennem en ændring af tinglysningsloven oprettes et centralt landsdækkende edb-register, kaldet **Bilbogen,** hvortil visse rettigheder over biler m.v. skal anmeldes for at få gyldighed mod kreditorer og godtroende aftaleerhververe.

Det foreslås, at ordningen skal vedrøre biler (herunder person-, last- og varebiler), motorcykler, påhængsvogne og sættevogne til biler samt campingvogne.

Ordningen skal efter forslaget omfatte følgende rettigheder: pantebreve, ejendomsforbehold og udlæg og anden retsforfølgning.

De retsvirkninger, der knyttes til den foreslåede registreringsordning svarer stort set til reglerne efter den nugældende tinglysningslov.

Arbejdsgruppen foreslår i øvrigt, at der fremover skal ske selvstændig tinglysning i bilbogen vedrørende køretøjer, der efter de nugældende regler er omfattet af reglerne om pant i tilbehør til fast ejendom efter tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2.

I kapitel 6.6. gennemgås i detaljer fremgangsmåden ved den foreslåede tinglysningsordning, og i kapitel 6.7. beskrives overgangsreglerne.

I kapitel 7 gennemgås de organisatoriske og økonomiske spørgsmål i forbindelse med etableringen af bilbogen. Prøvelses- og registreringsopgaverne foreslås henlagt til domstolene. Det foreslås endvidere, at der etableres et effektivt edb-system til udførelse af arbejdet med registreringen og et landsdækkende edb-baseret informationssystem. Edb-systemet foreslås koordineret med udviklingen vedrørende edb i tinglysningen vedrørende fast ejendom. Etableringsudgifterne ligger efter forslaget i størrelsesordenen 29 mio. kr. De årlige driftsudgifter anslås til ca. 12,5 mio.kr.

Den foreslåede bilbogsordning vil være selvfinansierende, idet den nødvendige forøgelse af retsvæsenets bevillinger til etablerings- og driftsudgifter kan dækkes dels ved rationaliseringsfordele og betaling for informationssalg, og dels ved afgifter (tinglysningsafgiften) - uden at kræve ændring af gældende afgiftssatser.
Arbejdsgruppen har udarbejdet et lovudkast med tilhørende bemærkninger.

KAPITEL 1

DE GÆLDENDE REGLER OM GÆLD I BILER

1.1 Almindelige bemærkninger.

Det er dyrt at købe bil. Det er derfor helt almindeligt ikke blot for erhvervsdrivende, men også for forbrugere, at finansiere bilkøbet på den ene eller anden måde. Finansieringen kan ske gennem sælgeren eller en af denne anvist financier eller gennem lån hos pengeinstitutter eller andre fritstående långivere.

Sælgere, pengeinstitutter og andre financierer vil i almindelighed kun yde kredit mod en eller anden form for sikkerhed, typisk en sikkerhedsret i bilen. Ved sælgerfinansiering kan sikkerhed gives i det solgte ved, at det mellem køber og sælger aftales, at sælger skal have **ejendomsforbehold** i bilen. Kreditkøbsloven opstiller en række krav til indholdet af sådanne aftaler og til den udbetaling, som køberen skal erlægge inden salgsgenstandens overgivelse til køberen. Er disse krav ikke opfyldt, f.eks. fordi der ikke er erlagt den fornødne udbetaling, er ejendomsforbeholdet ugyldigt, således at sælgeren ikke har ret til at tage tingen tilbage, hvis køberen misligholder aftalen. Ejendomsforbehold i løsøre kan ikke tinglyses.

I de seneste år er det blevet meget almindeligt at finansiere bilkøb gennem lån i pengeinstitutter eller hos andre fritstående långivere mod **underpant** i køretøjet. I forbindelse med ydelsen af sådanne lån foretages der en mere eller mindre omfattende personlig kreditvurdering af låntageren. Pantsætningen af bilen sker ved, at der udstedes og tinglyses et pantebrev i bilen. Tinglysningen sker i personbogen, som føres ved det lokale dommerkontor, jf. reglerne i tinglysningslovens kapitel 7.

Gæld i biler i form af sikkerhedsrettigheder kan naturligvis også forekomme i tilfælde, der ikke står i forbindelse med selve anskaffelsen. Det kan således forekomme, at en bilejer optager et lån mod pant i bilen, uden at det har forbindelse til bilens anskaffelse, men det forekommer i praksis formentlig ikke særlig ofte. Når bilen er betalt, vil bilen ofte være så gammel, at den ikke har større værdi som belåningsobjekt. Men der kan naturligvis forekomme tilfælde med f.eks. særlig dyre biler og veteranbiler, hvor der findes en betydelig friværdi i bilen, således at bilejeren kan udnytte denne som grundlag for lån.

I praksis vil det oftere kunne forekomme, at sikkerhedsrettigheder i biler, der ikke står i forbindelse med anskaffelsen, ikke er stiftet frivilligt, men ved **udlæg, konkurs eller anden form for** retspant. Sådanne udlæg m.v. stiftes ved rettens erklæring til retsbogen. Udlæg i løsøre kan ikke tinglyses.

En særlig form for sikkerhedsret i biler og andre køretøjer kan følge af reglerne i tinglysningslovens § 37 om pant i tilbehør til fast ejendom eller § 47 b, stk. 2, om pantsætning af tilbehør til forretninger, der drives fra lejede lokaler.

Der kan også forekomme andre typer af rettigheder i biler end rettigheder, der skal sikre en financier en særlig fortrinlig fyldestgørelsesadgang. Der kan således f.eks. forekomme brugsrettigheder af kortere - eller længerevarende omfang. Tilfælde med langvarige brugsrettigheder benævnes ofte leasing og kan i visse tilfælde være en del af et finansielt arrangement mellem parterne og eventuelt den forhandler, der i sin tid solgte bilen. Arbejdsgruppen finder det ikke fornødent at give nogen nærmere beskrivelse af sådanne rettighedstyper, der ikke efter deres indhold dækker over en gæld i bilen.

Sikkerhedsrettigheder i form af ejendomsforbehold, pantebreve og udlæg m.v., der er stiftet i overensstemmelse med de for disse rettigheder gældende regler, kræver ikke tinglysning eller iagttagelse af andre sikringsakter for at være gyldige og virksomme mellem parterne. Sådanne sikiingsakter er derimod i et vist omfang nødvendige, for at rettighederne er beskyttet mod kreditorer og aftaleerhververe, der afleder deres ret fra skyldneren, f.eks. hvis skyldneren sælger den pantsatte bil til en køber uden at oplyse noget om pantsætningen.

Efter de gældende regler i tinglysningsloven er det således en betingelse for at gøre et pantebrev i løsøre gældende over for skyldnerens kreditorer og godtroende aftaleerhververe, at pantebrevet er tinglyst i personbogen. For sikkerhedsrettigheder i form af udlæg m.v. og ejendomsforbehold i løsøre gælder ikke et tilsvarende krav.

Hvor sådanne sikringsakter ikke er iagttaget, vil den pågældende sikkerhedsret kunne eksstingveres (fortrænges) af skyldnerens kreditorer og aftaleerhververe, såfremt visse betingelser er opfyldt. Kreditorer vil kunne eksstingvere den ældre ret ved at foretage udlæg eller anden retsforfølgning i samme genstand, forudsat at eksstinktionen er nødvendig, for at den pågældende kreditor kan få fyldestgørelse i genstanden.

Aftaleerhververe kan kun eksstingvere, såfremt visse grundbetingelser er opfyldt, bl.a. med hensyn til rådighedsberøvelse og god tro om den ældre ret. Situationen vil

ofte være den, at disse betingelser ikke er opfyldt, og at den senere erhverver - f.eks. køberen af en bil - derfor må respektere skjult restgæld i form af pant, ejendomsforbehold eller andre sikkerhedsrettigheder i bilen m.v., som er stiftet af sælgeren eller en tidligere ejer af bilen.

I forholdet mellem bilkøberen og bilsælgeren foreligger der naturligvis en misligholdelse af den indgåede købekontrakt, såfremt det viser sig, at den købte bil er behæftet med sikkerhedsrettigheder, som køberen ikke har fået oplysning om. Der foreligger vanhjemmel, og køberen vil i forhold til sælgeren kunne gøre alle de sædvanlige misligholdelsesbeføjelser gældende i anledning heraf, herunder hæve handlen og få købesummen tilbage, hvis manglen er væsentlig. Efter købelovens § 59 er sælgeren erstatningsansvarlig på objektivt grundlag for køberens tab i vanhjemmelstilfælde. Disse misligholdelsesbeføjelser har en godtroende køber i forhold til sin sælger, uanset om køberen opfylder de ovennævnte øvrige betingelser for at fortrænge den ældre ret, idet selve det forhold, at køberen kommer i procesrisiko på grund af vanhjemlen, anses som en retsmangel.

1.2 Træk af udviklingen.

Det er noget forholdsvis nyt, at løsøregenstande har en sådan værdi, at der er et legitimt behov for at stifte sikkerhedsrettigheder i dem. De sikkerhedsrettigheder, vi har herhjemme, har naturligt udviklet sig omkring fast ejendom, der jo helt op til industrialiseringens tidsalder har udgjort fundamentet for det økonomiske liv i samfundet.

Selv om en højesteretsdom i 1726 havde fastslået, at også pantebreve i løsøre skulle tinglyses, havde underpantsætning af enkelte løsøregenstande ikke dengang nogen praktisk betydning. Med hensyn til enkelte løsøregenstande var det alene håndpant, som havde praktisk betydning. Underpant i løsøre stiftedes i praksis i almindelighed kun som generalpant (pant i alt, hvad skyldneren ejer eller komme til at eje) eller pant i tingsindbegreb (dvs. samlinger af ensartede eller til fælles brug bestemte ting, der betegnes med almindelige benævnelser, f.eks. et bibliotek eller en besætning).

Underpantsætning af løsøre blev under datidens samfundsforhold betragtet som det sidste skridt på vejen mod et uafvendeligt økonomisk sammenbrud. Da de praktisk forekommende løsørepantsætninger - generalpant og pant i tingsindbegreb - også gav anledning til betydelige betænkeligheder, herunder af social karakter, blev der fra forskellig side stillet forslag om helt at afskaffe adgangen til underpantsætning af løsøre. Spørgsmålet kom navnlig til debat i forbindelse med forhandlingerne forud for konkursloven af 1872, idet det såkaldte generalpant i realiteten fungerede som

et konkursprivilegium. Resultatet af drøftelserne i Rigsdagen blev en mellemløsning, idet adgangen til at stifte underpant i individualiserede genstande opretholdtes, mens generalpant og pant i tingsindbegreb blev forbudt, dog med undtagelse af pantsætning af driftsinventar og -materiel til lejede ejendomme (jf. de nugældende regler i tinglysningslovens §§47 a-b).

Den ordning, som blev gennemført ved tinglysningsloven af 1926, indebar en tilpasning af det næsten 1.000 år gamle tinglysningssystem til det, som i begyndelsen af dette århundrede var nutidens samfund. Denne tilpasning skete imidlertid stort set udelukkende med henblik på reglerne om fast ejendom. Med hensyn til tinglysning vedrørende løsøre og formue i almindelighed skete der ingen væsentlige ændringer, og de regler, som blev gennemført ved tinglysningsloven af 1926, indebar således i realiteten alene en fastholdelse af den hidtidige retstilstand.

Det hovedspørgsmål med hensyn til løsørereglerne, som blev drøftet i tinglysningslovens motiver, var - ligesom ved gennemførelsen af konkursloven af 1872 - om adgangen til underpantsætning af løsøre helt skulle afskaffes. Tinglysningen indebar en offentliggørelse af sådanne underpantsætninger, der stadig i det 20. århundredes begyndelse virkede alarmerende for kreditorerne - og motiverne betragtede det derfor som den bedste løsning at opretholde reglerne om tinglysning af pantebreve i løsøre, således at pantsætters almindelige kreditorer kunne blive advaret om pantsætterens forhold. Tinglysningsloven fastsatte derfor, at der skulle ske tinglysning af pantebreve i løsøre i personbogen, som skulle føres ved hvert enkelt lokalt dommerkontor.

Tinglysningslovens motiver indeholdt - bortset fra de særlige regler om driftstilbehør til virksomheder - ingen drøftelse af, om der var behov for at udvide tinglysningsordningen til også at omfatte andre typer af sikkerhedsrettigheder i løsøre end underpant. At mulighederne for at sikre lån i driftstilbehør havde fået betydning, var naturligvis et udslag af den industrielle udvikling, der havde medført, at også maskiner og andet driftsinventar og -materiel var blevet en vigtig del af fundamentet for det økonomiske liv. Når ejendomsforbeholdene ikke blev taget op til behandling i forbindelse med tinglysningsloven, var baggrunden formentlig bl.a., at der i 1917 var gennemført en fællesnordisk afbetalingslov, som ud fra sociale beskyttelseshensyn havde søgt at begrænse anvendelsen af ejendomsforbehold i løsøreomsætningen.

Med hensyn til ejendomsforbehold er det sociale beskyttelseshensyn, som i sin tid lå bag afbetalingsloven af 1917, blevet videreført, senest i lov om kreditkøb fra 1982, der navnlig søgte at sikre forbrugerens retsstilling. Ved gennemførelsen af den såkaldte kartoffelkur i 1986 blev kravet til mindsteudbetaling i forbrugerkreditkøb

med ejendomsforbehold med en samfundsøkonomisk begrundelse forhøjet til 30 pct., ligesom der indførtes regler om længste afviklingstid for visse forbrugerkreditkøb. Disse regler - der opretholdes i det forslag til lov om kreditaftaler, som justitsministeren i november 1989 har fremsat for Folketinget - har i praksis i et vist omfang ført til en udvidet anvendelse af undeipant hos fritstående långivere i stedet for køb med ejendomsforbehold. I dag finansieres bilkøb og køb af visse andre varige forbrugsgoder således i overvejende grad gennem lån i pengeinstitutter eller særlige finansieringsselskaber.

Allerede i 1950'erne blev der rejst spørgsmål om at revidere de gældende regler om underpant og andre sikkerhedsrettigheder i løsøre. Der blev nedsat et udvalg med professor, dr.jur. Knud Illum som formand, og udvalget afgav betænkning nr. 172/1957 om underpantsætning i løsøre, jf. om betænkningens forslag nedenfor i kapitel 4.1.

13 **Pantebreve.**

Pantebreve, der giver underpant i løsøre, skal tinglyses for at få gyldighed mod aftaler, der i god tro indgås med pantets ejer, og mod retsforfølgning, siger tinglysningslovens § 47, stk. 1. Efter samme bestemmelses stk. 2 sker tinglysningen ved pantsætterens personlige værneting eller, hvis han ikke har noget værneting her i landet, ved Københavns Byret.

Som grundlag for tinglysningen kræves et pantebrev, der er oprettet på en blanket, der er godkendt af justitsministeren. Sammen med dokumentet skal der indleveres en genpart af samme. Pantebrevet skal foruden oplysninger vedrørende pantsætteren, herunder dennes fødselsdato, indeholde en nærmere beskrivelse af det pantsatte. For biler m.v. kræves efter retspraksis angivelse af stelnummer, for at dette specifikationskrav er opfyldt. Det er anmelderens eget ansvar, at stelnummeret er korrekt angivet i pantebrevet og dermed i personbogen. Dommeren foretager ikke undersøgelser i marken af, om genstanden overhovedet eksisterer, eller om stelnummeret er angivet korrekt.

Om tinglysningsmåden gælder i alt væsentligt samme regler som for pantebreve i fast ejendom, herunder de almindelige regler om afvisning og om tinglysning med frist eller med anmærkning. Tinglysningsdommerens prøvelse af dokumenterne er dog ikke nær så omfattende som ved fast ejendom, navnlig fordi prøvelsen af prioritetsforholdene må ske alene ud fra personbogens oplysninger, der jo ved løsøre bl.a. ikke omfatter oplysninger om, hvem der ejer den pågældende genstand, eller om, hvorvidt der måtte være stiftet håndpant eller tilbageholdsret over genstanden.

Er der allerede tidligere stiftet sådanne andre rettigheder over samme genstand, vil disse skulle respekteres af panthaveren efter det tinglyste pantebrev i den samme løsøregenstand, uanset at disse rettigheder ikke fremgår af personbogen. Dette er særlig klart, når de pågældende ældre rettigheder er sikret gennem iagttagelsen af den sikringsakt, som er foreskrevet for sådanne rettigheder, men gælder formentlig også i andre tilfælde. Tinglysning af pantebreve i løsøre træder ikke i stedet for det krav om rådighedsberøvelse, som i almindelighed er en betingelse for eksstinktion af ældre usikrede rettigheder. I forhold til ældre utinglyste pantebreve i den pågældende løsøregenstand må det dog antages, at en yngre godtroende panthaver i samme genstand vil kunne eksstingvere ved at tinglyse sit pantebrev i personbogen.

På den anden side må det i almindelighed antages, at tinglysning af løsørepantebreve er tilstrækkelig til at sikre panthaveren i forhold til yngre rettigheder. Det forhold, at personbøgerne føres lokalt ved de enkelte dommerkontorer, og at pantsættere kan flytte eller skifte navn, uden at der skal ske fornyet tinglysning, kan dog medføre, at indehavere af rettigheder over de pågældende løsøregenstande efter omstændighederne kan tænkes at være i en sådan kvalificeret god tro om det tinglyste pantebrev, at der kan tænkes at opstå spørgsmål om, hvorvidt den senere rettighedsindehaver kan eksstingvere panteretten.

Er pantebrevet derimod ikke tinglyst, følger det af reglen i tinglysningslovens § 47, stk. 1, at panteretten kan eksstingveres af kreditorer, der foretager retsforfølgning i den pågældende genstand, eller af aftaleerhververe i god tro, jf. definitionen af dette begreb i tinglysningslovens § 5.

Pantebreve, der giver underpant i bestemte løsøregenstande, udslettes af personbogen, nål der er forløbet 10 år efter pantebrevets tinglysning, og der ikke inden denne frists udløb er anmeldt fornyet tinglysning, jf. tinglysningslovens § 47, stk. 4. Fra udslettelsen anses pantebrevet som utinglyst.

Om underpantsætning af tilbehør til visse virksomheder henvises til det som er anført nedenfor i nr. 1.6.

1.4 Ejendomsforbehold.

Som køb med ejendomsforbehold betegnes køb, hvor sælgeren har betinget sig ret til at tage det solgte tilbage, hvis køberen ikke opfylder sine forpligtelser, eller har forbeholdt sig ejendomsret til det solgte, indtil der er sket hel eller delvis betaling, jf. kreditkøbslovens § 2, stk. 1. Som køb med ejendomsforbehold anses også en aftale,

der er betegnet som lejekontrakt, eller hvorefter betalingen i øvrigt fremtræder som vederlag for brug af tingen, såfremt det må antages at have været meningen, at modtageren af tingen skal blive ejer af den, jf. samme bestemmelses stk. 2.

Udtrykket ejendomsforbehold er ikke særlig rammende. Der er i realiteten tale om en sikkerhedsret for sælgeren af den pågældende genstand, og i Norge har man derfor valgt at bruge det mere rammende udtiyk salgspant om denne type af sikkerhedsret. Denne betegnelse er også ved at vinde indpas herhjemme.

Til forskel fra, hvad der gælder ved pantsætning, stilles der ved ejendomsforbehold i løsøre ikke krav om iagttagelse af særlige sikringsakter som betingelse for, at indehaveren af retten er beskyttet over for køberens kreditorer. Sælgeren vil i almindelighed også være beskyttet i forhold til køberens aftaleerhververe. Baggrunden herfor er formentlig, at der i praksis er et betydeligt behov for at finansiere løsøreanskaffelser på en enkel måde, og at de hensyn, som ved pantsætning ellers fører til at kræve iagttagelsen af særlige sikringsakter, ikke gør sig gældende med fuldt samme styrke, når det drejer sig om sikkerhed for en sælgers krav efter købsaftalen.

Køb med ejendomsforbehold er i vidt omfang reguleret ved lov om kreditkøb, jf. nu lovbekendtgørelse nr. 585 af 1. september 1986, som ændret ved lov nr. 687 af 17. oktober 1986. De væsentligste bestemmelser heri om ejendomsforbehold foreslås opretholdt i det forslag til lov om kreditaftaler, som justitsministeren i november 1989 har fremsat for Folketinget. Kreditkøbsloven opstiller i forholdet mellem sælger og køber en række betingelser for gyldigheden af køb med ejendomsforbehold og regulerer, hvordan tilbagetagelse skal ske m.v. Reglerne får - som en art refleks - også betydning i forholdet mellem sælgeren og ejendomsforbeholdskøberens kreditorer og aftaleerhververe. I det følgende skal der gives en kortfattet omtale af de vigtigste regler om ejendomsforbehold.

I forbrugerkøb kan kreditor ikke i forbindelse med aftalens indgåelse eller levering af det solgte få pant i dette til sikkerhed for, at køberen opfylder sine forpligtelser, jf. kreditkøbslovens § 9, stk. 1. Baggrunden for dette forbud er ønsket om at skabe et énstrenget kreditsikringssystem. Reglen gælder kun forbrugerkøb og således ikke køb til erhvervsmæssig anvendelse. Kreditkøbsloven er endvidere ikke til hinder for, at der i forbindelse med en såkaldt fritstående låneaftale ydes køberen lån til anskaffelsen, f.eks. af et pengeinstitut, der uden samvirke med sælgeren sikrer køberen finansieringen.

Ejendomsforbehold gælder kun, såfremt der herom er indgået en aftale, som opfylder visse krav med hensyn til udtrykkelighed og klarhed. Det er efter kreditkøbslo-

ven ikke nogen gyldighedsbetingelse, at aftalen er skriftlig, men i praksis vil man stort set altid indgå aftaler om ejendomsforbehold skriftligt, idet man ellers efter kreditkøbslovens § 20 er afskåret fra at tage det solgte tilbage ved en umiddelbar fogedforretning. I § 8 i det forslag til lov om kreditaftaler, som justitsministeren i november 1989 har fremsat for Folketinget, foreslås det som noget nyt, at det skal være en gyldighedsbetingelse for forbrugerkreditaftaler, herunder kreditkøb med ejendomsforbehold, at aftalen herom er indgået skriftligt, og at køberen har fået overgivet en genpart af aftalen.

Efter kreditkøbslovens § 17, stk. 1, nr. 1, skal ejendomsforbeholdet være aftalt senest ved overgivelsen af det købte til køberen. Den praktisk vigtigste regel i kreditkøbsloven er reglen om mindsteudbetaling. I forbrugerkøb kan ejendomsforbehold kun aftales, såfremt sælgeren ved overgivelsen af det solgte til køberen er fyldestgjort for mindst 30 pct. af kontantprisen, jf. kreditkøbslovens § 18, 1. pkt. Endvidere skal restbeløbet ved forbrugerkreditkøb på mere end 2.000 kr. afvikles over højst 3 år fra aftalens indgåelse, jf. kreditkøbslovens § 35 a, stk. 1, nr. 2. Disse regler foreslås opretholdt i § 33, henholdsvis §§ 19-20 i forslaget til lov om kreditaftaler.

Ved biler kræves i retspraksis angivelse af stelnummeret til nærmere beskrivelse af den bil, der er ejendomsforbehold i.

Ejendomsforbehold kan kun aftales for krav vedrørende købsaftalen, derimod ikke til sikkerhed for, at køberen opfylder sine forpligtelser efter et andet køb eller i øvrigt betaler beløb, som kreditor ikke kan godskrive sig ved et opgør efter kreditkøbslovens § 19.

Kreditkøbsloven indeholder endvidere forskellige regler om tilbagetagelse af genstande, som er købt med ejendomsforbehold.

Som nævnt ovenfor stilles der ikke krav om tinglysning eller iagttagelse af andre sikringsakter som betingelse for, at ejendomsforbehold er gyldige over for køberens kreditorer. Det er tilstrækkeligt, at de almindelige regler om ejendomsforbehold, navnlig i kreditkøbsloven, er iagttaget. I almindelighed vil sælgeren i så fald også være beskyttet over for køberens aftaleerhververe.

Foreligger der et gyldigt ejendomsforbehold, og har ejendomsforbeholdskøberen videresolgt genstanden, kan ejendomsforbeholdssælgeren således som udgangspunkt vindicere denne fra den senere erhverver. Såfremt de almindelige eksstinktionsbetingelser (besiddelse hos mellemleddet, rådighedsberøvelse og god tro) er opfyldt, er eksstinktion til fordel for den senere erhverver dog i retspraksis statueret, hvor

salg med ejendomsforbehold er sket med tilladelse til videresalg (konsignation), hvor salg er sket til en person, som den oprindeligt berettigede vidste eller burde vide ville videresælge genstanden (forhandlergmndsætningen) eller i tilfælde, hvor overdrageren i øvrigt har handlet uforsigtigt eller har udvist passivitet.

Det er navnlig ved salg af brugte biler, at der i vore dage i praksis er problemer i forholdet mellem ejendomsforbeholdssælgere og senere aftaleerhververe. Ved køb af brugte biler er det i den nyeste ejendomsretlige litteratur anført, at køberen næppe er i god tro, medmindre han har undersøgt, om der hviler et ejendomsforbehold på vognen, først og fremmest ved at gennemse den oprindelige købekontrakt, som jo stort set altid oprettes ved køb af biler, uanset om der er ejendomsforbehold eller ej. Dette gælder dog ikke ved køb hos en forhandler, idet der ikke her kan stilles noget almindeligt krav om, at køberen anstiller nærmere undersøgelser vedrørende forhandlerens ret til at råde over genstanden. Foreviser sælgeren en falsk købekontrakt, vil dette efter omstændighederne kunne bringe køberen i god tro.

Konsignation er en salgsform, hvor en sælger har forbeholdt sig ejendomsretten til det solgte, men samtidig indrømmet køberen adgang til videresalg. Denne finansieringsform er meget udbredt i visse brancher, herunder i forholdet mellem bilimportører og bilforhandlere. Videresælger konsignataren, f.eks. en bilforhandler, den pågældende genstand uden at afregne til konsignanten, f.eks. en bilimportør, vil ejendomsforbeholdet kunne bortfalde, jf. kommissionslovens §§ 54-55 eller disse bestemmelsers analogi. Eksstinktionen indtræder i dette tilfælde fra aftalens indgåelse, uden at der stilles krav om, at køberen har foretaget rådighedsberøvelse med hensyn til den pågældende genstand (Såkaldt legitimationseksstinktion).

Forhandlergrundsætningen indebærer, at der indtræder eksstinktion til fordel for en senere godtroende aftaleerhverver, hvis den oprindeligt berettigede har overdraget genstanden til en forhandler, altså en person, som den oprindeligt berettigede vidste eller burde vide handler med genstande af den pågældende art. Grundsætningen, der kan ses som et udslag af de ovenfor omtalte uforsigtighedssynspunkter, er fastslået ved fast retspraksis.

1.5 Udlæg og anden retsforfølgning.

Denne gruppe af sikkerhedsrettigheder omfatter udlæg og konkurs. Disse rettigheder stiftes ved rettens erklæring til retsbogen og giver deres indehaver en særlig fortrinlig fyldestgørelsesadgang i de aktiver, som rettigheden angår (såkaldte retspanterettigheder). Med disse rettigheder må man i et vist omfang sidestille det foreløbige retsmiddel arrest, der reserverer plads for senere udlæg.

Udlæg, konkurs m.v. må respektere ældre rettigheder over den pågældende genstand, forudsat at den sikringsakt, som måtte være foreskrevet for den pågældende rettighed, er iagttaget. Er sikringsakten for den pågældende rettighed ikke iagttaget, f.eks. et utinglyst pantebrev i løsøre, vil kreditorerne i og med udlægget eller konkursen eksstingvere den ældre rettighed i det omfang, hvori det kræves for kreditorernes fyldestgørelse. For så vidt angår konkurs findes der en særlig regel i konkurslovens § 83, som bevirker, at der kan indtræde eksstinktion i videre omfang: Er en genstand, som var i boets besiddelse, solgt efter anmeldelsesfristens udløb, har den, som havde ret til genstanden, men ikke inden salget havde gjort sin ret gældende, intet krav mod køberen, medmindre denne ikke var i god tro.

Der kræves ikke tinglysning eller iagttagelse af andre særlige sikringsaktcr, for at udlæg, konkurs m.v. er beskyttet over for skyldnerens kreditorer og aftaleerhververe for så vidt angår de berørte løsøregenstande.

Udlæg m.v. i en løsøregenstand vil således i almindelighed være beskyttet over for skyldnerens kreditorer og aftaleerhververe. Efter retsplejelovens § 523 kan fogedretten bestemme, at skyldneren skal berøves rådigheden over det udlagte. Er rådighedsberøvelse ikke sket, vil der formentlig kunne tænkes visse tilfælde, hvor godtroende aftaleerhververe vil kunne eksstingvere udlægskreditors ret over den pågældende genstand. Ud over de almindelige eksstinktionsbetingelser (besiddelse hos mellemleddet, rådighedsberøvelse og god tro) må det formentlig - på grund af de stærke retshåndhævelseshensyn på dette område - til eksstinktion kræves, at der foreligger et klart uforsigtigt eller passivt forhold hos udlægskreditor, f.eks. hvis kreditor undlader at foretage rådighedsberøvelse i et tilfælde, hvor kreditor er bekendt med, at skyldneren er forhandler af de pågældende genstande. Udlæg i løsøre bortfalder et år efter foretagelsen, medmindre udlægshaveren forinden har forlangt tvangsauktion afholdt, jf. nærmere retsplejelovens § 526, stk. 4.

Ved konkurs mister skyldneren rådigheden over samtlige sine aktiver, og rådigheden udøves da af boets kurator eller midlertidige bestyrer, jf. nærmere reglerne i konkuı slovens §§29 ff.

1.6 Pant i tilbehør.

Hvor en fast ejendom varigt er indrettet med en særlig erhvervsvirksomhed for øje, omfatter tinglyst pantebrev i ejendommen, når intet andet er aftalt, også det dertil hørende driftsinventar og driftsmateriel, jf. tinglysningslovens § 37. Efter samme lovs § 38 omfatter tinglyst pant i et vist omfang også ledninger, varmeanlæg m.v. til

ejendommen.

For erhvervsvirksomlieder, der drives fra lejede lokaler, giver tinglysningslovens § 47 b, stk. 2, adgang til at pantsætte det til virksomheden hørende driftsinventar og driftsmateriel.

Fælles for tilbehørspant efter tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2, er, at pantsætningen omfatter de pågældende tilbehørsgenstande, uden at det er nødvendigt nærmere at specificere de enkelte genstande. Tilbehørsgenstandene kan være ambulante, og visse biler til erhvervsmæssig anvendelse i virksomheden er derfor omfattet af de nævnte bestemmelser.

Efter begge bestemmelser bortfalder panteretten, hvis den pågældende genstand udskilles ifølge regelmæssig drift af ejendommen.

Sælges den pågældende tilbehørsgenstand til en tredjemand, uden at denne betingelse er opfyldt, vil tredjemanden ofte eksstingvere panteretten. Det må nemlig antages, at tredjemand er i god tro, hvis han tror, at udskillelsen sker ifølge regelmæssig drift. I klasse hermed kan muligvis stilles anden begrundet god tro med hensyn til, om der er en panteret over den pågældende genstand. I disse eksstinktionstilfælde med konflikt mellem en ældre sikkerhedsret og en yngre ejendomsret stilles der i øvrigt ikke krav om "noget mere" i form af uforsigtighed eller passivitet hos den oprindelig berettigede som betingelse for, at eksstinktion indtræder.

Retsplejelovens § 518, stk. 2, fastsætter, at udlæg i fast ejendom, medmindre andet fremgår af fogedrettens optegnelser, tillige omfatter det i tinglysningslovens §§ 37 og 38 nævnte tilbehør. Der kan derfor henvises til det, der er anført om tilbehørspant efter tinglysningsloven.

1.7 Andre rettigheder over løsøre.

Emnet for denne betænkning gør det ikke nødvendigt at foretage en nærmere beskrivelse af alle de typer af rettigheder, der kan tænkes at gælde for biler m.v. Der er i øvrigt ingen principiel forskel på de typer af rettigheder, som kan stiftes over biler m.v. og de rettigheder, som kan stiftes over andre genstande, herunder fast ejendom. Biler er således også genstand for ejendomsret, og der kan stiftes brugsrettigheder og i princippet også servitutter over biler.

Der er særlig grund til at omtale, at visse sikkerhedsrettigheder over biler kan sikres gennem rådighedsberøvelse. Pant, der sikres gennem rådighedsberøvelse, kaldes

håndpant, men det er ikke videre praktisk at få pant i biler m.v. efter reglerne om håndpant.

Tilbageholdsretten er en ret for en besidder af en genstand til at nægte at udlevere denne til den berettigede for derved at formå denne anden person til at erlægge en ydelse til besidderen. Tilbageholdsretten minder om håndpant, men adskiller sig formentlig herfra ved ikke i sig selv at hjemle en særlig fyldestgørelsesadgang. Tilbageholdsret er i praksis et vigtigt middel for bilreparatører m.v. til at sikre sig betaling for udførte reparationer og lignende.

Såvel håndpanthavere som udøvere af tilbageholdsret vil kunne opfylde den grundbetingelse for eksstinktion af ældre rettigheder, som kravet om rådighedsberøvelse udgør. Forudsat, at de opfylder de øvrige betingelser herfor, vil de således efter omstændighederne kunne eksstingvere ældre rettigheder, med hensyn til hvilke rettighedshaveren ikke har iagttaget den foreskrevne sikringsakt.

KAPITEL 2

FREMMED RET

2.1 Almindelige bemærkninger.

Arbejdsgruppen har søgt at indhente nærmere oplysninger om retstilstanden på beslægtede områder i en række andre lande.

Det har imidlertid på den korte tid, der har været til rådighed for arbejdsgruppens arbejde, ikke været muligt at skaffe fuldstændige oplysninger om retsstillingen i andre lande, navnlig fordi en del af henvendelserne er forblevet helt eller delvis ubesvarede.

Arbejdsgruppen skal fremhæve, at sammenlignende undersøgelser af retsstillingen i andre lande netop på et ejendomsretligt område som det foreliggende er meget vanskelige at gennemføre. Baggrunden herfor er bl.a., at de ejendomsretlige regler formentlig er de regelsæt, der har størst nationalt særpræg og derfor adskiller sig mest fra land til land. Det er også vanskeligt at skaffe sig et nærmere overblik over, i hvilket omfang reglerne om sikkerhedsrettigheder i løsøre i andre lande har sammenhæng med regler i anden lovgivning, som afviger fra dansk ret.

Eksempelvis er der meget store forskelle mellem landene med hensyn til muligheden for at stifte sikkerhedsrettigheder i løsøregenstande, som ikke sikres gennem rådighedsberøvelse. Således kan man i et ellers nærtstående land som Sverige i almindelighed slet ikke underpantsætte løsøregenstande.

I andre lande findes der rettighedstyper, som i forhold til dansk ret må anses som så særprægede, at det ikke er muligt at foretage en meningsfuld sammenligning. Således findes der f.eks. i Storbritannien det særegne retsinstitut "floating charge", der i England er ulovbestemt og udviklet i "equity law" og overført til Skotland gennem særlig lovgivning ("statute law"). Det svenske retsinstitut "företagshypotek" har i øvrigt en vis lighed med dette særlige britiske system.

Arbejdsgruppen har heller ikke kunnet drage særlig nytte af de oplysninger, som man har modtaget om tysk ret. Efter tysk ret kan biler og andre løsøregenstande nemlig i almindelighed slet ikke underpantsættes, men kun pantsættes som håndpant. Bl.a. af denne grund har man i Tyskland været nødt til at gennemføre en helt

særegen procedure i forbindelse med belåning af biler. Her har man for at komme uden om de vanskeligheder, som kravet om rådighedsberøvelse medfører ved pantsætning af biler, indført et såkaldt "køretøjsbrev", som tillægges legitimerende virkning i forbindelse med salg af biler. Belåning sker da ved at foretage rådighedsberøvelsen i forbindelse med håndpantsætningen på den måde, at det er køretøjsbrevet, men ikke bilen, der overgives til panthaveren.

Arbejdsgruppen har derfor måttet se bort fra sådanne særegne systemer og har alene fundet at kunne drage nytte af de oplysninger, der er fremskaffet om norsk og fransk ret.

2.2 Norsk ret

2.2.1 I Norge har man siden starten af 1980'erne foretaget central edb-registrering af visse rettigheder over løsøregenstande, herunder biler. Om den nærmere tekniske opbygning af dette register, arbejdsgangen m.v. henvises til bilag 1 til betænkningen. Nedenfor gennemgås det retlige grundlag for de norske regler m.v.

2.22 Reglerne findes i lov nr. 2 af 8. februar 1980 om pant (Panteloven). Reglerne i denne lov suppleres af lov nr. 2 af 7. juni 1935 om tinglysning og lov nr. 37 af 2. juni 1978 om godtroserhvervelse av løsøre.

Ved panteret forstås i den norske pantelov en særret til at søge dækning for et krav (pantekravet) i et eller flere bestemte formuegoder (pantet).

I relation til egentligt løsøre omfatter panteloven ikke blot håndpant og undeipant, men tillige salgspant og retspant (udlæg m.v.). Retsinstituttet salgspant svarer i princippet til det danske retsinstitut køb med ejendomsforbehold og er således en panteretsform, der giver sikkerhed for sælgerens krav på købesummen m.v. eller for lån, som tredjemand har ydet køberen til hel eller delvis betaling af sælgerens krav, og som långiveren udbetaler direkte til sælgeren.

En vigtig sondring gøres i panteloven mellem løsøreaktiver, der kan registreres i et realregister, og løsøreaktiver, som ikke kan registreres i et sådant register. Ifølge panteloven kan håndpant kun aftales vedrørende løsøre, som ikke kan registreres i et realregister.

Ved pant i registrerbart løsøre forstås panterettigheder, der kan registreres i et realregister, d.v.s. grundbog, skibsregister, luftfartøjsregister eller lignende rettighedsregister ordnet efter de formuegoder, som rettigheden gælder. Det såkaldte løsørere-

gister er ikke et realregister. Pant i løsøre, som kan registreres i et realregister, får retsværn ved registrering i vedkommende register. Det samme gælder tilbehør til sådant løsøre.

Salgspant kan ikke aftales vedrørende løsøre, som kan registreres i et realregister.

2.23 Biler kan ikke registreres i et realregister, men kun i løsøreregisteret, der er ordnet efter personer (svarende til den danske personbog).

For så vidt angår biler, som er registreret efter reglerne i vejtrafikloven, kræves der ved salgspant, ud over visse almindelige krav til aftalen og dens gennemførelse, yderligere som sikringsakt, at aftalen tinglyses på køberens blad i løsøreregisteret.

Der gælder en række særlige regler om løsøre, som benyttes i næringsvirksomhed, jf. herved den danske tinglysningslovs § 37 og § 47 b, stk. 2. Disse former for pant omfatter imidlertid som udgangspunkt ikke biler.

Næringsdrivende kan derimod - samlet eller enkeltvis - underpantsætte biler, som bruges eller er bestemt til brug i næringsvirksomheden. Panteretten får retsværn ved tinglysning på ejerens blad i løsøreregisteret. Tinglysningens virkning bortfalder efter 20 år.

2.2.4 Den sikringsakt, der er foreskrevet i panteloven, er nødvendig, men ikke tilstrækkelig til at sikre den pågældende ret i forhold til tredjemand. Navnlig ved dobbeltsalgsdispositioner vil der kunne tænkes tilfælde, hvor en yngre erhverver vinder ret efter loven om godtroserhvervelse af løsøre.

Bliver en løsøreting solgt af den, som sidder inde med den, og får modtageren tingen overleveret i god tro, hindrer det ham ikke efter denne lov i at vinde ret efter aftalen, at afhænderen mangler ret til at råde over tingen. Det samme gælder ved anden afhændelse mod vederlag, hvad enten det er til eje, brug eller pant. Når ejeren fortaber sin ret til tingen, falder også panterettigheder og andre begrænsede rettigheder i tingen bort, for så vidt de er i strid med modtagerens ret.

Tinglyst salgspant og tinglyst udlæg i motorkøretøjer, som er registrerede efter reglerne i vejtrafikloven, er imidlertid undtaget fra eksstinktionsreglerne i lov om godtroserhvervelse af løsøre.

Reglerne om rettighedernes beskyttelse minder i øvrigt i udstrakt grad om, hvad der gælder efter dansk ret.

23 **Fransk ret**

I Frankrig arbejder man med et selvstændigt registreringssystem vedrørende rettigheder over biler. Registreringen er en rent administrativ procedure, der kun omfatter de såkaldte "administrative panterettigheder".

Registrene administreres af de lokale departementers politimyndigheder og befinder sig på præfekturerne. De er elektronisk opbyggede på grundlag af køretøjernes registreringsattester, som er politidokumenter.

Registrene rummer de tekniske data, der er nødvendige for at identificere køretøjerne, herunder særlig registreringsnumre. Herudover registreres også ejernes navne og adresser, og disse er forpligtede til at melde flytning samt i tilfælde af flytning fra et præfektur til et andet - til at melde sig til præfekturet i det nye departement.

Sælges et køretøj på kredit, skal sælger inden 3 måneder efter salgsdatoen indgive de fornødne dokumenter til identifikation af køretøjet og ejeren samt herudover et af Finansministeriet autoriseret salgs- og pantedokument.

Retsvirkningen af registreringen er, at ejendomsretten ikke kan gå over til en køber af køretøjet, uden at restgælden er indfriet.

Der er ikke knyttet nogen erstatnings- eller forsikringsordning til registreringssystemet.

Som anført kan der ikke registreres andre rettigheder end de nævnte "administrative panterettigheder", men det franske politi forbereder en udvidelse af registreringen til at omfatte endnu et administrativt dokument, nemlig politiets bødeforlæg, herunder færdselsbøder og parkeringsbøder. Udvidelsen forventes gennemført i 1989. Retsvirkningen af registreringen skal svare til virkningerne af registrering af panterettigheder.

KAPITEL 3

OMFANGET AF SKJULT GÆLD I BILER

3.1 Indledning.

Til brug ved vurderingen af behovet for at indføre et register over restgæld i biler. har arbejdsgruppen søgt at fremdrage og systematisere de statistiske oplysninger, der er tilgængelige indenfor området. Nedenfor i nr. 3.2 gennemgås det foreliggende statistiske materiale.

Der findes ikke egentlige statistiske oplysninger om antallet af tilfælde, hvor de gældende regler er blevet misbrugt, og arbejdsgruppen har søgt at skaffe sig et indtryk af misbrugets omfang ved at indsamle eksempler på sådanne sager, navnlig fra Forenede Danske Motorejere og Danmarks Automobilforhandler Forening, som har modtaget henvendelser herom fra sine medlemmer. Selv om det ikke er muligt ad denne vej at give en kvantitativ beskrivelse af omfanget af tilfælde med skjult restgæld, har arbejdsgruppen fundet denne kvalitative metode velegnet til at illustrere de skuffelsesmuligheder, som de gældende regler indebærer. Disse sager refereres nedenfor i nr. 3.3 og i bilag 2.

3.2 Statistiske oplysninger.

3.2.1 Af den statistik der føres ved Centralregisteret for Motorkøretøjer (CRM), er det bl.a. muligt at se, hvor mange biler m.v., der er registreret, ligesom antallet af af- og tilmeldte køretøjer, ejerskifte m.v. kan fremdrages.

Antallet af registrerede enheder og fordelingen heraf udgjorde pr. 31. december 1988 de i tabel 1 anførte tal.

Tabel 1. Antallet af køretøjer, der var registreret i Centralregisteret for Motorkøretøjer pr. 31. december 1988.

Personbiler	ca. 1.590.000
Vare-og lastbiler	ca. 300.000
Påhængsvogne m.v.	ca. 280.000
Traktorer	ca. 140.000
Campingvogne	ca. 90.000
Motorcykler	ca. 45.000
Diverse	ca. 25.000
lait	ca. 2.470.000

Kilde: Politiets Årsberetning for 1988 og supplerende oplysninger fra Rigspolitichefen.

Det fremgår af label 1, at der ved udgangen af 1988 var registreret ca. 2,5 mio. køretøjer i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Dette tal er dog ikke udtryk for det samlede antal køretøjer, som findes i Danmark, og som kan tænkes solgt med en skjult restgæld. Navnlig findes der visse motorredskaber i form af entreprenørmateriel, gaffeltrucks og lignende, som ikke efter færdselslovgivningens regler skal indregistreres og have nummerplade. Den største enkeltgruppe af registrerede køretøjer er personbilerne (ca. 1,6 mio.), men også vare- og lastbiler samt påhængsvogne m.v. udgør store grupper (hver ca. 300.000 køretøjer). Antallet af øvrige køretøjer er forholdsvis beskedent, men der kan være grund til at fremhæve, at antallet af registrerede campingvogne er på ca. 90.000. Hertil kommer et antal uindregistrerede campingvogne, som henstår fast på campingpladser.

Udskiftningen i bilparken belyses ved label 2.

Tabel 2. Antallet af af- og tilmeldinger og ejerskifter i årene 1984-1988 til Centralregisteret for Motorkøretøjer.

	afmeldinger	tilmeldinger	ejerskifter
1984:	384.240	469.317	233.905
1985:	387.639	493.984	289.431
1986:	367.286	470.332	382.593
1987:	331.257	392.925	361.379
1988:	289.708	323.795	353.931

Kilde: Politiets Årsberetninger for de pågældende år.

Det fremgår af tabel 2, at der i hvert af årene 1984-1988 er blevet afmeldt mellem ca. 390.000 og ca. 290.000 køretøjer, svarende til 12-17% af det samlede antal køretøjer. Det tilsvarende antal tilmeldinger har været noget større, nemlig på mellem ca. 495.000 og 323.000 køretøjer. Disse tal afspejler dog ikke det reelle antal køretøjer, som er sendt til ophugning, idet antallet af af- og tilmeldinger i væsentlig grad påvirkes af, om det er muligt at opnå besparelse på vægtafgift, forsikring eller lignende ved midlertidigt at afmelde køretøjer i perioder, hvor de ikke binges, f.eks. motorcykler og veteranbiler, der ikke kører om vinteren. På grundlag af de foreliggende oplysninger om nyvognssalget i 1984-1988 skønnes det, at langt hovedparten af afmeldingerne i disse år har været midlertidige, og at det reelle antal køretøjer, der er endeligt afmeldt og ophugget, i de pågældende år har været på omkring 100.000 pr. år.

Antallet af ejerskifter er større end det antal køretøjer, der reelt har skiftet ejer, bl.a. fordi der i mange tilfælde registreres ejerskifte både ved bilforhandleres køb af brugte biler og ved deres videresalg. Baggrunden for denne fremgangsmåde er, at der i givet fald ikke skal betales gebyr for nummerpladerne. Ejerskifte i forbindelse med salg gennem forhandler kan også have den form, at bilen afmeldes af bilforhandleren, således at fornyet tilmelding i Centralregisteret for Motorkøretøjer først foretages, når bilen videresælges.

Af den statistik, der føres af Automobilimportørernes Sammenslutning, kan antallet af nyvognssalg og nyregistreringer fremdrages. For personbiler er der foretaget følgende nyregistreringer i årene 1984-1988:

Tabel 3. Nyvognssalg af personbiler i 1984-1988.

1984:	134.345
1985:	157.474
1986:	169.386
1987:	124.097
1988:	88.603

Kilde: Automobilimportørernes Sammenslutning.

Der findes ikke nogen offentligt tilgængelig statistik over antallet af brugtvognssalg af personbiler. Som et meget forsigtigt skøn har Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF) anslået, at der for årene 1984-1988 har været følgende salgstal for

brugte personbiler:

Tabel 4. Det skønnede antal **brugtvognssalg** af personbiler i 1984-1988.

1984:	ca. 225.000
1985:	ca. 275.000
1986:	ca. 300.000
1987:	ca. 225.000
1988:	ca. 175.000

Kilde: Danmarks Automobilforhandler Forening.

Dette skøn dækker samtlige brugtvognssalg af personbiler.

3.2.2 Der findes ingen statistiske oplysninger, der direkte kan belyse, hvor mange af de under 3.2.1. nævnte køretøjer der er behæftede med underpant, ejendomsforbehold, udlæg eller lignende. Ved at sammenstille forskellige statistiske oplysninger er det dog muligt at udøve et kvalificeret skøn over antallet af behæftede køretøjer.

Antallet af tinglyste nye pantebreve i løsøre, herunder biler, har i årene 1984-1988 været som angivet i tabel 5.

Tabel 5. Tinglyste nye pantebreve i løsøre 1984-1988.

1984:	76.497
1985:	91.076
1986:	123.547
1987:	130.573
1988:	109.379

Kilde: Statistisk Årbog for de pågældende år.

Det fremgår af tabellen, at der i årene 1984-1987 har været en kraftig stigning i antallet af tinglyste løsørepantebreve. Dette skyldes bl.a., at der i finansieringspraksis ved bilkøb er sket en forskydning fra salg med ejendomsforbehold og i retning af finansiering gennem såkaldte fritstående lån i pengeinstitutter og finansieringsselskaber mod sikkerhed i form af tinglyste løsørepantebreve i de pågældende aktiver. Denne udvikling skyldes gennemførelsen af kreditkøbsloven fra 1982, der dels har skæipet betingelserne for ejendomsforbeholds gyldighed i forhold til tidligere, dels

ar gjort det vanskeligere for ejendomsforbeholdssælgere m.v. at tage det solgte tilbage ved købers misligholdelse. Disse skærpede regler gælder ikke for fritstående lån mod pant i de pågældende genstande.

Udviklingen er blevet forstærket ved den såkaldte kartoffelkur i 1986, der forhøjede udbetalingskravet ved ejendomsforbehold fra 20% til 30% og yderligere begrænsede afviklingsperiodens længde for visse kreditkøb. Det er formentlig bl.a. virkningen af disse samfundsøkonomisk begrundede indgreb, der giver sig udslag i, at der netop i 1986 var en betydelig stigning i antallet af tinglyste løsørepantebreve.

I den statistik, der føres vedrørende tinglysningsdokumenter, kan det ikke ses, hvor mange pantebreve der f.eks. vedrører biler. Arbejdsgruppen har derfor foretaget en landsdækkende statistisk undersøgelse af pantebreve i løsøre, der anmeldtes til tinglysning i tidsrummet 1. marts 1989 - 30. november 1989. Resultaterne af denne undersøgelse er gengivet i tabel 6.

Tabel 6. Pantebreve i løsøre, der er anmeldt til tinglysning i tidsrummet 1. marts 1989 - 30. november 1989, fordelt på biler og andre løsøregenstande.

Nye løsørepantebreve (incl. forhøjelser).

Biler	60.443
§47b, stk. 2	3.879
Høstpantebreve	2.590
Andet	7.061
lait	73.973
Påtegninger	
Biler	23.008
Andet	40.778
lait	63.786
Nye pantebreve og påtegninger i alt	137.759
Heraf vedrørende biler	83.451

Tabellen viser, at der i denne 9 måneders periode i alt er tinglyst ca. 74.000 nye pantebreve. Såfremt disse måneder er repræsentative for hele året, vil der således i 1989 blive tinglyst ca. 100.000 løsørepantebreve. Dette er en smule mindre end dokumenttallet for de seneste 3 år på gennemsnitligt ca. 120.000 dokumenter.

Ud af det samlede antal nye løsørepantebreve udgør pantebreve vedr. biler ca. 82%. Af tallene fremgår det endvidere, at det samlede antal påtegninger udgør ca. 46% af det samlede antal nye løsørepantebreve og påtegninger. Antallet af påtegninger vedrørende biler udgør ca. 28% af det samlede antal nye pantebreve vedrørende biler og påtegninger vedrørende biler. For andre løsøregenstande udgør påtegningerne ca. 75% af det samlede antal nylysninger og påtegninger.

Ved en vurdering af det samlede antal pantsætninger af biler skal det i øvrigt bemærkes, at overførsel af ejerpantebreve til nye biler i tabellen alene figurerer som påtegninger, således at det reelle antal nypantsætninger er højere, end hvad der fremgår af tabellen. Det skønnes at op mod ca. 50% af påtegningerne er sådanne overførsler til nye biler. Antallet af nypantsætninger vedrørende biler skønnes således i den nævnte periode at være ca. 65.000, hvilket på årsplan svarer til ca. 100.000.

Der foreligger ikke oplysninger om det årlige antal ejendomsforbehold i biler, og det er ikke muligt på grundlag af oplysningerne om antallet af løsørepantsætninger at sige noget om det samlede årlige antal pantebreve og ejendomsforbehold i forbindelse med anskaffelse af nye og brugte biler. Arbejdsgruppen har heller ikke fundet det praktisk gennemførligt at foretage undersøgelser af, i hvilket omfang der aftales ejendomsforbehold i biler m.v.

Et godt fingerpeg om det samlede antal løsørepantebreve og ejendomsforbehold i biler m.v. fås imidlertid formentlig ved at se på antallet af udstedte panthaverdeklarationer.

I forbindelse med pantsætning eller ejendomsforbehold er det almindeligt, at der gives underretning til det forsikringsselskab, hvor der er tegnet kaskoforsikring med henblik på, at panthaver m.v. kan oppebære en eventuel forsikringssum. Underretning gives ved en A- eller B-deklaration. Der føres ikke nogen statistik over antallet af deklarationer, men et forsigtigt skøn tyder på, at der i alt findes ca. 1,5 mio. deklarationer. Dette tal er dog væsentligt større end antallet af behæftede biler m.v., idet der f.eks. ikke altid sørges for sletning af deklarationen ved ophør af panteretten m.v.

I forbindelse med udstedelse af A-deklarationer, der ifølge Assurandør-Societetet langt overstiger antallet af B-deklarationer, sker der en optælling af antallet af gebyrmærker, idet A-deklarationen for at blive noteret skal forsynes med et gebyrmærke. Assurandør-Societetets tal for antallet af A-deklarationer er gengivet i tabel 7.

Tabel 7. Antallet af nye panthaverdeklarationer i biler m.v. af type A.

1984:	ca. 185.400
1985:	ca. 203.000
1986:	ca. 234.300
1987:	ca. 176.300
1988:	ca. 147.700

Kilde: Assurandør-Societetet.

Tabellen viser, at antallet af A-deklarationer i årene 1984-1988 har svinget mellem ca. 150.000 og ca. 235.000. For at finde frem til det samlede antal panthaverdeklarationer i disse år skal der til disse tal lægges et ukendt antal B-deklarationer, der dog er væsentligt mindre end antallet af A-deklarationer.

Der foreligger ikke oplysninger om antallet af udlæg og anden retsforfølgning i biler m.v., og det er heller ikke muligt at sige noget nærmere om, i hvilket omfang sådanne udlæg foretages i aktiver, der i forvejen er ubehæftede. Det er imidlertid nærliggende at antage, at udlæg i de fleste tilfælde foretages i biler, der i forvejen er behæftede med underpant eller ejendomsforbehold.

Der henvises i øvrigt til bilag 4 og 6 til denne betænkning, der indeholder arbejdsgruppens sekretariats talmæssige beregninger m.v.

3.23 De ovenfor nævnte oplysninger om antallet af biler m.v. og antallet af tinglyste løsørepantebreve m.v. gør det ikke muligt at fastslå med nogen præcision, hvor mange biler der er behæftede med pantebreve, ejendomsforbehold eller udlæg.

Oplysningerne giver imidlertid efter arbejdsgruppens opfattelse et tilstrækkeligt grundlag for at foretage et kvalificeret skøn over antallet af behæftede biler. Arbejdsgruppen skønner, at det alt i alt er realistisk at regne med, at det samlede årlige antal pantsætninger (pantebreve og påtegninger), ejendomsforbehold og retsforfølgning i biler m.v. udgør mellem 200.000 og 300.000, altså ca. 250.000 årligt.

Lån til anskaffelse af private biler m.v. kan have løbetider på op til 7, 8, eventuelt 10 år, men de fleste lån må antages at have en løbetid på 3-6 år. Der er en tendens til længere løbetider ved nye biler end ved brugte, og længere løbetider ved lån i finansieringsinstitutter end ved lån i banker og sparekasser. Lån til erhvervsmæssig anskaffelse af køretøjer kan have væsentlig længere løbetider.

På denne baggrund og efter det oplyste om antallet af panthaverdeklarationer finder arbejdsgruppen det realistisk at regne med, at der findes ejendomsforbehold eller underpant i ca. 1 mio. af de biler, der er indregistreret i Danmark.

3.2.4 De ovenfor i nr. 3.2.3. nævnte tal - ca. 1 mio. behæftede biler med en udskiftning på ca. 250.000 årlig - siger naturligvis i sig selv ikke noget om antallet af tilfælde, hvor de gældende regler misbruges ved, at sælgere, låntagere m.v. fortier restgæld. Alligevel tyder tallene dog på, at problemet med ukendt restgæld i biler ikke kan være helt ringe. Arbejdsgruppen har dog ikke grundlag for at fastslå, hvor stor en andel af den behæftede bilpark, som der hvert år snydes med.

Det faktisk forekommende antal tilfælde, hvor købere, låntagere m.v. er blevet udsat for risiko for tab ved skjult restgæld i biler, har det ikke været muligt at belyse yderligere ved kvantitative metoder. Der findes ikke centralt registrerede oplysninger herom. Det må i denne forbindelse fremhæves, at man ikke kan gå ud fra, at sådanne sager kommer til politiets kundskab, idet videresalg af genstande købt med ejendomsforbehold blev afkriminaliseret ved en ændring af straffeloven i 1973, hvorved der blev indsat en regel herom i straffelovens § 278, stk. 2.

33 Eksempler på skuffelser under det nugældende regelsæt.

Arbejdsgruppen har i forbindelse med sit arbejde fået forelagt et antal eksempler på skuffelser under det nugældende regelsæt. 52 af disse eksempler er gengivet i kort form i bilag 2 til denne betænkning.

Et generelt træk i de sager, som arbejdsgruppen er bekendt med, er, at det i realiteten ikke har været muligt for bilkøbere m.v. at gardere sig mod skjult gæld.

I nogle tilfælde har den omstændighed, at der ikke sker fornyet tinglysning af underpantsætninger vedrørende løsøre, når pantsætter flytter, givet anledning til skuffelser for bilkøbere. En bilejer, som på tidspunktet for pantsætningen, bor i Ballerup, men som på videresalgstidspunktet bor i Århus, har således alene sit pantsætningsforhold tinglyst ved retten i Ballerup. Såfremt bilejeren ved videresalget "glemmer" at oplyse om pantsætningsforholdet, udsættes den nye køber eller senere erhververe for risikoen for at blive mødt med et krav fra panthaveren.

I andre tilfælde skyldes skuffelsen den manglende systematiske registrering af ejendomsforbehold og retsforfølgning (udlæg). Især når der er tale om udlæg, er det praktisk talt umuligt for den senere bilkøber at få viden herom, såfremt sælger be-

vidst undlader at give oplysning om udlægget. Også i dette tilfælde løber købere og senere omsætningserhververe således en risiko for at blive mødt med krav om indfrielse af f.eks. et udlæg.

Endvidere kan der forekomme tilfælde, hvor det - selv for den mest forsigtige og pligtopfyldende køber - er umuligt på forhånd at gardere sig. Disse tilfælde er en konsekvens af det nuværende registreringssystem, hvor der alene registreres på personer - i modsætning til en genstandsregistrering. Får køber ikke oplysning om samtlige tidligere ejere af vognen og undersøger deres eventuelle pantsætningsforhold m.v. løber han risikoen for på et tidspunkt at blive mødt med et krav fra en kreditor i tidligere omsætningsled. Såfremt der blev åbnet mulighed for at spørge om gæld i den enkelte bil (f.eks. ved angivelse af stelnummeret) ville sådanne tilfælde kunne undgås.

Det har ikke været muligt for arbejdsgruppen at indhente mere systematiske oplysninger om antallet af tilfælde af snyd på grund af skjult gæld i biler. Nedenfor og i bilag 2 til betænkningen nævnes nogle af de eksempler, der er modtaget fra forskellig side.

Fra FDM har arbejdsgruppen modtaget eksempler på sager behandlet i FDM's juridiske afdeling. I 3-års perioden fra 1987-1989 har FDM's juridiske afdeling haft 29 sager om skjult restgæld. Sager, der er behandlet telefonisk, er ikke medtaget. Fra FDM er det i øvrigt oplyst, at man dagligt får 10 - 15 telefoniske henvendelser fra forbrugere, der ønsker at sikre sig mod skjult restgæld. Af de anførte 29 sager vedrører de 10 sager salg mellem private, mens de resterende sager vedrører salg via forhandlere. Den skjulte restgæld er i sagerne fordelt med 15 sager om løsørepantebreve, 12 sager om ejendomsforbehold og 2 sager om udlæg.

I 14 af sagerne er der foreløbig konstateret et tab hos FDM-medlemmet, men ofte er det i øvrigt lykkedes for FDM-medlemmet at få dækket tabene ind hos de tidligere omsætningsled (typisk forhandleren). FDM har ikke kendskab til, om sådanne tidligere omsætningsled selv har måttet bære tabene. Størrelsen af tabene i de nævnte eksempler varierer fra 15.000 kr. til 90.000 kr.

Der henvises i øvrigt til bilag 2, hvor de 29 sager er refereret (eksempel 1-29). Det bemærkes i øvrigt, at oversigten over sager ikke er udtømmende, men vedrører størstedelen af de sager, der har verseret i FDM's juridiske afdeling de seneste 3 år. Af arkivmæssige grunde er det ikke fundet muligt at fremskaffe oplysninger vedrørende sager, der er afsluttet før 1987.

Daiunarks Automobilforhandler Forening (DAF) og Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD) har ikke fundet det muligt at fremskaffe talmæssige oplysninger til belysning af omfanget af sager om skjult restgæld i biler. Disse foreninger har over for arbejdsgruppen givet udtryk for, at de på grundlag af deres daglige kontakt med medlemmerne oplever problemet med skjult restgæld i biler som et alvorligt problem, som det er påtrængende at få løst.

DAF har ligesom FDM udvalgt et antal konkrete eksempler på tilfælde, hvor bilforhandlere er kommet i klemme som følge af skjult restgæld i biler. Der henvises til bilag 2 (eksempel 30-48). Oversigten er naturligvis ikke udtømmende.

Bankforeningen og Sparekasseforeningen har hos deres medlemmer undersøgt omfanget af sager, hvor pengeinstitutter har lidt tab som følge af skjult gæld i biler. Undersøgelserne har imidlertid vist, at pengeinstitutterne kun har lidt tab i meget ubetydeligt omfang. Det bemærkes herved, at pengeinstitutterne yder lån på grundlag af en grundig kreditvurdering.

Finansieringsinstitutterne har derimod overfor arbejdsgruppen oplyst, at man i et vist omfang har konstateret tab på grund af sager om skjult restgæld. Disse institutter yder bl.a. lån til private, ligesom de i et vist omfang yder lån og kreditter til bilforhandlere, sikret i såvel nye som brugte biler (lagerfinansiering). For så vidt angår lån til private er det således forekommet, at den private har foretaget videresalg af bilen uden oplysning om panteforholdet til finansieringsinstituttet. Det er også forekommet, at finansieringsinstitutterne har fået pant i et køretøj, der i forvejen var behæftet.

Et større landsdækkende finansieringsinstitut har i den forbindelse over for arbejdsgruppen givet udtryk for, at man betragter problemet med skjult restgæld i biler med den største alvor, idet bilforhandlere, bilkøbere og i visse tilfælde også finansieringsinstitutterne påføres betydelige tab.

Arbejdsgruppen har ikke kunnet fremskaffe statistiske oplysninger fra domstolene vedrørende antallet af sager om skjult restgæld i biler. Derimod har også domstolene forsynet arbejdsgruppen med nogle eksempler på sager med skjult restgæld. Sådanne sager vil typisk foreligge som fogedretssager om udlevering af biler eller om udlæg heri, men kan også foreligge som straffesager. Der henvises til bilag 2 (eksempel 49-50).

Endelig har arbejdsgruppen fra Københavns politi, advokatur B, fået oplyst, at der årligt er ca. 10-20 straffesager om skjult restgæld i biler m.v. Sagerne vedrører

overtrædelse af bl.a. straffelovens § 279 om bedrageri i forbindelse med bilhandler. Der henvises i øvrigt til de fremsendte eksempler i bilag 2 (eksempel 51-52).

KAPITEL 4

DEBAT OG KRITIK

4.1 Tidligere reformovervejelser.

Diskussionen om, hvorvidt de gældende regler om tinglysning af rettigheder i løsøre er tilstrækkelige, er ikke af ny dato. Allerede i 1950'erne, hvor bilen begyndte at blive hvermands eje, blev der således rejst spørgsmål om ændring af de gældende regler.

Justitsministeriet nedsatte dengang et udvalg under ledelse af professor, dr. jur. Knud Illum, som afgav en betænkning nr. 172/1957 om underpantsætning af løsøre. Denne betænkning indeholdt et forslag om, at der ved de dengang decentrale manuelt førte motorregistre skulle ske en registrering af ejendomsforbehold, pantebreve og retsforfølgning i motorkøretøjer. Udvalgets forslag indebar, at der skulle gennemføres en særskilt lov om registrering af rettigheder over motorkøretøjer, og udvalgets lovudkast indeholdt i den forbindelse en række regler, som mere eller mindre var en afskrift af regler i tinglysningsloven.

Betænkningens forslag om registrering af rettigheder over løsøre er aldrig blevet gennemført. Dels talte lovtekniske hensyn med styrke imod at løse problemerne vedrørende registrering af rettigheder over løsøre ved en særskilt lov. Dels og navnlig stødte udvalgets forslag om, at rettighedsregistrene skulle føres ved de dengang lokale motorregistre, på betydelig modstand, navnlig fordi der herved ville ske en uheldig sammenblanding af politimæssige og civile opgaver.

I stedet blev der ved lov nr. 176 af 29. april 1960 på grundlag af et forslag i betænkning nr. 172/1957 gennemført en bestemmelse i tinglysningslovens § 47, stk. 6, der bemyndigede justitsministeren til at oprette et landsdækkende register over pantebreve i løsøre, som er tinglyst i de enkelte retskredse. Denne bestemmelse tilsigtede oprindelig at løse nogle af de problemer, som de gældende tinglysningsregler for løsøre giver anledning til, men er aldrig blevet udnyttet, idet den ville medføre betydeligt dobbeltarbejde med registrering både lokalt i personbøgerne og centralt i det pågældende landsdækkende register.

I 1960'erne blev problemstillingen i forbindelse med køb af løsøre behandlet ud fra en lidt anden synsvinkel. I betænkning nr. 370/1964 om fællesnordiske regler om erhvervelse af løsøre i god tro (eksstinktiv erhvervelse af løsøre) blev der således stil-

let forslag om gennemførelse af en lov om erhvervelse af løsøre i god tro. Lovudkastet ville indebære, at dansk rets hidtidige hovedregel om vindikation blev ændret til en hovedregel om eksstinktion. Der er grund til at fremhæve, at erhvervsorganisationerne var meget kritiske over for en sådan ordning, der i videre omfang ville medføre, at rettigheder efter ejendomsforbehold m.v. ville fortabes over for godtroende aftaleerhververe af løsøre, herunder biler. Betænkningens forslag er gennemført i de andre nordiske lande, men endnu ikke i Danmark. Spørgsmålet om at gennemføre lovregler om vindikation og eksstinktion overvejes for tiden i Justitsministeriet.

Spørgsmålet om at indføre et særligt register over rettigheder i biler m.v. er ligeledes berørt i betænkning nr. 1093/1987 om edb i tinglysningen. I betænkningen, s. 128 ff., anførte arbejdsgruppen, der afgav betænkningen, bl.a., at eksistensen af den moderne teknologi og forslaget om at påbegynde en edb-omlægning for tinglysning vedrørende fast ejendom gør det nærliggende, at også opgaverne vedrørende personbogen varetages under anvendelse af moderne teknik. Arbejdsgruppen fandt det således naturligt at foretage en teknologisk modernisering af personbogen i tilknytning til edb-projektet vedrørende fast ejendom. Arbejdsgruppen gav i betænkningen endvidere udtryk for, at også den eksisterende ordning vedrørende tinglysning i personbogen af pantebreve i løsøre på en relativt enkel måde vil kunne overføres til edb i tilknytning til et edb-projekt for tinglysning vedrørende fast ejendom. Uanset at rationaliseringsfordelene herved vil være beskedne, fandt arbejdsgruppen, at en sådan løsning kan være hensigtsmæssig set i forhold til såvel tinglysningsvæsenets administration som den nuværende tinglysningsordnings formål.

Arbejdsgruppen var opmærksom på, at en sådan løsning ikke ville imødekomme den kritik, der er blevet fremsat mod den nuværende løsøreregistrering. Ønsker man et løsøresystem, der i videre udstrækning sikrer mod retstab, må regelsættet på afgørende punkter ændres. Arbejdsgruppen fandt ikke at kunne foretage en nærmere udledning af de principielle spørgsmål, som en sådan ændring giver anledning til at drøfte. Arbejdsgruppen bag betænkning nr. 1093/1987 pegede derfor på muligheden af, at man parallelt med udviklingen i de kommende år af et edb-system for fast ejendom etablerer et centralt, personorienteret edb-løsøresystem på det nuværende regelgrundlag.

4.2 Den aktuelle debat

Forud for arbejdsgruppens nedsættelse var der i dagspressen hyppigt reportager om sager, hvor private havde lidt tab på grund af skjult restgæld i biler. I de artikler, som blev bragt i dagspressen, blev der navnlig efterlyst en ordning med et register

over rettigheder i biler, således at bilkøbere havde mulighed for at gardere sig imod tab ved skjult restgæld. Debatten i dagspressen er under arbejdsgruppens behandling af sagen blusset op med jævne mellemrum.

Der har også i Folketinget været stillet spørgsmål om skjult restgæld i biler, og også i den forbindelse er der blevet efterlyst et register over gæld i biler.

Også Justitsministeriet har modtaget en række henvendelser om spørgsmålet, både fra privatpersoner og erhvervsorganisationer, der har henledt opmærksomheden på nogle uheldige konsekvenser af den eksisterende ordning.

I forbindelse med iværksættelsen af prøveprojektet med edb i tinglysningen ved retten i Brøndbyerne er ønsket om et særligt register til registrering af rettigheder over biler blevet forstærket. Bl.a. på denne baggrund blev der i efteråret 1988 afholdt 2 møder i Justitsministeriet med deltagelse af repræsentanter for bl.a. bil- og finansieringsbranchen, og også her blev der peget på behovet for at oprette et centralt register over rettigheder i biler.

Hovedpunkterne i kritikken mod den gældende ordning er bl.a., at der alene foretages tinglysning af pantebreve i løsøre, men ikke af ejendomsforhold, udlæg og udpantning. Undlader en bilsælger at oplyse om sådan skjult restgæld, vil det derfor i visse tilfælde være umuligt for bilkøbere m.v. at få oplysning om sådanne former for hæftelser i bilerne.

Et andet hovedpunkt i kritikken er, at der under den nuværende tinglysningsordning for løsøre alene foretages en decentral registrering. Der foretages således alene tinglysning i den retskreds, hvor pantsætter bor på pantsætningstidspunktet. Flytter pantsætter på et senere tidspunkt til en anden retskreds, sker der ikke en tilsvarende tinglysning i den nye retskreds. En købers mulighed for at sikre sig mod pantebreve i bilen vanskeliggøres herved, og i visse tilfælde vil det ligefrem være praktisk talt umuligt at skaffe oplysning om underpant.

Enhver brugtvognskøber løber således under de gældende regler en risiko - som han i realiteten ikke kan gardere sig imod - for senere at blive mødt med et krav fra den tidligere ejers kreditorer m.v. Det, som er denne arbejdsgruppes opgave, er således at søge at finde frem til en ordning, som kan imødegå de anførte indvendinger inod den gældende ordning og begrænse risikoen for, at købere af biler kommer til at lide tab ved, at de skal respektere ældre rettigheder i form af ejendomsforbehold, pantebreve og retsforfølgning.

KAPITEL 5

ARBEJDSGRUPPENS OVERVEJELSER OM BEHOVET FOR EN ORDNING MED REGISTRERING AF GÆLD I BILER

5.1 Er udviklingen løbet fra de gældende regler i tinglysningsloven af 1926?

Som nævnt ovenfor i kapitel 1.2. er de gældende regler i tinglysningsloven af 1926 om tinglysning af pantebreve i løsøre i realiteten alene en videreførelse af den retstilstand, der havde udviklet sig på grundlag af Danske Lov af 1683. Spørgsmålet om behovet for at udvide tinglysningsordningen til også at omfatte andre typer af sikkerhedsrettigheder i løsøre end underpant blev ikke taget op til drøftelse i tinglysningslovens motiver. Dette skal muligvis ses i sammenhæng med den da netop gennemførte afbetalingslov (af 1917), som havde søgt at begrænse anvendelsen af ejendomsforbehold i løsøreomsætningen.

Det har formentlig i 1920'erne, da tinglysningsloven blev skabt, været ganske velbegrundet at udforme reglerne om tinglysning af rettigheder i løsøre på denne måde. Man må i den forbindelse være opmærksom på de økonomiske og sociale forhold, som reglerne var beregnede til at virke i. 11920'erne var udbredelsen af meget kostbare løsøregenstande meget begrænset i forhold til i dag. Dengang var det kun en meget begrænset del af befolkningen, som overhovedet havde økonomisk mulighed for at komme i besiddelse af kostbare løsøregenstande, som f.eks. visse malerier og antikviteter. Biler, motorcykler og lystbåde kendtes vel i 1920'erne, men havde dengang en yderst begrænset udbredelse og fandtes kun i de allerøverste samfundslag.

I dag er situationen helt anderledes end dengang, da tinglysningsloven blev skabt. Nye tekniske landvindinger har medført, at der er opstået helt nye former for løsøregenstande, ofte af meget betydelig kostbarhed, f.eks. edb-udstyr, campingvogne, fjernsyn, videoudstyr. Der er imidlertid ikke blot langt flere typer af kostbare løsøregenstande end på den tid, da tinglysningsloven blev til. Biler, motorcykler, campingvogne, lystbåde, videoudstyr, edb-udstyr o.s.v. har i dag som et resultat af velstandsstigningen i de seneste år fået udbredelse hos alle samfundslag.

Nogle aktiver er forholdsmæssigt blevet billigere på grund af masseproduktion, men den stadig mere avancerede teknik og de stadig større krav, der stilles til nogle produkter, f.eks. biler, har gjort, at genstandene er blevet stadig mere komplicerede at

fremstille. Den vide udbredelse, som sådanne kostbare løsøregenstande har fået, er således ikke kun et resultat af, at de er blevet billigere end tidligere. På nogle områder har afgifter til det offentlige i øvrigt medvirket til at fordyre produkterne, f.eks. biler.

Det er et interessant træk i udviklingen, at visse løsøreaktiver efterhånden er lige så dyre som visse faste ejendomme, og at forbrugerne i det moderne samfund nu ligesom ved handel med fast ejendom mere og mere baserer anskaffelsen af disse kostbare forbrugsgoder ikke på besiddelsen af en kontant sum penge, men på en månedlig udgift.

Reglerne om løsøre i tinglysningsloven af 1926 er som følge af den beskrevne udvikling kommet til at virke i et helt andet samfund, end de var beregnet til. Det er arbejdsgruppens opfattelse, at de gældende regler ikke længere kan anses for tidssvarende, og at udviklingen gør det nødvendigt at overveje, hvordan disse regler om registrering af rettigheder i løsøre kan tilpasses de økonomiske og sociale forhold, som findes i nutidens samfund.

5.2 **Skuffelsesmulighederne efter de gældende regler.**

De gældende regler om tinglysning af pantebreve i løsøre giver ud fra en generel betragtning gode muligheder for at skuffe i omsætningen. Den offentliggørelse af pantsætningen, som finder sted i Statstidende i forbindelse med tinglysningen, er i realiteten fuldstændig værdiløs som middel til at advare bilkøbere om, at der er tinglyst pantebreve i biler, som de ønsker at købe. Oplysning om tinglyste pantebreve i biler kan alene fås ved at rette henvendelse til tinglysningskontoret ved pantsætterens personlige værneting.

Da man erfaringsmæssigt ikke altid kan stole på oplysninger om bopælsforhold, som gives af den, som ønsker at sælge sin bil (i det følgende: overdrageren), må bilkøberen, for at sikre sig bedst muligt, søge oplysning herom i vedkommende folkeregister, inden der rettes henvendelse til det pågældende tinglysningskontor med forespørgsel om, hvorvidt der er tinglyst løsørepant i den pågældende bil.

En særlig vanskelighed for foretagelsen af disse undersøgelser har sammenhæng med åbningstiderne på folkeregistrene og tinglysningskontorerne. Mange bilhandler sker i weekenden, hvor de offentlige kontorer er lukkede, og hvor der derfor ikke kan foretages nogen undersøgelse af, om sælgerens oplysninger om bilens behæftelser er korrekte. Der er derfor ikke nogen reel mulighed for at foretage disse undersøgelser i forbindelse med handlens indgåelse, og de må som regel foretages efter-

følgende, når skuffelsen allerede er sket.

Flytter pantsætteren af en løsøregenstand, skal der ikke ske fornyet tinglysning ved det nye hjemting. Bilkøbere må derfor for at sikre sig mod skjult restgæld i bilen, undersøge overdragerens bopælsforhold for en årrække og rette henvendelse til tinglysningskontoret i samtlige retskredse, hvor den pågældende har boet.

Det er en almindelig erfaring i fogedretterne, at dårlige betalere ofte flytter, og den gruppe af personer, som i særlig grad kunne blive fristet til at sælge biler m.v. uden at give oplysning om restgælden, vil således ofte inden for de seneste år have haft bopæl i adskillige retskredse. Da det tager tid og er forbundet med omkostninger at undersøge bopælsforholdene for en årrække og rette henvendelse til alle de berørte tinglysningskontorer, er resultatet, at det i realiteten under de gældende regler om tinglysning af pantebreve i løsøre er relativt let for overdrageren at snyde ved ikke at give oplysning om sådanne tinglyste panterettigheder.

Hertil kommer fejl- og sløringsmulighederne som følge af navneændringer, både for fysiske og juridiske personer.

De anførte betydelige vanskeligheder ved at undersøge, om en bil er pantsat, angår tilfælde, hvor pantsætningen er sket af den samme person, som nu søger at sælge den. Men skjult restgæld kan også hidrøre fra tidligere ejere af bilen. Har bilen været ejet af flere personer efter hinanden, er det praktisk talt umuligt for bilkøberen at finde frem til disse tidligere ejere med henblik på at undersøge deres bopælsforhold og skaffe oplysning om, hvorvidt de har pantsat bilen. På grund af dansk rets almindelige vindikationsregel vil den, som køber en bil, skulle respektere pantebreve, som er udstedt og tinglyst af tidligere ejere i omsætningskæden, uanset at det i praksis er umuligt at skaffe sig oplysning om sådanne rettigheder.

De gældende regler om køb med ejendomsforbehold rummer endnu større muligheder for at snyde ved ikke at give oplysning om gæld i biler. Ejendomsforbehold er en sikkerhedsret for sælgeren i den pågældende genstand og ligner i væsentlig grad underpant, men kræver ikke iagttagelse af særlige sikringsakter for at være beskyttet over for køberens kreditorer og aftaleerhververe. I Norge bruger man nu den mere rammende betegnelse salgspant om sådanne sikkerhedsrettigheder.

Da der ved ejendomsforbehold ikke stilles krav om registrering i et register, har tredjemand, som senere vil købe den pågældende genstand, ikke andre muligheder for at søge at sikre sig mod skjult restgæld i form af ejendomsforbehold end at undersøge den oprindelige købekontrakt. En sådan undersøgelse er imidlertid i reali-

teten ikke mulig, hvis den pågældende overdrager f.eks. oplyser, at bilen er betalt, og at købekontrakten ikke længere kan findes. Også her gælder det, at det er fuldstændig umuligt at gardere sig mod skjult restgæld, som hidrører fra, at der er aftalt ejendomsforbehold længere tilbage i omsætningskæden.

Der sker efter de gældende regler ikke nogen form for registrering af retsforfølgning, herunder udlæg. Det er heller ikke muligt for en bilkøber at skaffe sig oplysning om eksistensen af udlæg i den pågældende genstand ved henvendelse til fogedretten m.v. Hverken retterne eller told- og pantefogderne har sådanne oplysninger i en systematiseret form, og det er i givet fald nødvendigt at gennemse retsbøgerne eller panteprotokollerne for at finde frem til oplysningerne. Det er der ikke ressourcer til, og hertil kommer de betænkeligheder, en sådan praksis ville kunne give anledning til.

Der er således i realiteten ingen som helst mulighed for at gardere sig imod, at overdrageren af en bil bereder skuffelser ved urigtigt at fortie, at der er foretaget udlæg i eller sket anden form for retsforfølgning mod bilen.

Der kan være grund til at fremhæve, at problemet med skjult gæld i biler ikke kun består for den, som køber brugt bil af en privat. Problemet er på grund af dansk rets almindelige vindikationsregel lige så stort for den, som bilen videresælges til. Den, der køber brugt bil hos en forhandler, kan således risikere at komme til at respektere sikkerhedsrettigheder i form af pantebreve, ejendomsforbehold eller udlæg i bilen stiftet af eller hos den, som har solgt bilen til forhandleren, eller et endnu tidligere omsætningsled, og denne risiko aktualiseres, hvis forhandleren ikke er i stand til eller ikke vil indfri gælden.

Det er endvidere ikke alene købere af biler, men tillige pengeinstitutter og andre, der yder lån i de pågældende biler, som løber risiko for skjult restgæld. Det pengeinstitut, som finansierer en kundes køb af brugt bil hos en bilforhandler mod underpant i bilen, løber således risikoen for at skulle respektere gæld, som er stiftet af eller hos den, som har solgt den pågældende bil til den pågældende forhandler, eller eventuelt endnu tidligere omsætningsled.

På denne baggrund er det arbejdsgruppens opfattelse, at de gældende regler såvel vedrørende tinglysning af pantebreve i løsøre som vedrørende ejendomsforbehold og udlæg åbner endog meget betragtelige muligheder for at snyde købere af og långivere i biler. Som reglerne er udformet i dag, er det overordentlig vanskeligt og for visse rettighedstypers vedkommende i realiteten umuligt for købere og långivere at gardere sig mod skuffelser ved, at der senere viser sig at være sikkerhedsrettigheder

i de pågældende biler.

53 **Omfanget af skjult gæld i biler.**

Ovenfor i kapitel 3.2. har arbejdsgruppen gennemgået forskellige statistiske oplysninger med henblik på at skaffe sig et nærmere kendskab til, hvor stort problemet med skjult restgæld i biler i virkeligheden er. Da der ikke findes centralt registrerede oplysninger herom, har det ikke været muligt for arbejdsgruppen at sige noget mere præcist om problemets omfang. Arbejdsgruppen har imidlertid i kapitel 3.2. anlagt et skøn over antallet af biler m.v., som må antages at være behæftet med underpant, ejendomsforbehold eller udlæg. Arbejdsgruppen nåede i den forbindelse frem til, at dette samlede tal må antages at udgøre ca. 1 mio. køretøjer, hvoraf ca. 250.000 køretøjer årligt må antages at blive behæftet på denne måde, mens et tilsvarende antal årligt må antages at blive frigjort for behæftelse.

Disse tal - ca. 1 mio. behæftede biler med en udskiftning på ca. 250.000 årligt - siger naturligvis i sig selv ikke noget om antallet af tilfælde, hvor de gældende regler misbruges til at skuffe på den måde, som er beskrevet i nr. 5.2. Uanset at det ikke er muligt at sige noget nærmere om det faktisk forekommende antal tilfælde, hvor sådanne skuffelser forekommer eller forsøges fremkaldt, må det i hvert fald kunne fastslås, at der er et meget stort antal købere og långivere i biler, som løber en alvorlig risiko for at blive snydt med skjult gæld, som de reelt har meget vanskeligt ved at gardere sig imod.

Når tallene således sammenholdes med de meget betragtelige skuffelsesmuligheder, som de gældende regler giver, og de betydelige beløb, der kan være på spil, må det efter arbejdsgruppens opfattelse være klart, at de muligheder, som købere af og långivere i biler efter gældende ret har for at gardere sig mod skjult restgæld, er helt utilstrækkelige. Skuffelsesmulighederne er så store og antallet af tilfælde, hvor skuffelse kan tænkes at ske, så betragteligt, at arbejdsgruppen må anbefale, at lovgivningsmagten nu tilpasser retstilstanden til nutidens forhold.

Det er under drøftelserne i arbejdsgruppen blevet oplyst, at overdragere, der undlader at give oplysning om gæld i biler, langt fra altid er helt på det rene med den retlige betydning af ejendomsforbehold m.v. Reglerne fremtræder under det gældende system i flere henseender som indviklede for almindelige mennesker, således at der også vil være præventive fordele forbundet med et nyt registreringssystem, der kan klargøre hæftelsesforholdene ikke blot for bilkøbere, men også for private, der ønsker at overdrage deres biler, således at de ikke uforvarende kommer til at skuffe andre.

Dei kan i den forbindelse være grund til at nævne, at det strafferetlige værn mod skuffelser i forbindelse med skjult restgæld i biler er blevet væsentligt svækket ved en straffelovsændring i 1973 vedrørende de mindre berigelsesforbrydelser. Denne svækkelse af de strafferetlige bestemmelser og den præventive virkning, disse havde over for sælgere, der ville begå misligheder, taler også for, at man nu styrker det civilretlige værn mod skjult restgæld i biler ved at give købere af biler mulighed for at kontrollere sælgerens oplysninger.

Ved straffelovsændringen i 1973 blev der i straffelovens § 278, stk. 2, indsat en bestemmelse, som afkriminaliserede det såkaldte afbetalingsunderslæb, d.v.s. tilegnelse, herunder ved salg, af genstande, med hensyn til hvilke en sælger har forbeholdt sig ejendomsretten, indtil købesummen er betalt. Denne bestemmelse om afkriminalisering af afbetalingsunderslæb omfatter alene tilfælde, hvor der er ejendomsforbehold i den pågældende genstand, derimod ikke tilfælde, hvor der i stedet er underpant i genstanden, idet det i sådanne tilfælde vil være straffelovens § 283, stk. 1, nr. 1, om skyldnersvig, der finder anvendelse. Det antages imidlertid, at den nævnte bestemmelse i straffelovens § 278, stk. 2, eventuelt kan anvendes analogt på sådanne tilfælde af pant til sælgeren. Videresalg af tingen til en godtroende tredjemand, som udsættes for vindikation, vil uanset afkriminaliseringen af afbetalingsunderslæb i princippet kunne udgøre et bedrageri over for denne efter straffelovens § 279, men sådanne sager er i praksis af bevismæssige årsager meget vanskelige at gennemføre. Københavns Politi har over for arbejdsgruppen oplyst, at der årligt er ca. 10-20 sager til behandling i denne politikreds om sådanne overtrædelser.

Ovenfor i kapitel 3.3. har arbejdsgruppen refereret nogle sager, hvor købere af biler er blevet snydt på grund af skjult restgæld. Disse oplysninger godtgør efter arbejdsgruppens opfattelse, at der faktisk er forekommet en del tilfælde, hvor købere af biler - herunder ikke mindst private - har lidt betydelige tab ved at stole på salg af biler under sælgerens foregivende af, at disse var gældfri.

I overensstemmelse hermed har arbejdsgruppens repræsentanter fra Forenede Danske Motorejere, Danmarks Automobilforhandler Forening og Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark givet udtryk for, at de på grundlag af deres daglige kontakt med medlemmerne oplever problemet med skjult restgæld i biler som et alvorligt problem, som det er påtrængende at få løst nu.

Arbejdsgruppens medlemmer fra pengeinstitutterne, hvis långivning også til biler i høj grad bygger på en personlig kreditvurdering, har givet udtryk for, at banker og sparekasser kun har haft tab i ganske ubetydeligt omfang.

Billån ydes imidlertid i stigende omfang af finansieringsselskaber, og der foreligger over for arbejdsgruppen en tilkendegivelse fra et større landsdækkende finansieringsselskab for biler om, at dette selskab betragter problemet med skjult restgæld med den største alvor på grund af de store tab, der lides af de pågældende parter i de enkelte tilfælde.

Det er på denne baggrund arbejdsgruppens sammenfattende vurdering, at problemet med skjult restgæld i biler må betragtes som så væsentligt, at arbejdsgruppen må anbefale, at der tages initiativer med henblik på at begrænse de skuffelsesmuligheder, som de gældende regler giver.

5.4 Hvilken løsning bør vælges?

Efter sit kommissorium skal arbejdsgruppen afgive indstilling om etablering af en central ordning med registrering på edb af rettigheder over biler og andre registreringspligtige køretøjer. Selvom arbejdsgruppens opgave således umiddelbart er af mere teknisk karakter, har gruppen fundet det rigtigst også at undersøge, om der måtte være alternative løsningsmuligheder, som i givet fald måtte foretrækkes.

Som det fremgår af de foranstående afsnit, har problemet med skjult restgæld i biler navnlig sammenhæng med, at den økonomiske og sociale udvikling i samfundet har medført, at de gældende regler vedrørende løsørepant i tinglysningsloven fra 1926 ikke længere er tidssvarende. Arbejdsgruppen skal særlig fremhæve, at de problemer, der er beskrevet ovenfor, ikke vil kunne løses på en hensigtsmæssig måde gennem en udnyttelse af den bestemmelse, som blev indsat i tinglysningslovens § 47, stk. 6, ved lov nr. 176 af 29. april 1960, der byggede på et forslag i betænkning nr. 172/1957. Denne bestemmelse giver justitsministeren bemyndigelse til at oprette et landsdækkende register over pantebreve i løsøre, som er tinglyst i de enkelte retskredse, og tilsigtede oprindelig at løse nogle af de problemer, som de gældende tinglysningsregler for løsøre giver anledning til. Bestemmelsen er imidlertid aldrig blevet udnyttet, idet den ville medføre et betydeligt dobbeltarbejde med registrering både lokalt i personbøgerne og centralt i det pågældende landsdækkende register. En sådan ordning er efter arbejdsgruppens ordning klart i stid med moderne bestræbelser på afbureaukratisering.

Arbejdsgruppen - der løbende har modtaget henvendelser fra firmaer og private, der er fremkommet med forskellige forslag til løsning af problemet - har også drøftet en række andre løsningsmuligheder. En stor del af disse løsningsforslag har uden videre måttet forkastes, fordi de ikke vil kunne virke i praksis. Det gælder således

forslag om at gøre registreringsattesten eller andre former for papirer til bærere af retten til biler, således at påtegninger på sådanne papirer skulle være sikringsakt for panthavere, ejendomsforbeholdssælgere, udlægshavere m.v. Hvis en sådan ordning skulle kunne virke, måtte den forudsætte, at der kun kunne tænkes ét papir af den pågældende art for hver bil, hvilket vil være helt urealistisk og i givet fald vil kræve et administrativt apparat, der ikke er hensigtsmæssigt i en tid, hvor tendensen går i retning af afbureaukratisering. Der vil også opstå betydelige problemer, når sådanne papirer bliver væk.

En anden mulighed, som har været drøftet i arbejdsgruppen, er etableringen af en garantiordning, således at bilforhandlere over for deres kunder skal indestå for, at der ikke er restgæld i de biler, de sælger. En sådan ordning indebærer dog ikke i sig selv noget som helst nyt i forhold til dansk rets almindelige regler, idet sælgeren efter købelovens § 59 har et objektivt erstatningsansvar over for købere af biler, der viser sig at være behæftede (det såkaldte vanhjemmelsansvar). Det er kun, hvis en sådan garanti mod skjult restgæld kombineres med solidarisk hæftelse fra flere forhandleres side eller med en speciel sikkerhedsstillelse, således at der gives en særlig sikkerhed mod, at sælgeren på grund af insolvens er ude af stand til at betale sit erstatningsansvar, at ordningen indebærer noget nyt i forhold til dansk rets almindelige regler. I den senere tid er sådanne garantiordninger blevet markedsført af sammenslutninger af nogle bilforhandlere i visse lokalområder, f.eks. Amager, Birkerød og Silkeborg. Sådanne ordninger vil, alt efter hvordan de nærmere er udformet, kunne give købere af biler hos de pågældende forhandlere en vis sikkerhed mod at lide tab. Ordningerne har imidlertid en indlysende svaghed, nemlig at de kun gælder for kunder, der køber hos forhandlere, der er tilsluttet ordningen. Denne svaghed ved garantisystemet vil i givet fald kun kunne løses, såfremt det bliver gjort obligatorisk for samtlige bilforhandlere at være tilsluttet ordningen. Rent bortset fra de betænkeligheder, som kan være knyttet til denne type af erhvervsregulering, må arbejdsgruppen fremhæve, at ordningen ikke vil dække tab ved private handler eller ved handler med personer, som befinder sig i den "grå zone", hvor det kan være tvivlsomt, om man skal anse den pågældende for forhandler eller privat. En anden svaghed er, at forhandlerne ikke selv vil være dækket af en sådan ordning. Hertil kommer, at det må forekomme tvivlsomt, om man kan gennemføre en garantiordning uden nogen form for vurdering af de forhandlere, for hvilke garantien stilles. En sådan vurdering vil kunne medføre, at man vil være nødt til at begrænse ordningen f.eks. ved at stille sådanne økonomiske krav, at nogen ville blive afskåret fra at være omfattet, og dermed - sandsynligvis - afskære en væsentlig del af de nuværende firmaer i branchen fra at forhandle biler. På denne baggrund kan arbejdsgruppen ikke anbefale en sådan ordning.

En anden løsningsmulighed, som har været drøftet i arbejdsgruppen, er muligheden for at gennemføre en forsikringsordning. Assurandør-Societetets medlem af arbejdsgruppen har drøftet spørgsmålet om en generel, landsdækkende forsikringsordning med en række forsikringsselskaber, og meldingen herfra har været, at ingen af disse selskaber har ønsket at indgå i en sådan forsikringsordning. Som begrundelse herfor har forsikringsselskaberne bl.a. henvist til ordningens generelle karakter, hvorefter der skal ske forsikring uden hensyn til risikoen vedrørende den enkelte forhandler eller køber. Hertil kommer, at der vil kunne ske en udvælgelse mod selskabet, såfremt ordningen ikke gøres lovpligtig og generel, idet forhandlerne ellers kan nøjes med at lade de risikable handler forsikre. Forsikringsselskaberne har endvidere henvist til, at en forsikringsordning vil kunne nedsætte købers/forhandlers agtpågivenhed med hensyn til indhentning af oplysninger om sælgers adkomst. Et selskab har dog overfor Assurandør-Societetets medlem af arbejdsgruppen meddelt, at man vil kunne medvirke til etablering af en forsikringsordning for visse forhandlere, såfremt denne ordning omfatter alle solgte, brugte biler fra de pågældende forhandlere. Ved denne ordning tænkes dækket de erstatningskrav, som forhandleren kan pådrage sig som følge af, at der efter et videresalg konstateres, at der hviler en restgæld på køretøjet, som forhandleren kan gøres ansvarlig for. Det pågældende selskab har yderligere bemærket, at det kun vil være realistisk at etablere en forsikringsordning for personbiler, men ikke for andre køretøjer, samt at man anser det for helt udelukket, at der vil kunne etableres en forsikringsordning for uorganiseret salg, d.v.s. salg mellem privatpersoner.

Skal ordningen være til gavn for bilkøberne, må samtlige forhandlere være omfattet af ordningen, og forsikringsselskaberne er ikke villige til at påtage sig risikoen for, at der begås misligheder af forhandlere, hvis nærmere forhold de ikke kender og ikke kan undersøge. Hertil kommer, at en ordning, hvor et forsikringsselskab betaler eventuelle tab, vil kunne virke i retning af en svækkelse af de undersøgelser, som bilkøbere, herunder forhandlere, foretager vedrørende biler, som de køber, og denne svækkelse vil i sig selv kunne bevirke en betydelig forøgelse af risikoen for forsikringsselskabet. Dette forhold kan føre til, at forsikringsselskaberne vil medtage bestemmelser i policerne om regres mod forhandlerne. Arbejdsgruppen skal i øvrigt i den forbindelse fremhæve, at der i dag er et stort marked med handel med biler mellem private, og det vil volde endnu større vanskeligheder at få sådanne handler omfattet af en forsikringsordning. En forsikringsordning vil i øvrigt næppe heller kunne udformes således, at den i alle tilfælde vil kunne løse problemerne med tab på grund af skjult restgæld for forhandlerne selv.

Arbejdsgruppen må derfor konkludere, at det ikke vil være muligt at løse de problemer, som den gældende ordning giver anledning til, hverken gennem en garantiord-

ning eller gennem en forsikringsordning. Og arbejdsgruppen finder efter en gennemgang af andre mulige løsningsforslag, at den eneste effektive løsning vil være at indføre det register over visse rettigheder i biler, som Justitsministeriet omtaler i arbejdsgruppens kommissorium.

For denne løsning taler også, at et sådant register vil kunne etableres ved hjælp af den nyeste edb-teknik. Dette har flere fordele. Det vil for det første være muligt at indrette registret på en sådan måde, at man opnår den bedst mulige udnyttelse af de muligheder for rationel sagsbehandling, som moderne edb-teknik giver. Men dernæst giver moderne edb-teknologi mulighed for at indrette systemet med den størst mulige brugervenlighed for forhandlere, banker m.v. fra hele landet, idet edb-systemet vil kunne kaldes via datakommunikationsnettene, og idet systemet vil kunne være åbent også uden for normal arbejdstid. Endelig - og ikke mindst - vil et sådant register indebære, at man overgår til at bruge nutidig teknik på området med registrering af rettigheder. Herved skabes endvidere grundlag for at påbegynde en udvikling i retning af en mere omfattende anvendelse af edb, navnlig i form af papirløse arbejdsgange m.v. Det må antages, at der også i en sådan udvikling ligger betydelige rationaliseringsmuligheder, både i den offentlige og i den private sektor.

Hensynet til beskyttelse af den personlige integritet - privatlivets fred - kan efter arbejdsgruppens opfattelse ikke med rimelighed anføres imod en udvidet registrering af rettigheder over løsøre. Den offentliggørelse af lån m.v., som sker i forbindelse med tinglysning både ved fast ejendom og løsøre, har fundet sted i Danmark i op mod 1.000 år, uden at det har givet anledning til misbrug.

Der har som nævnt i kapitel 4.2. allerede fra privat side været taget forskellige initiativer med henblik på at oprette et register, og arbejdsgruppen har haft kontakt med flere firmaer, som enten har startet et sådant register eller har planer om at gøre dette. Disse initiativer peger i øvrigt også i retning af, at det er ønskeligt at løse problemerne gennem oprettelse af et register.

De registre, som er eller søges oprettet i privat regi har imidlertid en indlysende svaghed: Registrene er ikke udtømmende, idet der ikke er pligt til at lade de pågældende rettigheder registrere, og rettighederne kan således gøres gældende også over for godtroende tredjemænd, der har indhentet oplysninger i registrene, selvom registrering ikke har fundet sted. Det forhold, at en rettighed ikke er nævnt i registret, er altså ingen garanti for, at der ikke findes rettigheder, som godtroende bilkøbere skal respektere. Men man kan heller ikke stole på, at en rettighed, som står i registret, gælder og skal respekteres af en køber. Der kan i privat regi ikke foretages nogen reel prøvelse af, om en ret må antages at være ugyldig, og der kan ikke gives no-

gen garanti for ægtheden af dokumenter, som registreres i privat regi.

De registre, der er oprettet på privat initiativ, er således slet ikke i stand til at løse de problemer, som er nævnt ovenfor. Skal disse problemer løses, skal der være pligt til at registrere de rettigheder, som omfattes af ordningen, idet den uregistrerede ret kan fortrænges. Endvidere skal der ske en betryggende prøvelse af de dokumenter, der registreres. Kun på denne måde kan der gives registret den troværdighed i såvel positiv som negativ retning, som er en forudsætning for, at de ovennævnte problemer kan løses.

En sådan ordning - med pligt til registrering af visse rettigheder under trussel om rettens fortabelse og med en betryggende prøvelse af dokumenter, som ønskes registreret - har i sit princip væsentlige ligheder med det registreringssystem, som allerede kendes ved fast ejendom og pantebreve i løsøre, nemlig tinglysning, der er en rettighedsregistreiing, som forestås af domstolene. At netop domstolene står for tinglysningen, er en væsentlig del af grundlaget for den tillid, som alle har til tinglysningssystemet.

Det skal imidlertid fremhæves, at det registreringssystem, som der er behov for at gennemføre med henblik på at løse de særlige problemer omkring skjult gæld i biler, nødvendigvis må adskille sig fra det gældende tinglysningssystem ved at bygge på moderne teknologi, således at systemet kan være hurtigt og effektivt, og således at der er adgang til at få oplysninger fra systemet via on-line forbindelser, der også fungerer i weekenderne, hvor mange bilhandler foretages.

Spørgsmålet om den nærmere organisation og finansiering af et register vil blive taget op til drøftelse nedenfor i kapitel 7.

Men inden der redegøres for overvejelserne vedrørende organisation og finansiering, vil arbejdsgruppen i det følgende kapitel 6 gøre rede for sine overvejelser vedrørende den nærmere udformning af registreringsordningen.

KAPITEL 6

ARBEJDSGRUPPENS OVERVEJELSER VEDRØRENDE DEN NÆRMERE UDFORMNING AF REGISTRERINGSORDNINGEN

6.1 Indledning.

Arbejdsgruppen foreslår, at der gennem en ændring af tinglysningsloven oprettes et centralt landsdækkende edb-register - kaldet bilbogen - hvortil visse rettigheder i biler skal anmeldes for at få gyldighed mod kreditorer og godtroende aftaleerhververe.

Der er som fremhævet ovenfor i kapitel 5 to hovedproblemer ved den gældende tinglysningsordning vedrørende løsøre, herunder biler.

For det første er det et problem, at den gældende ordning med hensyn til tinglysning af rettigheder over løsøre kun omfatter pantebreve, der giver underpant i løsøre, men derimod ikke andre sikkerhedsrettigheder, herunder køb på ejendomsforbehold, udlæg m.v. Følgen af, at sådanne andre praktisk vigtige typer af sikkerhedsrettigheder i løsøre er gyldige uden tinglysning, er, at det i praksis ikke er muligt for bilkøbere, långivere m.v. at skaffe sig oplysning om sådanne sikkerhedsrettigheder i biler. Der er således behov for at udvide de gældende tinglysningsregler til også at omfatte andre sikkerhedsrettigheder end pantebreve.

Dernæst er det et problem ved den gældende tinglysningsordning vedrørende løsøre, at oplysningerne om de tinglyste pantebreve kun registreres lokalt på det pågældende dommerkontor, men ikke i et centralt register. Ikke mindst de dårlige betalere flytter i dag temmelig ofte, og det er derfor ofte meget vanskeligt at skaffe sig sikre oplysninger selv med hensyn til de private løsørepantebreve, som er omfattet af den gældende tinglysningsordning. Dette problem kan kun løses ved at etablere et centralt register over de pågældende sikkerhedsrettigheder.

En sådan form for central registrering på edb ikke blot af underpant, men også af visse andre rettighedstyper vedrørende biler, vil i realiteten alene indebære en tilpasning af de gældende tinglysningsregler til de økonomiske og sociale forhold, som findes i nutidens samfund. Det er derfor det naturlige udgangspunkt, at ordningen gennemføres ved en ændring af tinglysningsloven og ikke ved en særskilt lov.

Også lovtekniske hensyn taler med styrke for, at lovreglerne om registrering af gæld i biler gennemføres ved en ændring af tinglysningsloven. En gennemgang af forslaget i betænkning nr. 172/1957 viser meget tydeligt, at udkastet til særskilt lov om registrering af rettigheder over motorkøretøjer blev opbygget over tinglysningslovens regler og i vidt omfang som en ren afskrift af disse. En sådan lovteknik kan give anledning til en række problemer ikke blot med hensyn til fortolkningen af regler, der ikke er helt ens, men også med hensyn til regler, der har samme formulering, når det er forskellige myndigheder, der administrerer de samme regler. Hertil kommer, at der under alle omstændigheder i tinglysningsloven vil skulle tages stilling til afgrænsningen mellem de nye regler om tinglysning af rettigheder over biler og de hidtidige regler om tinglysning af pantebreve i løsøre.

På denne baggrund har arbejdsgruppen udarbejdet sit lovudkast som en ændring af tinglysningslovens afsnit II om tinglysning vedrørende løsøre og formue i almindelighed, således at der forud for de hidtidige regler i lovens kapitel 7 indsættes et nyt kapitel 6 a om tinglysning af gæld i biler.

De økonomiske og administrative spørgsmål, som oprettelsen af et register over rettigheder i biler giver anledning til, behandles nedenfor i kapitel 7. Arbejdsgruppens forslag indebærer, at det er domstolene, der skal forestå opgaven med at foretage selve tinglysningen i det nye rettighedsregister. Som følge af anvendelsen af moderne teknik vil en sådan ordning kunne udformes således, at oplysningerne i Centralregisteret for Motorkøretøjer udnyttes bedst muligt til det nye register, samtidig med, at de to registre vil kunne anvendes i sammenhæng.

Arbejdsgruppen har valgt udtrykket bilbogen som betegnelse for det nye register. Det er praktisk, at bilregistret har sin egen betegnelse i tinglysningssystemet på linie med tingbogen (for fast ejendom) og personbogen (for umyndiggørelser samt pantsætninger, der ikke som fast ejendom og biler registreres i et realregister efter tingens benævnelse, men derimod i et register efter personens benævnelse). Udtrykket bilbogen vil efter arbejdsgruppens opfattelse hurtigt glide ind i det danske sprog, på samme måde som de allerede kendte udtryk tingbogen, peisonbogen og dagbogen.

6.2 Hvilke aktiver bør være omfattet?

Arbejdsgruppen skal efter sit kommissorium udarbejde forslag til en ordning med registrering af visse rettigheder over biler og andre registreringspligtige køretøjer, og Justitsministeriet har ved udformningen af kommissoriet forudsat, at arbejdsgruppen foretager en nærmere vurdering af, hvilke typer af aktiver der skal være omfattet af registreringsordningen.

Ved behandlingen af dette spørgsmål må der lægges vægt på to hovedsynspunkter, der tildels må afvejes over for hinanden.

For det første må der lægges vægt på, i hvilket omfang der er praktisk behov for at stifte og dermed også for at advare om sikkerhedsrettigheder i forskellige typer af genstande. Der er efter arbejdsgruppens opfattelse kun grund til at indføre en registreringsordning, i det omfang der i praksis i et væsentligt omfang stiftes sikkerhedsrettigheder over de pågældende aktiver.

For det andet må der lægges vægt på retstekniske hensyn: De aktiver, som skal omfattes af ordningen, må i de nye regler beskrives ved udtryk og begreber, som er klart defineret i den øvrige lovgivning, således at både borgerne og tinglysningsmyndighederne har en klar afgrænsning at holde sig til. I den forbindelse må man være opmærksom på de problemer med den nærmere identifikation af køretøjerne, som bl.a. er behandlet i bilag 3.

Udgangspunktet for den offentlige debat om indførelse af en registreringsordning, som kunne give advarsel om skjult gæld i biler, har navnlig været tilfælde, hvor private er blevet skuffet ved køb af personbiler, hvori der fandtes skjult restgæld.

Arbejdsgruppen har på denne baggrund drøftet, om man burde begrænse nyordningen til personbiler. Der ville være den fordel ved at gennemføre en sådan begrænsning, at man herved i praksis helt ville undgå det problem med afgrænsningen over for de særlige regler i tinglysningslovens §§ 37 og 47 b, stk. 2, som er omtalt nedenfor i nr. 6.5. På den anden side ville en sådan begrænsning til personbiler medføre, at det nye register ikke ville give nogen advarsel om ejendomsforbehold, underpant og udlæg i andre typer af køretøjer end personbiler. Det bemærkes herved, at varebiler også kan benyttes til privat personbefordring.

I den forbindelse er det på grundlag af en undersøgelse ved et større tinglysningskontor oplyst, at der skønsmæssigt tinglyses forholdsmæssigt flere pantebreve i last- og varebiler end i personbiler. Danmarks Automobilforhandler Forenings repræsentant i arbejdsgruppen har endvidere oplyst, at køb af last- og varebiler samt påhængsvogne hertil i vidt omfang finansieres gennem pant eller ejendomsforbehold. Baggrunden for en forholdsmæssigt videre anvendelse af ejendomsforbehold er bl.a., at kreditkøbslovens udbetalingskrav m.v. alene gælder for forbrugeres køb med ejendomsforbehold. Det er endvidere oplyst, at anskaffelsen af campingvogne også i vidt omfang finansieres gennem løsørepant eller ejendomsforbehold.

Arbejdsgruppen må på denne baggrund lægge til grund, at der i vidt omfang forekommer panterettigheder og ejendomsforbehold i varevogne, lastbiler, motorcykler samt visse påhængsvogne og campingvogne, ligesom udlæg i sådanne aktiver også ofte forekommer. Det er derfor arbejdsgruppens samlede vurdering, at området for det nye bilregister ville blive for snævert, hvis man begrænsede det til personbiler. Der kan i øvrigt også anføres et retsteknisk hensyn imod en sådan begrænsning, idet sondringen mellem personbiler og vare- og lastbiler i alt væsentligt er af afgiftsmæssig betydning og kan afhænge af nærmere detaljer ved køretøjets indretning. Hertil kommer, at varebiler m.v. som nævnt ovenfor også bruges til privatkørsel, således at der er et finansieringsbehov, som registeret må varetage. Problemet om forholdet til reglerne i tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2, kan i øvrigt løses på anden måde, jf. nedenfor i nr. 6.5.

Som nævnt ovenfor er det vigtigt at afgrænse området for den nye ordning ved hjælp af begreber, som er klart defineret i den øvrige lovgivning. I den forbindelse kan oplyses følgende om den sprogbrug, som anvendes i færdselsloven.

Udtrykket **bil** defineres i færdselslovens § 2, nr. 2, som motorkøretøj, der er forsynet med 4 eller flere hjul eller med bælter, valser, meder eller lignende, samt motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg. Ved motorkøretøj forstås efter færdselslovens § 2, nr. 13, et motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet til selvstændigt at benyttes til person- eller godsbefordring, eller som uden væsentlig konstruktiv forandring kan køre over 30 km i timen. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel. Udtrykket **motordrevet køretøj** defineres i færdselslovens § 2, nr. 12, som køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. Foruden motorkøretøjer (biler og motorcykler) omfatter begrebet motordrevet køretøj traktorer, motorredskaber og knallerter.

Et **påhængskøretøj** er efter færdselslovens § 2, nr. 17, et køretøj, der efter sin indretning er bestemt til at blive trukket af et andet køretøj, og inddeles i påhængsvogn, sættevogn og påhængsredskab. En påhængsvogn er efter færdselslovens § 2, nr. 19, et påhængskøretøj, der hovedsagelig er indrettet til befordring af personer eller gods, sættevogn dog undtaget. En sættevogn er efter færdselslovens § 2, **or.** 21, et påhængskøretøj, der hovedsagelig er indrettet til befordring af personer eller gods, og som kobles til det trækkende køretøj således, at køretøjet eller dets last delvis hviler på det trækkende køretøj. Ved **påhængsredskab** forstås efter færdselslovens § 2, nr. 18, andet påhængskøretøj end påhængsvogn og sættevogn. Campingvogn anses som påhængsredskab. En del faststående campingvogne er i øvrigt ikke registreret i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Færdselsloven sondrer mellem påhængskøretøjer til biler og påhængskøretøjer til motorredskaber og traktorer, jf. nærmere

reglerne i færdselslovens § 70 og § 72.

Til **motorcykel** må kobles **sidevogn** (dvs. et-hjulet køretøj, der kobles til siden af et to-hjulet køretøj, og som hovedsagelig er indrettet til befordring af personer eller gods, jf. færdselslovens § 2, nr. 20), men derimod ikke påhængskøretøj, jf. færdselslovens § 70, stk. 1-2.

Arbejdsgruppen finder, at man opnår den bedste afgrænsning af området for det nye register ved at beskrive aktiverne som **motorkøretøjer, påhængs-** og **sættevogne** til biler samt campingvogne. Ved at anvende disse udtiyk kommer registeret til at omfatte biler (herunder person-, last- og varebiler), motorcykler, påhængsvogne og sættevogne til biler samt campingvogne. Sådanne køretøjer skal i forvejen registreres i Centralregisteret for Motorkøretøjer og forsynes med nummerplader, jf. færdselslovens § 72.

Denne afgrænsning medfører samtidig, at traktorer, motorredskaber, knallerter, cykler og kørestole, påhængskøretøjer hertil samt sidevogne til motorcykler falder uden for nyordningen. Der er formentlig et mindre praktisk behov for at finansiere anskaffelsen af sådanne aktiver gennem særskilt panteret m.v. i køretøjet, men hertil kommer, at de nævnte køretøjer i vidt omfang er fritaget for registrering i Centralregisteret for Motorkøretøjer og således ikke skal have nummerplader.

Den foreslåede afgrænsning har også den fordel, at man herved i væsentlig grad reducerer problemet med forholdet til reglerne i tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2, idet disse regler om pant i driftstilbehør navnlig har betydning for traktorer og motorredskaber m.v., hvorimod de ikke har større praktisk betydning for biler, motorcykler, campingvogne m.v., jf. nærmere om dette spørgsmål nedenfor i nr. 6.5.

De oplysninger, som arbejdsgruppen har indhentet om omfanget af tinglyste pantebreve i forskellige løsøregenstande, jf. ovenfor i kapitel 3.2.2, viser, at der i praksis også er et finansieringsbehov ved anskaffelse af lystfartøjer. Efter de gældende regler i lov om skibsregistrering (jf. lovbekendtgørelse nr. 588 af 29. september 1988) kan rettigheder over skibe nemlig kun registreres i skibsregisteret, såfremt skibet har en registertonnage på mindst 5 tons brutto. Der er derfor ikke mulighed for at få rettigheder over almindelige lystfartøjer registreret i skibsregisteret, og undeipant i sådanne skibe må derfor tinglyses i personbogen.

Arbejdsgruppen har derfor overvejet, om man på baggrund af det praktiske behov burde lade rettigheder over sådanne mindre skibe være omfattet af nyordningen med tinglysning i bilbogen. Arbejdsgruppen finder det imidlertid mere naturligt at

registrere sådanne rettigheder i skibsregisteret.

De statistiske oplysninger, som arbejdsgruppen har indhentet, jf. i kapitel 3.2.2., kunne tyde på, at der også er et vist behov for at lade den nye registreringsordning omfatte visse rettigheder i edb-udstyr. Behovet er dog endnu næppe af en sådan størrelse, at der er grund til at lade den nye registreringsordning omfatte også sådanne aktiver. Hertil kommer, at der kan være visse vanskeligheder ved den nærmere beskrivelse af edb-udstyr, som ikke i samme grad opstår ved biler.

Arbejdsgruppen finder, at man med hensyn til edb-udstyr og de eventuelle andre løsøregenstande, som det kunne komme på tale at udvide den nye registreringsordning til, bør se tiden an og overveje spørgsmålet om sådanne aktiver på ny om nogle år, når der er indvundet erfaringer med den nye registreringsordning. Det bemærkes herved, at det tinglysningssystem, som arbejdsgruppen foreslår gennemført for biler, uden særlige vanskeligheder vil kunne anvendes på andre aktiver, der kan beskrives på tilstrækkelig entydig måde.

På denne baggrund foreslår arbejdsgruppen, at de nye regler kommer til at omfatte motorkøretøjer, påhængs- og sættevogne til biler samt campingvogne, jfr. § 42 c i arbejdsgruppens lovudkast og bemærkningerne hertil.

Det bemærkes, at der til identifikationen af biler - i modsætning til, hvad der gælder ved fast ejendom - knytter sig nogle særlige problemer. Der vil således kunne tænkes at opstå vanskeligheder med at henføre forskellige rettigheder til det rigtige køretøj. Disse problemer vil formentlig være størst med hensyn til visse påhængs- og campingvogne. Derimod vil der næppe være problemer med hensyn til nyere biler, hvor der anvendes en ISO-standard med 17 karakterer.

Det må på baggrund af undersøgelserne i bilag 3 antages, at en bilbogsordning med hensyn til de køretøjer, der omfattes af arbejdsgruppens forslag, vil kunne fungere efter hensigten. Man må dog være opmærksom på, at sikkerheden ved identifikationen og dermed informationssystemet ikke vil være fuldkommen i forhold til alle typer af køretøjer. Endvidere bør det understreges, at risikoen for tab som følge af problemer vedrørende stelnummeret, herunder ved angivelse af forkert stelnummer, må påhvile rettighedshaveren, jf. nærmere nedenfor i nr. 6.6.

For fast ejendom, fly og skibe har lovgiver fundet behov for særlige lovregler om, hvad den enkelte genstand omfatter. For fast ejendoms vedkommende fremgår afgrænsningen bl.a. af tinglysningslovens § 37 og § 38. For fly er der i §§ 22 - 24 i lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer fastsat særlige regler vedrørende om-

fanget af rettigheder over luftfartøjer. I § 22 bestemmes det således, at de enkelte rettigheder tillige omfatter det i luftfartøjet anbragte tilbehør, herunder motorer, propeller, radioudstyr, instrumenter samt tilbehør af den nævnte art, der midlertidigt er adskilt fra luftfartøjet. Af samme bestemmelses stk. 2 fremgår det endvidere, at særlige rettigheder (f.eks. ejendomsforbehold) ikke kan stiftes eller forbeholdes med hensyn til sådant tilbehør eller sådanne dele af et luftfartøj som omhandlet i stk. 1. For skibe er der i § 48 i lov om skibsregistrering fastsat særlige regler for det enkelte registrerede skib. Skibet omfatter således, når intet andet er aftalt, tillige maskiner, kedler, motorer, radioudstyr, ekkolod, fiskeredskaber, instrumenter og andet tilbehør, der er anskaffet på ejerens bekostning og bestemt til anbringelse i skibet, selv om det midlertidigt er adskilt fra dette. I lighed med reglerne om luftfartøjer er det i lovens § 48, stk. 3, bestemt, at der ikke kan stiftes eller forbeholdes særlige rettigheder over et skibs bestanddele eller det nævnte tilbehør, bortset fra fiskeredskaber.

Arbejdsgruppen finder ikke behov for at indføre tilsvarende bestemmelser for de biler m.v., som er omfattet af de foreslåede nye tinglysningsregler. Afgrænsningen af, hvad der er omfattet af rettigheder over biler, har ikke hidtil givet anledning til særlige vanskeligheder, og der kan derfor henvises til de almindelige regler herom.

Rettigheder over biler m.v. angår således efter retspraksis selve bilen med sædvanligt tilbehør, herunder motor, dæk, lovpligtigt udstyr etc.

Sker der efterfølgende løbende vedligeholdelse, herunder udskiftning m.v. af defekte dele af bilen, vil sådan vedligeholdelse uden videre komme rettighedshaveren tilgode. Foretages der egentlige forbedringer af bilen, f.eks. ved montering af soltag, ekstralygter, spoilersæt etc, må der foretages en konkret vurdering. Kan de pågældende genstande udskilles og eventuelt erstattes af det oprindelige tilbehør, vil ejeren eller brugeren være berettiget hertil, såfremt dette kan ske uden skade på bilen. Tilvækst- og frembringelsessynspunkter må også anvendes, hvis der f.eks. indlægges en ny motor i bilen, eller hvis der sker omfattende udskiftning, f.eks. i forbindelse med en trafikskade.

Almindelige panteretlige regler om pantet, dets frugter (f.eks. lejeindtægter) og surrogater (ekspropriationserstatninger, forsikringssummer, erstatningskrav m.v.) finder i øvrigt anvendelse.

63 Hvilke rettigheder bør tinglyses?

De gældende regler i tinglysningslovens § 47, stk. 1, om pligt til at få foretaget tinglysning i personbogen omfatter alene pantebreve, der giver underpant i løsøre, men derimod ikke andre rettigheder.

En af hovedindvendingerne mod den gældende ordning vedrørende tinglysning af rettigheder over løsøre er som fremhævet ovenfor i kapitel 5, at ordningen alene omfatter pantebreve, men derimod ikke ejendomsforbehold, udlæg m.v., og at bilkøbere, långivere m.v. derfor udsættes for skuffelser. På den baggrund nævnes det i arbejdsgruppens kommissorium, at den nye registreringsordning i hvert fald bør omfatte ejendomsforbehold, underpant og udlæg, og at arbejdsgruppen bør drøfte, om der er behov for en videregående registrering af rettigheder.

Ligesom med hensyn til spørgsmålet om, hvilke aktiver der skal være omfattet af den nye registreringsordning for biler, må også vurderingen af, hvilke rettigheder der bør være omfattet, afhænge af praktiske behov, sammenholdt med retstekniske hensyn.

Den gældende ordning for tinglysning af rettigheder over løsøre opregner positivt de rettighedstyper, som er omfattet af ordningen og kan således siges at bygge på en positivliste. Denne fremgangsmåde står i modsætning til reglerne om tinglysning ved fast ejendom, hvor alle rettigheder - med nærmere fastsatte undtagelser - skal tinglyses, jf. tinglysningslovens §§ 1-4. Reglerne om tinglysning ved fast ejendom er således udtryk for en negativliste.

Der kan principielt være visse retstekniske fordele ved at lade en registreringsordning omfatte alle rettigheder med nærmere angivne undtagelser, altså ved at opbygge reglerne som en negativliste. En positivliste giver alt andet lige anledning til større afgrænsningsproblemer og omgåelsesmuligheder end en negativliste. Sådanne retstekniske hensyn må imidlertid afvejes over for praktiske hensyn. Dels må der ses på, hvilke typer af rettigheder der er praktisk behov for at registrere. Dels må der ses på, om ordningen vil medføre for meget praktisk besvær, således at fordelene ikke opvejer ulemperne.

Den nye ordning med registrering af visse rettigheder over biler må ligesom i dag i hvert fald omfatte **pantebreve, der giver underpant** i de pågældende genstande. Dette svarer til ordningen efter tinglysningslovens § 47, stk. 1, om tinglysning i personbogen, der forudsættes opretholdt for så vidt angår andre løsøreaktiver end biler.

Dernæst bør ordningen omfatte **ejendomsforbehold** i biler, idet denne rettighedstype fortsat spiller en væsentlig rolle som finansieringsgrundlag, ikke mindst i ikke-**forbrugerkøb.** Dansk rets almindelige vindikationsregel medfører, at bilkøbere, **lån**givere og andre let kan udsættes for skuffelser i form af skjult restgæld hidrørende fra sådanne ejendomsforbehold.

Ejendomsforbehold kan også foreligge i form af konsignation, der er en salgsform, hvor sælger har forbeholdt sig ejendomsretten til det solgte, men samtidig indrømmet køberen adgang til videresalg. Der vil typisk være tale om handelskøb vedrørende flere genstande, men konsignation kan i princippet også tænkes i visse andre tilfælde. Ejendomsforbeholdet har ved konsignation navnlig praktisk betydning i forhold til køberen selv og hans kreditorer. Det er principielt betænkeligt at anerkende ejendomsforbehold som gyldige i forhold til køberens kreditorer, når køberen frit kan disponere over de pågældende genstande, og der stilles derfor nogle særlige betingelser for, at ejendomsforbeholdet kan gøres gældende over for køberens kreditorer m.v.

Da konsignationssalg i et vist omfang forekommer i forholdet mellem bilimportør og -forhandler med hensyn til nye biler, har arbejdsgruppen drøftet, om ejendomsforbehold, hvor sælgeren har givet tilladelse til videresalg, bør undtages fra ordningen med rettighedsregistrering i bilbogen. Arbejdsgruppen har imidlertid ikke fundet grundlag for at undtage konsignationssalg fra ordningen. En sådan ordning ville i realiteten indebære, at der blev stillet mindre strenge krav til beskyttelsen af de principielt mere betænkelige konsignationssalg end til almindelige salg med ejendomsforbehold. Hertil kommer, at der ikke vil være særlige vanskeligheder for bilimportørerne med at tinglyse ejendomsforbeholdet i bilbogen, og at videresalg også kan være tilladt ved mundtlige aftaler, således at det nærmere område for pligten til at foretage rettighedsregistrering i bilbogen ville blive uklart i samme omfang, som pligten blev knyttet til, om en sådan tilladelse foreligger, eller dette ikke er tilfældet.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at det undertiden kan være vanskeligt at drage en skaip skillelinie mellem konsignation og kommission. Problemerne er dog efter arbejdsgruppens opfattelse ikke større, end at de vil kunne løses igennem retspraksis, ligesom i dag.

Biler bliver i praksis i vidt omfang behæftet gennem udlæg. På samme måde kan der være stiftet en retspanteret over biler gennem konkurs, ligesom der kan være foretaget arrest. Bilkøbere har som fremhævet i kapitel 5.2. ingen som helst mulighed for at gardere sig mod eksistensen af sådanne rettigheder hidrørende fra **retsforfølgning,** og den, der køber eller yder lån i en bil hos en person, der fortier sådanne ret-

tigheder, løber derfor betydelig risiko for at lide tab. Arbejdsgruppen finder derfor, at udlæg, anden form for retspant, herunder konkurs, samt arrest bør være omfattet af registreringsordningen.

Der forekommer i et vist omfang også sikkerhedsrettigheder over biler i form af **tilbageholdsret** eller - mere sjældent - **håndpant.** Sådanne rettigheder, der navnlig har praktisk betydning for bilværksteder og for transport- og opbevaringsfirmaer, er kun beskyttet mod skyldnerens kreditorer og godtroende aftaleerhververe, såfremt skyldneren er berøvet rådigheden over den pågældende bil.

Da formålet med den foreslåede nye registreringsordning er at sikre bilkøbere og långivere mod ubehagelige overraskelser i form af skjult restgæld, finder arbejdsgruppen ikke noget behov for at foreskrive tinglysning af håndpant og tilbageholdsret over biler, idet skyldneren, som jo skal være berøvet rådigheden over dem, ikke vil have praktisk mulighed for at sælge dem. Den manglende besiddelse bevirker jo, at han ikke har nogen faktisk legitimation til at optræde som ejer af genstanden. Hertil kommer, at der ved tilbageholdsretten - som er af afgørende betydning for bilreparatørers sikkerhed for, at de får betaling for udført arbejde - ikke findes noget dokument, som i givet fald kunne danne grundlag for en tinglysning. Der kan ikke være væsentlige betænkeligheder ved at opretholde disse regler, der knytter rettighedens sikring til besiddelsen, når det samme har kunnet lade sig gøre med hensyn til søpant og tilbageholdsret i skibe, jf. sølovens §§ 33 og 247.

Der er efter arbejdsgruppens opfattelse ikke noget praktisk behov for at lade den foreslåede nyordning med rettighedsregistrering omfatte **brugsrettigheder.** Langt de fleste brugsrettigheder over biler er ganske kortvarige, og det vil i praksis ikke være muligt at overholde et eventuelt krav om tinglysning af sådanne rettigheder. Leje af biler er endvidere typisk forbundet med besiddelse, og det vil derfor i praksis altid være muligt at løse eventuelle rettighedskonflikter, f.eks. mellem lejeren og udlejerens kreditorer og aftaleerhververe, ud fra almindelige regler om tidsprioritet.

Leasing bruges som betegnelse for en særlig form for brugsrettighed, der typisk stiftes med lang uopsigelighed. For beskyttelsen af lessees (lejers) ret efter en leasingkontrakt i forhold til lessors (udlejers) kreditorer og aftaleerhververe er der efter arbejdsgruppens opfattelse ikke behov for at foreskrive tinglysning af rettighederne. Lessors (udlejers) kreditorer og aftaleerhververe vil jo være advaret gennem lessees (lejers) faktiske besiddelse af bilen. Man bør naturligvis ikke på dette område indføre en særordning, der giver lessees (lejers) kreditorer adgang til at eksstingvere lessors (udlejers) ret til den pågældende bil, og arbejdsgruppen må derfor fraråde en ordning, der i denne relation tillægger det betydning, om leasingaftalen er ting-

lyst i bilbogen, eller dette ikke er tilfældet. Tilbage står forholdet imellem lessor (udlejer) og den aftaleerhverver, til hvem lessee (lejer) måtte have videresolgt eller pantsat bilen. Det kunne eventuelt anføres, at tinglysningen af leasingaftalen vedrørende den pågældende bil ville være egnet til at give aftaleerhververe en advarsel om ejerforholdet. Denne oplysning findes imidlertid normalt på bilens registreringsattest, ligesom det i øvrigt på anden måde vil være naturligt at søge dokumentation for besidderes ejerforhold. Der kunne endvidere tænkes indført en ordning, hvorefter der fra Centralregisteret for Motorkøretøjer gives meddelelse, såfremt der sker ændring i registeret, f.eks. fra bruger til ejer. Arbejdsgruppen finder derfor heller ikke i denne relation grundlag for at lade leasingaftaler være omfattet af tinglysningspligten. Det bemærkes herved, at spørgsmålet om forbedring af godtroende erhververes retsstilling over for leasingselskaber vil kunne tages op til vurdering i forbindelse med spørgsmålet om at gennemføre lovgivning om vindikation og eksstinktion.

Arbejdsgruppen har også med hensyn til andre tilfældegrupper end leasingaftaler m.v. indgående drøftet, om der er praktisk behov for at lade registreringsordningen omfatte ejendomsretten til biler. Det kunne til støtte herfor anføres, at man herved ville kunne skabe fuldstændig klarhed over spørgsmålet om, hvem der som ejer har kompetence til at udstede pantebreve m.v. i biler. Det ville også indebære visse retstekniske fordele, såfremt man kunne udforme registreringsordningen som en negativliste, således at tinglysningspligten omfatter alle rettigheder, bortset fra særligt opregnede, f.eks. brugsrettigheder og rettigheder, der er sikret gennem rådighedsberøvelse.

De tilfælde af skjult restgæld, som arbejdsgruppen er bekendt med, jf. ovenfor i kapitel 3.3., har imidlertid normalt ikke vedrørt tilfælde, hvor købere er blevet skuffet som følge af, at sælgeren ikke har haft ejendomsret til den solgte bil, men derimod tilfælde, hvor indehavere af panterettigheder, ejendomsforbehold eller udlæg senere er dukket op og har gjort krav gældende mod bilen.

Der må også lægges vægt på praktiske hensyn. Som nævnt ovenfor i kapitel 3.2. må det antages, at der findes ejendomsforbehold eller underpant i ca. 1 mio. af de biler, som er indregistreret i Danmark. Antallet af motorkøretøjer, påhængs- og sættevogne samt campingvogne udgør ca. 2,5 mio., og en pligt til at tinglyse ejendomsretten til disse ville medføre, at der skulle foretages tinglysning af ejendomsretten til disse 2,5 mio. køretøjer. Da der naturligvis også skulle tinglyses øvrige rettigheder vedrørende de nævnte køretøjer, ville en pligt til at tinglyse ejendomsret og øvrige begrænsede rettigheder til biler m.v. medføre, at der alene vedrørende den bestående bilpark skulle foretages 3,5 mio. tinglysningsekspeditioner.

Når disse overvejende praktiske hensyn afvejes over for den begrænsede nytte, som en tinglysning af ejendomsret til biler ville have, må arbejdsgruppen nå til det resultat, at det er mest hensigtsmæssigt ikke at lade den nye ordning med rettighedsregistrering omfatte ejendomsret til biler.

Arbejdsgruppen finder imidlertid anledning til at pege på det ønskelige i, at man, når der er indvundet erfaringer med den nye registreringsordning, påny overvejer spørgsmålet om, hvilke rettigheder der bør være omfattet af ordningen.

Arbejdsgruppen foreslår på denne baggrund, at de rettigheder, som skal tinglyses, beskrives som ejendomsforbehold og underpant i de ovenfor under 6.2. nævnte køretøjer, samt retsforfølgning heri (udlæg, arrest, konkurs), for så vidt skyldneren ikke er berøvet rådigheden over køretøjet, jf. arbejdsgruppens udkast til tinglysningslovens § 42 d, stk. 1.

6.4 Hvilke retsvirkninger bør knyttes til registreringen?

Der er nær sammenhæng mellem spørgsmålet om, hvilke rettigheder der skal omfattes af pligten til at få tinglyst rettigheder i bilbogen, og spørgsmålet om de retsvirkninger, der skal være knyttet til tinglysningens foretagelse eller ikke-foretagelse.

Arbejdsgruppen finder, at man helt må se bort fra den mulighed, at det nye register bliver et rent informationsregister, således at der ikke knyttes nogen retsvirkninger til tinglysningen. En sådan ordning, hvor rettighedshavere sanktionsfrit kunne undlade at lade deres rettigheder registrere, ville utvivlsomt medføre, at registeret blev så mangelfuldt, at det ville være helt værdiløst.

Ved vurderingen af, hvilke retsvirkninger der skal knyttes til tinglysningen i bilbogen, kan der findes inspiration i de gældende regler i tinglysningsloven. Ved fast ejendom skal alle rettigheder, altså også ejendomsret, brugsret, o.s.v. tinglyses, jf. tinglysningslovens § 1, og prioritetsvirkningen er derfor i det hele knyttet til tinglysningen. Der sker endvidere en prøvelse i forbindelse med tinglysningen, og derfor har der til indførelsen i tingbogen kunnet knyttes en gyldighedsvirkning, jf. tinglysningslovens § 27, og en legitimationsvirkning, jf. tinglysningslovens § 10, stk. 1, og § 29.

Efter de gældende regler i tinglysningslovens § 47, stk. 1, om pantebreve i løsøre er der derimod alene knyttet en modificeret prioritetsvirkning til tinglysningen af pantebrevet i personbogen. Denne tinglysning er nemlig en nødvendig, men ikke nødvendigvis i alle henseender en tilstrækkelig, betingelse for, at panteretten kan være

beskyttet over for yngre kreditorer og mod aftaleerhververe i god tro. Der sker ikke nogen prøvelse af udstederens adkomst til at udstede det pågældende dokument, og der er derfor ikke knyttet nogen gyldighedsvirkning og legitimationsvirkning til indførelsen i personbogen.

Arbejdsgruppen har ovenfor i nr. 6.3. foreslået, at tinglysningspligten ved biler ikke skal omfatte alle rettigheder, men alene ejendomsforbehold, underpant samt retsforfølgning. Denne afgrænsning af de rettigheder, som skal tinglyses, gør, at man ikke kan tillægge tinglysningen i bilbogen så vidtgående retsvirkninger som ved fast ejendom. Det er mere nærliggende at overveje at udforme reglerne således, at retsvirkningerne ligesom i dag ved pantebreve i løsøre får en mere begrænset karakter.

Formålet med den nye ordning med rettighedsregistrering er at sikre bilkøbere, herunder bilforhandlere, og långivere imod ubehagelige overraskelser i form af skjult gæld i bilerne hidrørende fra ejendomsforbehold, pantebreve eller retsforfølgning. Arbejdsgruppen finder, at det for at opnå dette formål er fuldt tilstrækkeligt at gennemføre en ordning, der ligesom den gældende ordning for pantebreve i løsøre gør tinglysningen i bilbogen til en nødvendig - men ikke nødvendigvis i alle henseender tilstrækkelig - betingelse for, at rettigheden kan få gyldighed mod kreditorforfølgning og mod aftaler i god tro. På denne måde kan det opnås, at bilkøbere, herunder bilforhandlere, pengeinstitutter og andre långivere, der undersøger bilbogen, vil kunne stole på, at de, hvis de er i god tro, ikke skal respektere utinglyste rettigheder af den nævnte art.

Denne retsvirkning vil samtidig gennem sanktioneringen af manglende overholdelse af tinglysningspligten indebære det fornødne incitament for indehavere af rettigheder til at lade disse tinglyse, således at bilbogen vil kunne give fyldestgørende oplysninger.

På denne baggrund har arbejdsgruppen udformet § 42 d, stk. 1, i lovudkastet således, at de ovenfor omtalte rettigheder i biler skal tinglyses for at opnå beskyttelse mod aftaler om køretøjet og mod retsforfølgning. Undladelse af at tinglyse ejendomsforbehold, undeipant og retsforfølgning medfører således, at rettigheden vil kunne fortrænges af yngre aftaleerhververe og kreditorer. Dette svarer til den gældende regel i tinglysningslovens § 47, stk. 1, om pantebreve i løsøre.

Efter de almindelige regler i dansk ret om vindikation og eksstinktion i løsøreomsætningen kan yngre rettighedshavere kun fortrænge ældre usikrede rettigheder, såfremt de i god tro har fået genstanden i hænde fra en person, der havde den i sin besiddelse, og såfremt visse yderligere betingelser er opfyldt. En underpanthaver i en

løsøregenstand kan næppe eksstingvere ældre usikrede rettigheder alene ved at tinglyse sin panteret efter reglerne i tinglysningslovens § 47, i hvert fald ikke hvis den ældre usikrede ret ikke er en panteret, som selv skulle være tinglyst efter samme bestemmelse.

Da reglerne om tinglysning i bilbogen kommer til at omfatte flere rettighedstyper end de gældende regler om tinglysning af pantebreve i løsøre i personbogen, har arbejdsgruppen fundet behov for i lovudkastets § 42 d, stk. 2, at foretage en præcisering af eksstinktionsbetingelserne for rettigheder, der skal tinglyses i bilbogen. Efter udkastet skal den aftale eller retsforfølgning, der skal kunne fortrænge en utinglyst ret, selv være tinglyst eller sikret ved rådighedsberøvelse, og erhververen ifølge aftalen i god tro, jf. herved tinglysningslovens § 5, hvorefter god tro også omfatter simpel uagtsomhed. Det bemærkes, at bestemmelsen naturligvis ikke i sig selv siger noget om, hvilke rettigheder der kan sikres gennem tinglysning eller rådighedsberøvelse. På dette punkt henholder bestemmelsen sig til de herom i øvrigt gældende regler. Bestemmelsen må også læses med det forbehold, at der i visse særlige tilfælde kan indtræde eksstinktion alene på grundlag af indgåelsen af en aftale i god tro med en legitimeret person. Sådanne tilfælde af såkaldt legitimationseksstinktion er f.eks. hjemlet ved kommissionslovens §§ 54-55. Tinglysningen i bilbogen bliver efter de foreslåede regler ikke kun af defensiv, men tillige af offensiv karakter. Herved giver tinglysningen i bilbogen de godtroende rettighedshavere en særlig gunstig stilling.

Ved tinglysningen er ejendomsforbeholdet, pantebrevet eller retsforfølgningen ifølge § 42 d, stk. 1, beskyttet mod rettighedshavere, der afleder deres ret fra køberen, pantsætteren, henholdsvis skyldneren. Denne beskyttelse bør vedvare, selvom retten efter ejendomsforbeholdet, pantebrevet eller retsforfølgningen overdrages til en anden, f.eks. hvis ejendomsforbeholdssælgeren overdrager (diskonterer) afbetalingskontrakten til sin bank. Særlig i forhold til overdragerens kreditorer og aftaleerhververe kan der endvidere i forbindelse med en sådan overdragelse tænkes rejst tvivl om, hvorvidt erhververen er beskyttet uden ny tinglysning.

Arbejdsgruppen har derfor fundet det hensigtsmæssigt at afklare eventuelle tvivlsspørgsmål herom ved i § 42 d, stk. 3, at fastsætte, at overdragelse eller anden overførelse af de i § 42 d, stk. 1, nævnte rettigheder, når de én gang er tinglyst, ikke behøver fornyet tinglysning. Reglen svarer til bestemmelsen i tinglysningslovens § 2 om overførelse af pantebreve i fast ejendom, der må antages - ligesom den foreslåede bestemmelse - at omfatte såvel negotiable pantebreve som unegotiable panterettigheder og udlæg.

6.5 Forholdet til andre regler, navnlig reglerne om pant i driftsinventar og -materiel.

Den nyordning med tinglysning af visse rettigheder i biler, som arbejdsgruppen har udformet, er på samme måde som den gældende ordning for tinglysning af pantebreve i løsøre af en mere begrænset karakter end reglerne om tinglysning ved fast ejendom. Dels skal kun visse rettigheder efter arbejdsgruppens forslag tinglyses i bilbogen, jf. i nr. 6.3., dels er retsvirkningerne af tinglysningspligtens overholdelse eller ikke-overholdelse efter arbejdsgruppens forslag mindre vidtgående end ved fast ejendom, jf. i nr. 6.4. Denne udformning af tinglysningsol dningen medfører, at de typer af rettigheder, som ikke omfattes af pligten til tinglysning i bilbogen, vil kunne stiftes og/eller sikres på anden måde.

Dette har navnlig betydning for ejendomsret, for brugsrettigheder og for rettigheder, der sikres gennem rådighedsberøvelse, f.eks. håndpant og tilbageholdsret.

Dette vil efter arbejdsgruppens opfattelse ikke volde vanskeligheder. Rettighedskonflikter mellem rettigheder, der ikke skal tinglyses i bilbogen, og underpant, ejendomsforbehold og retsforfølgning i biler vil således kunne løses på grundlag af almindelige ejendomsretlige regler. Ved konflikt mellem rettighedshavere, der hver især har foretaget den relevante sikringsakt, vil efter disse regler den ret, der er stiftet først, få prioritet frem for den senere stiftede ret. Har en af rettighedshaverne ikke foretaget sin sikringsakt, vil den usikrede ret endvidere efter dansk rets almindelige regler kunne fortrænges af yngre godtroende rettighedshavere, der selv har foretaget deres sikringsakt, jf. herved lovudkastets § 42 d, stk. 2, om betydningen af tinglysning i bilbogen.

Et særligt problem opstår imidlertid i forhold til reglerne om pant i tilbehør til fast ejendom, jf. tinglysningslovens § 37, og i forhold til pantebreve i virksomheder, der drives fra lejede lokaler, jf. tinglysningslovens § 47 b, stk. 2.

Reglen i tinglysningslovens § 37 fastsætter, at tinglyst pantebrev i fast ejendom, som varigt er indrettet med en særlig erhvervsvirksomhed for øje, når intet andet er aftalt, tillige omfatter det dertil hørende driftsinventar og driftsmateriel - derunder maskiner og tekniske anlæg af enhver art - og ved landejendomme tillige den til ejendommen hørende besætning, gødning, afgrøder og andre frembringelser, for så vidt de ikke udskilles ifølge en regelmæssig drift af den pågældende ejendom. Reglen i tinglysningslovens § 47 b, stk. 2, giver en tilsvarende regel for pantebreve i virksomheder, der drives fra lejede lokaler. Reglerne omfatter ikke kun stationært tilbehør, også ambulante genstande er omfattet af reglerne, hvis de er tilbehør til virksomheden, der drives fra den faste ejendom. Udlæg i fast ejendom omfatter efter

retsplejelovens § 518, stk. 2, som udgangspunkt tillige bl.a. det i tinglysningslovens § 37 nævnte tilbehør.

Såfremt der ikke foretoges ændringer i reglerne i tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2, ville der kunne opstå situationer, hvor bilbogen ikke ville give oplysning om panterettigheder, som bilkøbere og långivere i biler skulle respektere, fordi bilen var tilbehør til en pantsat fast ejendom. Arbejdsgruppen har derfor fundet det nødvendigt at overveje, hvordan man kan sikre, at bilbogen bliver så udtømmende en oplysningskilde som muligt med hensyn til gæld i biler.

Det skal først fremhæves, at arbejdsgruppens forslag om afgrænsningen af de aktiver, som skal omfattes af pligten til tinglysning i bilbogen, medfører, at problemet reduceres betydeligt. Arbejdsgruppens forslag indebærer nemlig, at rettigheder over traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer hertil falder uden for bilbogen. Det er navnlig sådanne køretøjer, der er omfattet af reglerne om pant i tilbehør til fast ejendom i tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2.

Når der ses på de aktiver, med hensyn til hvilke underpant, ejendomsforbehold og retsforfølgning efter arbejdsgruppens forslag skal tinglyses i bilbogen, må det fastslås, at personbiler og påhængsvogne hertil samt campingvogne i almindelighed ikke vil kunne være driftstilbehør til fast ejendom efter reglerne i tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2. Derimod vil last- og varebiler samt påhængs- og sættevogne hertil efter omstændighederne kunne være omfattet af reglerne om pant i driftstilbehør.

Det kan i sig selv forekomme noget ejendommeligt, at biler kan være tilbehør til fast ejendom, og det er formentlig vanskeligt at godtgøre, at eksistensen af vare- og lastbiler, der jo ofte vil være særskilt finansieret med undeipant eller ejendomsforbehold, skulle have væsentlig betydning for panthavere, der yder lån i fast ejendom. Arbejdsgruppen har derfor drøftet to muligheder for at løse problemet.

For det første kunne man tænke sig en ordning, hvorefter tilbehørspant i biler skal tinglyses særskilt i bilbogen. En anden mulighed - som formentlig vil være lettere at arbejde med i praksis - vil være at undtage de biler, som omfattes af ordningen med tinglysning i bilbogen, fra området for tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2.

Under et møde i arbejdsgruppen har repræsentanter for Realkreditrådet udtalt, at de i det hele kan støtte arbejdsgruppens overvejelser og forslag om opbygning af et register over visse rettigheder over biler m.v. Arbejdsgruppens forslag vil tjene til at skabe mere ordnede forhold omkring rettigheder i biler, hvilket også vil være en fordel for realkreditten. Repræsentanterne har endvidere udtalt, at de finder, at bi-

ler m.v., som omfattes af nyordningen med bilbogen, bør undtages fra området for tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2, således at der skal ske selvstændig tinglysning i bilbogen af sådanne biler m.v. Dansk Landbrugs Realkreditfond har i den forbindelse understreget, at typiske landbrugsmaskiner som traktorer og mejetærskere efter arbejdsgruppens forslag holdes udenfor bilbogsordningen.

Det forekommer i øvrigt, at Industriens Realkreditfond i enkelte tilfælde, f.eks. ved vognmandsforretninger, lægger vægt på forekomsten af materiel omfattet af forslaget, herunder f.eks. lastbiler, i forbindelse med belåningen. Det vil efter dette instituts opfattelse ikke i praksis være noget problem, at der fremover i givet fald for visse særlige aktiver altid tillige skal ske tinglysning i bilbogen. Derimod bør der næppe inddrages andre aktiver under ordningen end de under nr. 6.2. nævnte.

Arbejdsgruppen foreslår på denne baggrund, at der skal ske særskilt tinglysning i bilbogen af panterettigheder i biler m.v., som efter de gældende regler ville være omfattet af reglerne om tilbehørspant til fast ejendom eller til virksomhed, der drives fra lejede lokaler. Herved fjerner man også den retsusikkerhed, som i dag er knyttet til anvendelsen af disse regler på biler m.v.

6.6 Fremgangsmåden ved tinglysning.

I forbindelse med udformningen af den foreslåede nye tinglysningsordning for visse rettigheder over biler må der også tages stilling til en række processuelle spørgsmål. Disse spørgsmål er dog ikke vanskelige at løse, når man som efter arbejdsgruppens forslag kan bygge på tinglysningslovens almindelige regler. Herved er det i vidt omfang muligt at løse disse processuelle spørgsmål gennem henvisninger til andre regler i tinglysningsloven.

Regler om **grundlaget for tinglysning** findes i bestemmelsen i § 42 e i arbejdsgruppens lovudkast. Stk. 1 bestemmer, at tinglysning af de rettigheder over biler m.v., som omfattes af arbejdsgruppens forslag, sker i bilbogen, der føres på edb ved en nærmere i loven angiven ret. Om udtrykket bilbogen henvises til det, som er anført ovenfor i nr. 6.1., og om de organisatoriske spørgsmål i forbindelse med denne centrale edb-tinglysning henvises til kapitel 7.3.

Som grundlag for tinglysningen bør der - ligesom ved andre former for tinglysning - foreligge et dokument, som fastslår, stifter, forandrer eller ophæver en ret, altså er dispositivt, jf. reglen i udkastets § 42 e, stk. 2, 2. pkt. Den foreslåede ordning med edb-tinglysning gør det hensigtsmæssigt, at tinglysningsdokumenter udfærdiges på særlige blanketter, således at oplysningerne gives i en standardiseret form, der gør

dem lette at indtaste i systemet. Der er derfor i § 42 e, stk. 4, 3. pkt., medtaget en bemyndigelse for justitsministeren til at fastsætte, at tinglysningsdokumenterne skal oprettes på blanketter, der er godkendt af justitsministeren. Dette svarer i princippet til den ordning med pantebrevsformularer, som allerede kendes i dag, men reglen giver mulighed for at opstille samme krav om anvendelse af godkendte blanketter med standardvilkår for ejendomsforbehold m.v. Arbejdsgruppen forudsætter herved, at de berørte brancheorganisationer inddrages i drøftelserne. Det kan muligvis i fremtiden vise sig praktisk at lade tinglysning ske på grundlag af dokumenter, der indleveres i maskinlæsbar form. Arbejdsgruppen kan anbefale en sådan udvikling og foreslår derfor (i § 42 e, stk. 4, 3. pkt.), at der også medtages bemyndigelse for justitsministeren til at fastsætte regler herom.

Det er meget vigtigt, at man nøje kan fastslå, hvilket køretøj som den tinglyste ret vedrører, og samtidig, hvilke rettigheder der er tinglyst på de enkelte køretøjer. Dels skal den pågældende rettighedshaver naturligvis kunne bevise, hvilken bil han har en rettighed i, såfremt det bliver nødvendigt at skiide til tvangsfuldbyrdelse. Dels og navnlig må der kræves en nøje individualisering af de pågældende køretøjer for at hindre snyd. Hvis der ikke sker en nøje specifikation af de genstande, hvori der haves pant, ejendomsforbehold eller udlæg, vil det kunne tænkes, at ejeren underskyder andre genstande under den tinglyste ret enten til skade for den pågældende rettighedshaver (hvis genstanden er mindre værdifuld) eller til skade for sine øvrige kreditorer (hvis den genstand, der underskydes, er mere værdifuld end den, som rettigheden angår).

I arbejdsgruppens lovudkast er dette specifikationskrav udtrykt ved, at dokumentet skal angå "et bestemt køretøj", jf. § 42 e, stk. 2, 2. pkt. Dette udtryk svarer til udtryksmåden i tinglysningslovens § 10, stk. 1, om tinglysning af dokumenter vedrørende fast ejendom, hvortil i øvrigt også bestemmelsen i tinglysningslovens § 43, stk. 4, henviser for så vidt angår tinglysning af pantebreve m.v. i løsøre. Ved at anvende denne formulering angives det, at der ved biler på samme måde som ved fast ejendom og ved andre løsøregenstande skal foretages en sådan nøje angivelse af den pågældende bil, at de nævnte formål er tilgodeset. Mere detaljerede regler om, hvilke oplysninger der skal findes i dokumentet, for at specifikationskravet er opfyldt, foreslås fastsat administrativt i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen i § 42 e, stk. 4.

Biler og de andre køretøjer, som omfattes af arbejdsgruppens forslag, vil normalt kunne specificeres entydigt ved hjælp af stelnummeret, der på nyere biler i almindelighed følger en ISO-standard med 17 karakterer. Kreditor må selv sikre sig, at det stelnummer, som angives over for bilbogen, er korrekt, idet kreditor jo løber en risiko, såfremt dette ikke er tilfældet. Lider kreditor tab i et tilfælde, hvor det angivne

stelnummer ikke er korrekt, vil han ikke kunne få dette tab erstattet af statskassen, idet det er hans egen risiko, at stelnummeret angives korrekt. Det vil i øvrigt være nærliggende i de administrative bestemmelser, som skal udfærdiges efter lovudkastets § 42 e, stk. 4, at fastsætte, at registreringsattesten skal vedlægges begæringer om tinglysning af pantebreve og ejendomsforbehold. I tilfælde af uoverensstemmelse mellem det faktiske stelnummer og registreringsattestens udvisende bør kreditor i øvrigt undersøge, om der måtte være tinglyst rettigheder i bilbogen under det forkerte nummer, og i givet fald sørge for, at forholdet bliver berigtiget.

I den forbindelse er der grund til at omtale, at arbejdsgruppen efter drøftelse med Centralregisteret for Motorkøretøjer helt foreløbigt har overvejet, i hvilket omfang der kan tænkes vanskeligheder for specifikationskravets opfyldelse på grund af fejl i det oplyste stelnummer eller på grund af stelnumre, som afviger fra den nævnte ISO-standard. Der henvises herom til det notat, som er medtaget som bilag 3 til betænkningen. Som det fremgår heraf, forudsætter en praktisk sikkerhed for korrekt identifikation af køretøjerne, at der i tinglysningsdokumentet gives oplysning ikke kun om køretøjets stelnummer, men tillige om dets indregistreringsnummer, fabrikat og model. Også visse oplysninger om dokumentudstederen er nødvendige for at have tilstrækkelig sikkerhed, og navnlig er der behov for at kunne anvende den pågældendes personnummer eller virksomhedsnummer. Disse numre står i forvejen i Centralregisteret for Motorkøretøjer, hvortil de i vidt omfang er indberettet af forhandlerne. De nærmere regler om, hvilke oplysninger der skal gives, forudsættes fastsat administrativt, jf. nærmere bemyndigelsesbestemmelsen i § 42 e, stk. 4.

Det er nødvendigt at foretage en prøvelse af dokumentets angivelser i forbindelse med tinglysningen, og prøvelsen bør ske ved at sammenholde tinglysningsdokumentets angivelser med oplysninger, som trækkes maskinelt fra bl.a. Centralregisteret for Motorkøretøjer, jf. herved reglen i udkastets § 42 e, stk. 4, 2. pkt. I et vist omfang vil prøvelsen kunne indlægges i edb-systemet, således at den sker maskinelt. Der henvises om behovet for efterprøvelse af identifikationsoplysningerne til det notat, som er medtaget som bilag 3 til betænkningen.

Efter de gældende regler for tinglysning vedrørende fast ejendom og løsøre skal der samtidig med dokumentet indleveres genpart af dette, jf. tinglysningslovens § 9, stk. 1, 2. pkt., og § 43, stk. 4. Denne genpart indsættes i forbindelse med tinglysningen i aktmappen. Arbejdsgruppen finder, at tiden er løbet fra genpartssystemet. Skulle et sådant genpartssystem gælde for tinglysning i bilbogen, ville det være nødvendigt at opbevare omkring 1 mio. genparter på det tinglysningskontor, der skal stå for bilbogen. Der er også meget arbejde for tinglysningskontoret med at kontrollere overensstemmelsen mellem originaler og genparter, og hertil kommer det besvær og de ud-

giftcr, som gcnpartssystemet medfører for anmeldere af tinglysningsdokumenterne.

Det er efter arbejdsgruppens opfattelse langt mere rationelt at udforme bilbogen således, at de oplysninger, som trediemand har behov for at kende, indtastes i bilbogens edb-system, men således at det offentlige ikke fungerer som arkiv for parterne med hensyn til oplysninger, som alene er af betydning for parternes indbyrdes forhold. Arbejdsgruppen har på denne baggrund udformet sit lovudkast således, at der ikke skal indleveres genparter. Dette er lovteknisk gjort ved, at der ikke i lovudkastet er henvist til reglerne i tinglysningslovens § 9, stk. 1, 2.-3. pkt. Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af almindelige bevisbyrderegler, at bilbogens oplysninger anses for rigtige, medmindre der føres fuldt bevis for det modsatte.

I øvrigt indeholder bestemmelsen i § 42 e om grundlaget for tinglysningen en række henvisninger til andre regler i tinglysningsloven. Der er navnlig grund til at nævne henvisningen i § 42 e, stk. 2, 3. pkt., til kravet i § 10, stk. 3, om, at dokumentets indhold skal være endelig fastsat, og reglerne i § 42 e, stk. 3, om vitterlighedsattestation m.v., som svarer til reglerne ved fast ejendom.

Arbejdsgruppens forslag til et system med edb-tinglysning af visse rettigheder over biler m.v. indebærer bl.a., at der oprettes et elektronisk informationssystem, således at der via on-line forbindelser kan trækkes oplysninger fra bilbogen, jf. nedenfor i kapitel 7.3.3. Der er derfor ikke noget behov for at offentliggøre disse tinglysningsdokumenter i Tingbladet. På denne baggrund er der i arbejdsgruppens lovudkast ikke henvist til reglerne herom i tinglysningslovens § 8, stk. 2.

Om tinglysningsmåden findes der regler i § 42 f i arbejdsgruppens lovudkast. Ved anmeldelsen til tinglysning indføres dokumentet i dagbogen, og derefter undersøges det, om betingelserne for tinglysning er opfyldt, jf. § 42 f, stk. 1 og stk. 2. Om arbejdsgangen m.v. på tinglysningskontoret henvises til bilag 5 til betænkning.

Tinglysningsdommeren bør - i lighed med, hvad der gælder ved andre tinglysningsdokumenter - se, om der skulle være grund til at tro, at dokumentet er ugyldigt, eller om det lider af andre mangler.

Der har i arbejdsgruppen været enighed om, at man til det nye kapitel om tinglysning i bilbogen bør overføre reglerne i tinglysningslovens § 8, stk. 3-4, om tinglysningsdommerens reaktioner i tilfælde, hvor der er mistanke om, at det dokument, som ønskes tinglyst, er ugyldigt. Disse regler, der bl.a. indebærer, at der kan tinglyses med en frist til at godtgøre dokumentets gyldighed, er indsat i forbindelse med lovgivning til bekæmpelse af økonomisk kriminalitet, som også kan tænkes at fore-

komme inden for bilområdet.

Arbejdsgruppen har indgående drøftet, om tinglysningslovens andre regler om tinglysning med frist (§ 15, stk. 3) bør overføres til det nye kapitel om tinglysning i bilbogen.

Det har i arbejdsgruppen på den ene side været fremhævet, at disse regler er meget administrationskrævende, og at der næppe kan påvises samme behov for at få dokumenter om pant, ejendomsforbehold og udlæg i biler tinglyst med frist som ved dokumenter om ejendomsret til fast ejendom. En regel om, at mangelfulde dokumenter altid skal afvises, vil endvidere kunne virke i retning af at tilskynde anmeldere af dokumenter til at sikre sig, at dokumenterne er fejlfri. En sådan ubetinget afvisningsregel gælder allerede ved manglende betaling af tinglysningsafgift og har fungeret uden problemer.

Heroverfor er det blevet anført, at afvisning af dokumenter, der er behæftet med mindre mangler, der let kan afhjælpes, er en meget hård reaktion, idet anmelderen udsættes for retstab, såfremt det ikke er muligt at sikre retten gennem en foreløbig tinglysning. Der kan f.eks. være tale om tilfælde, hvor man ikke har vedlagt en frisk tegningsudskrift fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsen til dokumentation for udstederens kompetence til at underskrive på et selskabs vegne.

Resultatet af arbejdsgruppens indgående drøftelser af dette spørgsmål er blevet, at gruppen bl.a. under hensyn til, at spørgsmålet kun vil få ringe praktisk betydning, ikke foreslår afvigelser fra tinglysningslovens almindelige regler på dette punkt, jf. de foreslåede henvisninger i udkastet til tinglysningslovens § 42 f, stk. 1, til reglerne i § 15, stk. 1 - 3.

Arbejdsgruppen har også ret indgående drøftet spørgsmålet om, hvorvidt man bør overføre anmærkningssystemet til det nye tinglysningssystem for visse rettigheder over biler. Det er under drøftelserne blevet anført, at anmærkningssystemet er relativt administrationskrævende. Arbejdsgruppens konklusion er imidlertid blevet, at man må foreslå reglerne om tinglysning med anmærkning overført til det nye system for biler. Biler kan efter omstændighederne være meget kostbare - f.eks. koster visse lastbiler og busser millionbeløb at anskaffe - og der kan, også på grund af reglerne om tinglysning af udlæg, tænkes at opstå prioritetskonflikter, som det ville være uheldigt ikke at give oplysning om til den pågældende panthaver m.v. Der vil endvidere som anført i betænkningens bilag 5 kunne forekomme nogle andre tilfælde, hvor tinglysningssystemet bør give oplysning til rettighedshaveren, f.eks. hvis det skulle vise sig, at dokumentudstederen ikke efter de oplysninger, som findes i Cen-

tralregisteret for Motorkøretøjer er ejer af den pågældende bil, jf. udkastet til § 42 e, stk. 4, 2. pkt.

Arbejdsgruppen skal i den forbindelse fremhæve, at det i forbindelse med udformningen af blanketter til tinglysningsdokumenterne, jf. § 42 e, stk. 4, 3. pkt., formentlig vil være muligt at forenkle den måde, hvorpå der skal gives oplysninger om prioritetsforholdene. Også dommerkontorets arbejde med at påse prioritetsforholdene og at give anmærkninger vil kunne lettes i det nye system, og det vil formentlig være muligt at automatisere arbejdet i vidt omfang. Alt efter de tekniske muligheder vil det kunne tænkes, at anmærkningen kan gives automatisk, evt. ved standardiserede formuleringer, ved printning på dokumentet eller en vedhæftet udskrift i forbindelse med tinglysningspåtegningen, jf. herved bemyndigelsesbestemmelsen i § 42 f, stk. 4, hvorefter justitsministeren fastsætter nærmere regler om tinglysningsmåden.

På denne baggrund er der i § 42 f, stk. 2, 1. pkt., medtaget en regel om, at dokumenter om ejendomsforbehold og pantebreve skal angive de enkelte foranstående hæftelser og disses beløb (svarende til reglen i § 15, stk. 5, 2. pkt.). Det er endvidere i stk. 2, 2. pkt., fastsat, at bestemmelserne i tinglysningslovens § 15, stk. 4, og stk. 5, 1. pkt., finder tilsvarende anvendelse. Er køretøjet ikke registreret i Centralregisteret for Motorkøretøjer, eller afviger dokumentets indhold fra dette registers oplysninger, kan der efter stk. 2, 3. pkt., gives anmærkning herom.

§ 42 f, stk. 3, i arbejdsgruppens lovudkast indeholder regler om indførelse i bilbogen og påtegning på dokumentet. Disse regler består i vidt omfang i henvisninger til andre regler i tinglysningsloven. De nærmere regler om tinglysningsmåden forudsættes i øvrigt fastsat af justitsministeren, jf. bemyndigelsesreglen i § 42 f, stk. 4.

Om **tinglysningens retsvirkninger** findes regler i § 42 g i arbejdsgruppens lovudkast. Et dokument bør anses for tinglyst, når det er indført i bilbogen og udleveret eller afsendt fra tinglysningskontoret. Denne regel gælder ved fast ejendom udtrykkeligt for gyldighedsvirkningen efter § 27, men må også antages at gælde for **prioritetsvirkningen** efter § 1 og legitimationsvirkningen efter § 29. Tinglysningens retsvirkninger bør endvidere ligesom ved fast ejendom regnes fra den dag, da dokumentet anmeldes til tinglysning, og dokumenter, der anmeldes samme dag, bør ligestilles. Der henvises til lovudkastets § 42 g, stk. 1, der således er en præcisering og ikke tilsigter nogen afvigelser i forhold til de gældende regler ved fast ejendom og ved pantebreve i løsøre, jf. tinglysningslovens § 25 og § 46.

Om udslettelse af tinglyste rettigheder indeholder § 42 g, stk. 2, i arbejdsgruppens lovudkast en regel om, at tinglysningen kun gælder for 10 år, medmindre der begæ-

res forlængelse af denne frist. Reglen svarer til reglen i tinglysningslovens § 47, stk. 4, om, at pantebreve i bestemte løsøregenstande udslettes efter 10 år.

§ 42 g, stk. 3, i lovudkastet indeholder en bestemmelse om, at reglerne om fejlrettelse, erstatning og kære af tinglysningsafgørelser i tinglysningslovens §§ 34-36 finder tilsvarende anvendelse. For så vidt angår erstatningsreglerne henvises i øvrigt til bilag 3 om identifikationsproblemerne. Det bemærkes i denne forbindelse, at det er kreditors egen risiko, hvis han ikke angiver stelnummeret korrekt i forbindelse med anmeldelsen til tinglysning i bilbogen, jf. ovenfor.

Endelig gøres reglen i tinglysningslovens § 42 a om påkrav m.v. ved udkastets § 42 h anvendelig på pantebreve i de i § 42 c nævnte køretøjer. Dette svarer til, hvad der gælder ved pantebreve i løsøre, jf. tinglysningslovens § 47, stk. 3. Om ejendomsforbehold er der ikke medtaget en tilsvarende bestemmelse, idet tilbagetagelsesbetingelserne m.v. her reguleres af regler i kreditkøbsloven og i den af justitsministeren foreslåede lov om kreditaftaler.

6.7 Overgangsregler.

Overgangsordningen kan tilrettelægges på forskellige måder.

En mulighed vil være alene at give de nye regler om tinglysning i bilbogen virkning for fremtiden. Allerede sikrede rettigheder ville efter denne løsningsmulighed uden videre fortsat bestå uden ændringer. Dette ville være den billigste løsning, idet ordningen ikke ville være forbundet med udgifter til overførelse af oplysninger om bestående rettigheder til det nye system (konvertering). På den anden side ville en sådan ordning medføre, at bilbogen først i løbet af en årrække ville kunne give oplysning om alle gældende, sikrede rettigheder vedrørende biler. Denne årrække ville nok være relativ kort set i forhold til den brede masse af køretøjer, men en del længere set i forhold til den samlede bestand.

Den nævnte løsningsmodel ville således ikke umiddelbart tilvejebringe den tilstand, som er begrundelsen for bilbogens indførelse. Dette ville ikke mindst kunne indebære nogle problemer for autobranchen (som gennem inddragelsen af ejendomsforbehold under området for tinglysning vil blive berørt af tinglysningsafgiften og dermed finansieringsgrundlaget for bilbogen). Det kan derfor anføres, at der bør gennemføres en overgangsordning, som omfatter en eller anden form for overførelse af eksisterende rettigheder til bilbogen (konvertering) i forbindelse med dens oprettelse.

En sådan konvertering vil under alle omstændigheder være ganske bekostelig. Den kan siges at indebære, at staten påtager sig en betydelig udgift for at løse nogle i princippet civilretlige problemer. Denne udgift vil endvidere - på samme måde som med hensyn til merdriftsudgiften - i en tid, hvor der generelt skæres i de statslige udgifter, under ingen omstændigheder kunne afholdes inden for retsvæsenets eksisterende bevillinger. Skal overgangsordningen omfatte en konvertering, må der derfor ske den nødvendige forøgelse ud over merdriftsudgiften af de nuværende statslige bevillinger. I den forbindelse må man dog tage i betragtning, at udgifterne kan dækkes af indtægter fra tinglysningsafgiften, således at ordningen vil være selvfinansierende, jf. nærmere i kapitel 7.

Ved konverteringen kan der benyttes flere fremgangsmåder. Det bedste grundlag ville set fra tinglysningsvæsenets side bestå i, at rettighedshaverne skulle anmelde de eksisterende rettigheder på ny på særlige blanketter, der kunne sikre, at tinglysningsvæsenet fik de nødvendige identifikationsoplysninger m.v., jf. bilag 3, hvorved man kunne billiggøre konverteringsarbejdet.

Imidlertid ville en sådan ordning indebære et ikke ubetydeligt besvær og dermed omkostninger for rettighedshaverne, uden at man derved fritog tinglysningsvæsenet for omkostningerne ved at overføre oplysningerne til edb-systemet. Pengeinstitutterne ville skulle gennemgå alle deres låneforhold, hvilket skal sammenholdes med, at pengeinstitutterne ikke selv har haft tab af betydning under den gældende ordning, jf. kapitel 3.3. Hertil kommer, at grundoplysningerne for så vidt angår tinglyste pantebreve allerede findes på tinglysningskontorerne.

Med henblik på en løsning af overgangsproblemerne kan det derfor overvejes at gennemføre en konvertering af panterettigheder direkte på grundlag af eksisterende oplysninger på tinglysningskontorerne. En sådan konvertering vil indebære en betydelig udgift. Som følge af identifikationsproblemerne, jf. herved bilag 3, vil den endvidere ikke kunne blive fuldstændig. Den vil derfor også involvere et vist statsligt erstatningsansvar. På den anden side vil denne løsning muliggøre, at man kan lade eksisterende panterettigheder bestå uden fornyet anmeldelse til tinglysning.

Ejendomsforbehold og udlæg i biler skal ikke tinglyses efter de regler, der gælder i dag. Det vil derfor i givet fald være nødvendigt med en anmeldelse af sådanne rettigheder til tinglysning indenfor en vis frist, f.eks. 2 år. Derefter vil der skulle foretages indtastning fra anmeldelsesblanketterne til edb-systemet. Denne proces kræver en del tid, som der må tages højde for ved den nærmere udformning af overgangsreglerne.

Heller ikke med hensyn til biler, der er omfattet af reglerne som tilbehørspant i tinglysningslovens §§ 37 og 47 b, stk. 2, findes der oplysninger i personbogen. Hertil kommer, at oplysninger om aktiverne i disse tilfælde sjældent vil være umiddelbart tilgængelige for rettighedshaverne. For så vidt angår disse rettighedstyper bør reglerne om bilbogen derfor efter arbejdsgruppens opfattelse alene have virkning for fremtiden. Da biler efter gennemførelsen af arbejdsgruppens forslag ikke længere vil kunne blive tilbehørspant til fast ejendom, og da der med hensyn til allerede bestående rettigheder er tale om driftsmidler, der slides relativt hurtigt, skønnes en sådan regel ikke at ville give anledning til problemer.

Efter en samlet vurdering finder arbejdsgruppen herefter, at en overgangsordning bør tilrettelægges på følgende måde:

Allerede tinglyste pantebreve i biler bevarer den beskyttelse, der følger af tinglysningen. Samtidig foreslås imidlertid en konverteringsordning med henblik på at få sådanne pantebreve overført til bilbogen, således at de nye regler får fuld virkning efter en 2-årig overgangsperiode. Der henvises om denne ordning til § 4 i arbejdsgruppens lovudkast.

En konvertering på grundlag af personbogen må antages at føre til, at stort set alle tinglyste pantebreve i biler overføres til det nye system. Der vil imidlertid kunne tænkes enkelte pantebreve, som ikke kan konverteres, eller som konverteres med fejl m.v., og arbejdsgruppen har derfor i § 4, stk. 5, medtaget en regel om, at godtroende erhververe, der kommer til at respektere sådanne ældre tinglyste pantebreve, som de ikke har kunnet få oplysning om i bilbogen, efter udløbet af den 2-årige overgangsperiode skal kunne få erstatning af statskassen efter reglerne i §§ 34 - 35, hvis de lider tab som følge heraf.

Med hensyn til ejendomsforbehold og udlæg foreslås en 2-årig overgangsperiode for rettigheder, der er stiftet inden lovens ikrafttræden, jf. lovudkastets § 5, således at de inden for denne frist skal anmeldes til tinglysning i bilbogen for at bevare deres retsstilling efter overgangsperiodens udløb.

Da en betydelig del af de eksisterende ejendomsforbehold og udlæg må påregnes anmeldt ret kort tid før udløbet af 2 års fristen, vil der kunne være problemer med at konvertere alle dokumenter inden fristens udløb, jf. den foreslåede overgangsregel i § 5, stk. 3, der fastsætter, at 10-dages fristen for tinglysning i § 42 f, stk. 3, jf. § 16, stk. 4, ikke gælder i disse tilfælde. De rettidigt anmeldte rettigheder vil imidlertid have gyldighed mod senere rettigheder, uanset at konverteringen først sker efter udløbet af 2 års fristen. Et nogenlunde lignende problem kan i spidsbelastningstil-

fælde m.v. tænkes at opstå ved den løbende ekspedition. Som nærmere anført i bilag 5 er det tanken, at der i sådanne tilfælde foretages en registrering alene af anmeldte stelnumre, således at der med hensyn til disse i informationssystemet gives oplysning om, at der foreligger uekspederede dokumenter. I helt ekstraordinære tilfælde, hvor selv registreringen af stelnumre ikke kan nås, vil det i et almindeligt meddelelsesbillede i informationssystemet blive anført, at systemet ikke er ajour. Virkningen heraf vil være, at man må afvente registreringen, hvis man ønsker at sikre sig mod eventuelle modstående rettigheder. På samme måde bør problemet vedrørende konverteringen løses. Inden for 2 års perioden bør der i et meddelelsesbillede generelt gøres opmærksom på, at alle rettigheder først vil være optaget i registeret efter overgangsordningens udløb.

Med hensyn til rettigheder over biler efter reglerne om tilbehørspant i tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2, samt retsplejelovens § 518, stk. 2 foreslås, at sådanne rettigheder, som inden lovens ikrafttræden har opnået gyldighed mod aftaler og imod retsforfølgning efter de herom gældende regler, bevarer deres gyldighed i overensstemmelse med de hidtidige regler.

Datoen for ikrafttrædelsen af de foreslåede nye regler bør først fastsættes, når der er taget endelig stilling til de organisatoriske spørgsmål m.v., som den nye ordning med bilbogen rejser. På den baggrund foreslås det, at loven skal træde i kraft efter justitsministerens nærmere bestemmelse.

KAPITEL 7

ORGANISATORISKE OG ØKONOMISKE SPØRGSMAL I FORBINDELSE MED ETABLERING AF BILBOGEN

7.1 Indledning.

I dette kapitel behandles de organisatoriske og økonomiske konsekvenser af arbejdsgruppens forslag. Det drejer sig navnlig om valget af den organisation, der bør varetage opgaverne med bilbogens førelse og det forudsatte edb-informationssystem, samt spørgsmålet om finansiering af det samlede forslag. I nr. 7.2 søges de forskellige opgaver, der skal varetages i forbindelse med bilbogen, nærmere beskrevet. I nr. 7.3 behandles de organisatoriske spørgsmål og i nr. 7.4 udgifterne og finansieringen heraf.

7.2 Opgaverne.

7.2.1 Arbejdsgruppen foreslår ovenfor i kapitel 6, at der gennemføres en ny retlig regulering vedrørende visse begrænsede rettigheder over biler. Hovedformålet er at sikre omsætningen og finansieringen af biler og at beskytte forbrugere og forhandlere. Ordningen skal navnlig sikre mod, at der lides tab som følge af skjult gæld.

Der skal derfor i registreringssystemet optages i princippet alle de rettigheder, som man må være forberedt på at skulle respektere. Dette forudsætter igen, at der er et effektivt incitament for rettighedshaverne til at lade deres rettigheder registrere, således at den særlige retlige beskyttelse af sådanne rettigheder ikke opnås, hvis registrering alligevel ikke sker. Af ordningens formål følger, at der må være en let og sikker adgang for alle interesserede til oplysning om det registrerede. Dette svarer til principperne i de regler om tinglysning, som allerede gælder ved fast ejendom og ved pantebreve i løsøre. Arbejdsgruppen har da også fundet det nødvendigt, at rettighedsregistrering vedrørende biler - hvis den overhovedet skal tjene formålet - sker gennem en tinglysningsordning.

Der er på denne baggrund to hovedelementer i den foreslåede løsning, nemlig dels registrering m.v. (tinglysning), dels informationsformidling om det registrerede. Med henblik på den nærmere tilrettelæggelse af bilbogen og stillingtagen til de organisatoriske og økonomiske spørgsmål beskrives disse hovedelementer nærmere nedenfor.

7.2.2 Tinglysningsordningen **(registreringen).** Ordningen omfatter tinglysning (registrering) af underpant, ejendomsforbehold og retsforfølgning i biler. Virkningen af manglende tinglysning er, at den pågældende rettighedshaver under visse betingelser må vige over for modstående rettigheder. Rettighedshaverne vil på denne måde være nødt at foretage tinglysning. Der foreskrives for så vidt for alle rettighedshavere en tinglysningspligt, hvor sanktionen er risikoen for at tabe sin ret. Modstykket er, at man af bilbogen bør kunne se, hvad man skal respektere af de rettighedstyper, der er nævnt i lovudkastets § 42 d, stk. 1 (pant, ejendomsforbehold og retsforfølgning). Dette indbærer i praksis, at man kan se bort fra utinglyste rettigheder, og at man kan regne med, at tinglyste rettigheder skal respekteres (medmindre de måtte være indfriet m.v.). Ligeledes kan man i almindelighed regne med, at man har opnået beskyttelse af sin ret, når man - i respekt af det allerede registrerede - selv har foretaget tinglysning.

Denne ordning kræver, at de pågældende rettigheder ved tinglysningen konstateres på sikker og éntydig måde, herunder at der foretages en tilstrækkelig sikker undersøgelse af, om betingelserne for tinglysning (eller afvisning eller sletning) er opfyldt (retlig prøvelse), forinden registrering sker, jf. nærmere i kapitel *6.6.* Fraværet af en egentlig matrikelfunktion for biler nødvendiggør endvidere en særlig prøvelse med henblik på en så sikker identifikation af disse som muligt. Endelig forudsætter bilbogsordningen, at den, der handler i tillid til bilbogens indhold, men som på grund af fejl alligevel ikke får sin ret, har et erstatningskrav efter lignende hovedretningslinier som med hensyn til tinglysningsordningen vedrørende fast ejendom, jf. kapitel 6.6. De registrerede rettigheder slettes automatisk efter en periode. Der forudsættes at være appeladgang til landsretten som efter den gældende tinglysningsordning, jf. kapitel 6.6.

En nærmere beskrivelse af arbejdsgangen vedrørende tinglysning i bilbogen findes i bilag 5. Indholdet i bilbogen (oplysningstyper) er nærmere omtalt i dette bilag. Et særligt spørgsmål vedrører anvendelse af personnumre. I lyset af de identifikationsproblemer, som findes med hensyn til biler, jf. bilag 3, må det anbefales, at der optages personnumre i systemet. Dette vil give betydelig bedre sikkerhed mod fejl og registrering af fejlagtige oplysninger. Personnumre optages nu obligatorisk i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Personnumre er endvidere optaget i det norske løsøresystem, således at der kan søges ved hjælp af personnummer i terminalinformationssystemet. Registreringen af personnumre må anses for et naturligt led i etableringen af en rettighedsregistrering, og en betingelse for fuldt ud at opnå fordelene herved, herunder for forbrugerne.

7.2.3 Informationssystemet. Hvis bilbogen skal virke efter hensigten, må der etableres et informationssystem, der kan give hurtig og sikker oplysning om indholdet af bilbogen. Hovedelementet i et tidssvarende informationssystem bør være et landsdækkende terminalinformationssystem. Effektiviseringsmulighederne ved et sådant system er netop en af hovedbegrundelserne for indførelse af edb i bil- og personbogen, jf. ovenfor kapitel 6.

Systemet bør indrettes således, at det er praktisk anvendeligt for bilbranchen, långiverne og andre relevante dele af erhvervslivet m.fl. Systemet må derfor tilpasses erhvervslivets måde at arbejde på. Dette stiller først og fremmest krav om en hurtig, enkel og så vidt muligt automatiseret formidling af de relevante informationer. Det forudsættes derfor, at der bliver almindelig adgang til bilbogens oplysninger via terminal hos de eksterne brugere. Stilles der særlige krav til f.eks., hvem der kan få oplysning, særlige betingelser herfor, tilladelse fra ejeren eller andre m.v., vil fordelene ved systemets etablering i høj grad gå tabt. Dette har man erkendt i Norge, hvor et edb-løsøreregistreringssystem baseret på personer (og ikke genstand) er etableret. Der er fri adgang til at få oplyst, bl.a. via terminal, hvad der er registreret vedrørende en given person. I bemærkningerne til det gennemførte lovforslag anførte det norske justitsministerium, at registerets formål - at skabe et retsværn om pantehæftelser m.v. - kun kan opfyldes, hvis registerets oplysninger er offentlige og let tilgængelige.

For brugere, der ikke selv måtte have adgang til terminal, bør oplysninger fra bilbogen kunne hentes via en indehaver af terminal, som de pågældende i øvrigt er i kontakt med, f.eks. med tiden et tinglysningskontor, et bibliotek, FDM, et pengeinstitut eller en automobilforhandler. Endvidere bør oplysninger kunne rekvireres skriftligt fra registeret med ekspedition fra dag til dag. Eventuelt kan etableres en automatiseret telefonoplysning eller lignende. Derimod kan en mere traditionel telefonoplysning, som den kendes fra tinglysningskontorerne, ikke anbefales. Det vil således efter arbejdsgruppens opfattelse være helt urealistisk at forestille sig et tostrenget informationssystem, således at der både skulle være et indtægtsdækket edb-informationssystem og tillige den traditionelle informationsadgang direkte til tinglysningskontoret i form af telefonisk oplysning m.v. Eftersyn på tinglysningskontoret er i realiteten illusorisk ved en centraliseret model med ét kontor for hele landet.

Nøglen til informationssystemet bør være stelnummeret, kombineret med visse andre søgefaciliteter, jf. bilag 5. Der bør, navnlig såfremt Tingbladet nedlægges, kunne søges på skyldnerens navn og adresse. Om anvendelse af personnumre henvises til nr. 7.2.2. For så vidt angår den øvrige personbog, der omfatter registrering efter person og ikke efter genstand, vil søgenøglen ikke kunne være et nummer eller lignen-

de, der identificerer det behæftede aktiv. Forespørgsler må derfor rettes på personen (eller selskabet). Det er et ganske væsentligt spørgsmål, hvorledes denne adgang nærmere bør indrettes. Arbejdsgruppen skal pege på, at stærke grunde taler for som hidtil i personbogen og som i det norske edb-system at opretholde almindelig adgang til personbogen. Anvendelse af personnumre er så meget desto mere påkrævet ved personbogen, hvor der savnes en identifikation af genstanden. Registreringen bør derfor bygge på personnumre, der således skal oplyses i dokumenterne. Der henvises i øvrigt til bilag 3.

Om prispolitik m.v. henvises til nr. 7.4.3 nedenfor.

Den almindelige adgang til bilbogen bør omfatte enkeltoplysning om konkrete køretøjer. Edb-systemet bør dog indrettes således, at det vil kunne danne grundlag for tværgående udtræk, masseoplysninger og lignende til brug for offentlige myndigheder og private virksomheder m.fl. Spørgsmålet om, hvilke nærmere oplysninger der kan gives, bør vurderes bl.a. i lyset af den almindelige samfundsudvikling. Der kan i det hele henvises til overvejelserne i betænkning nr. 1177/1989 om Edb-tinglysning på landsplan, s. 49-50.

Edb- og informationssystemet bør indrettes således, at det på hensigtsmæssig måde vil kunne danne basis for en naturlig videre udvikling i retning af et mere komplet elektronisk system. Der tænkes her navnlig på mulighederne for at overgå til indberetning fra anmeldere af rettigheder via datakommunikation, således at der registreres (anmeldes) "papirløst".

13 **Organisation.**

73.1 Med hensyn til de organisatoriske spørgsmål bør det være målet at finde frem til en ordning, der dels indebærer, at systemet fungerer forsvarligt og sikkert, dels giver den mest effektive administration. Disse spørgsmål kan stille sig noget forskelligt med hensyn til henholdsvis registrering (og prøvelse) og opgaverne vedrørende informationssystemet.

132 **Registrering** (tinglysning). Som anført ovenfor, har arbejdsgruppen foreslået, at registreringen af rettigheder i biler udformes som en **tinglysningsordning**. Arbejdsgruppen har derfor udformet sit lovudkast som en ændring af tinglysningsloven. Arbejdsgruppen har endvidere fundet, at tinglysningsvæsenet må anses for såvel den principielt set rigtige som den mest effektive organisatoriske ramme, der for en realistisk betragtning vil kunne skabes om et registreringssystem som bilbogen.

Nedenfor redegøres nærmere for de forhold, der tillægges betydning i denne forbindelse.

Valget af den organisatoriske ramme for bilbogen må naturligt træffes i lyset af den nærmere karakter af opgaverne, jf. ovenfor i nr. 7.2, hvor det bl.a. fremhæves, at borgerne efter arbejdsgruppens forslag vil få en retligt sanktioneret pligt til at foretage tinglysning. Tinglysningen bliver dermed afgørende for borgernes retsstilling. Registreringsopgaven er for så vidt udtryk for en egentlig udøvelse af offentlig myndighed.

Registertilsynet har i lyset af nogle sager om private registre over løsøregæld overfor Justitsministeriet tilkendegivet, at det efter Registertilsynets opfattelse ud fra en samfundsmæssig vurdering bør foretrækkes, at registrering af gæld i biler m.v. foretages i et centralt statsligt register.

Hertil kommer, at et bilbogssystem, når det er etableret, vil være et uundværligt arbejdsredskab i omsætningen af biler, som bør være forbundet med betydelig sikkerhed mod driftsforstyrrelser m.v.

Efter forslaget i kapitel 6 skal registreringsordningen på samme måde som tinglysningssystemet i øvrigt være forbundet med et statsligt erstatningsansvar.

De opgaver, der skal udføres i forbindelse med bilbogen, omfatter registrering, prøvelse med hensyn til identifikation og af betingelserne for registrering i øvrigt, stillingtagen til prioritetsspørgsmål og retsvirkningerne heraf (registrering, afvisning, -anmærkning m.v.). Dette svarer således til de opgaver, der allerede udføres af tinglysningsvæsenet. Inden for tinglysningsvæsenet har man en tradition, erfaring, organisation og uddannelsesmæssig baggrund, som er specielt tilpasset sådanne opgaver. Hertil kommer den særlige arbejdsform, som gennem tiden er udviklet, herunder ikke mindst med hensyn til samspillet mellem juridisk og ikke juridisk personale. Arbejdsformen er grundlag for en ganske effektiv administration, idet det daglige arbejde i alt væsentligt udføres af særligt uddannet kontorpersonale, mens ethvert kompliceret tilfælde, særlige problemer m.v. umiddelbart vil kunne forelægges for en jurist. Endvidere er sagsbehandlingen kombineret med appelmulighed i form af kæremål til landsretten.

Det har tidligere været overvejet at placere opgaver med registrering af rettigheder over biler i tilknytning til politiets motorregistrering. Der har dog været tale om en noget anden ordning end den, der nu er foreslået af arbejdsgruppen. Der kan navnlig henvises til drøftelserne i betænkning nr. 172/1957 vedrørende underpantsæt-

ning af løsøre (s. 31-43). Imidlertid vil opgaverne vedrørende bilbogen, jf. ovenfor, være helt nye for motorkontorerne, der ikke foretager prøvelse, registrering m.v. vedrørende tinglige rettigheder. Der ville derfor i givet fald være tale om, at man ved politiet måtte påbegynde opbygningen af et apparat, som allerede eksisterer - ved tinglysningsvæsenet.

For tinglysningsløsningen taler således også, at den resterende personbog fortsat vil skulle føres. Ved at inddrage denne i et samlet bil- og personbogssystem, vil rationaliseringsfordelene ved modernisering af personbogsdelen komme etableringen af bilbogen til gode, jf. nærmere nedenfor i nr. 7.4.3. Det understreges, at inddragelsen af den resterende personbog i en samlet omlægning ikke vil kunne forsinke bilbogens etablering.

Tinglysningsvæsenet varetager i forvejen opgaverne vedrørende rettighedsregistrering med hensyn til fast ejendom og har i denne forbindelse kontakten til borgerne. Af hensyn til afgrænsningsproblemerne vedrørende tinglysningslovens §§ 37 og 47 b, stk. 2, såvel som fremtidige overvejelser om udvidet rettighedsregistrering vedrørende andet løsøre end biler bør bilbogsopgaverne placeres samme sted som tingbogen og personbogen.

At bilbogen henlægges til tinglysningsvæsenet, udelukker ikke, at der etableres et nærmere samarbejde med politiet, således at motorregisterets oplysninger og edb-system nyttiggøres ved etablering og drift af bilbogen. På denne måde opnås et samspil, hvorefter de forskelligartede opgaver udføres netop dér, hvor ekspertisen forefindes.

Arbejdsgruppen anbefaler på den anførte baggrund, at prøvelse og registrering henlægges til tinglysningsvæsenet. Opgaverne vedrørende bilbogen (og personbogen) bør af hensyn til det fornødne edb-udstyr og rationaliseringsmulighederne placeres ved ét fælles løsøretinglysningskontor for hele landet. Et sådant kontor kan organisatorisk etableres i tilknytning til en større byret. Ved centraliseringen opnås en ret betydelig rationaliseringsfordel, navnlig gennem muligheden for relativt hurtigt at etablere et moderne edb-system til brug ved registreringen. Dette udelukker ikke, at man - såfremt det måtte vise sig hensigtsmæssigt - på et senere tidspunkt eventuelt overvejer en decentralisering, når tinglysningskontorerne over hele landet har det fornødne edb-udstyr. Ved en sådan decentralisering vil det være muligt at opretholde en central forespørgselsadgang til et terminal-informationssystem.

7.33 Informationssystemet. De opgaver, der særlig knytter sig til formidling af information via terminal m.v., vil kunne tilrettelægges på forskellig måde. Der kan så-

ledes ved det foreslåede, centrale løsøretinglysningskontor tænkes etableret et edb-anlæg, der kan håndtere såvel de interne arbejdsfunktioner som de eksterne bruger-forespørgsler. Informationssystemet kunne også placeres på et særligt edb-service-bureau, i tilknytning til Centralregisteret for Motorkøretøjers edb-system eller eventuelt i en privat virksomhed, som kunne forestå drift af edb-systemet, distribution af information via terminal m.v.

I overvejelserne om det nærmere valg mellem sådanne muligheder bør indgå en række forskellige forhold.

Med hensyn til spørgsmålet om at anvende Centralregisteret for Motorkøretøjer har I/S Datacentralen af 1959 oplyst, at det må anses for teknisk og økonomisk uhensigtsmæssigt at slå bilbogen sammen hermed. Dette skyldes navnlig, at der i givet fald skulle udvikles ikke blot programmel til håndtering af bilbogens rutiner m.v., men tillige foretages ændring af en række af motorregisterets eksisterende programmoduler. Hertil kommer, at en større omprogrammering i sig selv virker i retning af at komplicere den almindelige løbende programvedligeholdelse m.v. Endvidere ville en sammenlægning involvere nogle problemer af drifts- og sikkerhedsmæssig art. Disse forhold skal også ses i lyset af, at datasammenfald mellem motorregisteret og bilbogen vil være ret begrænset. En edb-systemmæssig sammenlægning kan på denne baggrund ikke anbefales.

Derimod vil der være udmærkede tekniske muligheder for at nyttiggøre de relevante data fra motorregisteret i bilbogens edb-system gennem on-line overførsel af data (genbrug) til bilbogens edb-system. Der henvises nærmere til bilag 5. Spørgsmålet om anvendelse af motorregisteret er således efter arbejdsgruppens opfattelse primært et teknisk-økonomisk spørgsmål, men involverer også nogle spørgsmål om personbeskyttelse. Som det fremgår af diskussionen om identifikationsproblemet, jf. ovenfor kapitel 6 og bilag 3, vil det i realiteten ikke være muligt at etablere en egentlig rettighedsregistrering for biler uden en direkte adgang til og en ganske intensiv udnyttelse af motorregisterets data. Arbejdsgruppen finder derfor, at en sådan adgang må være et centralt element i den samlede teknisk-praktiske løsning vedrørende bilbogen. Dette stiller såvel af registeiretlige som af almindelige sikkerhedsmæssige grunde betydelige krav til udformningen af informationssystemet.

Ved valget af den nærmere organisatoriske model bør man endvidere være opmærksom på, at der med hensyn til informationssystemet nødvendigvis vil være tale om et monopol i den forstand, at der kun kan være ét register for hele landet, og at der dårligt kan tænkes mere en én af lovgivningen autoriseret indgang til registeret. Ved den forudsatte videreudvikling i retning af et mere komplet elektronisk system,

jf. ovenfor i nr. 7.2.3, kommer dette monopol også til at omfatte dokumentmodtagelsen. Den organisatoriske ordning vedrørende informationssystemet bør indrettes i lyset heraf og af det forhold, at retsvæsenet som sådant gennem henlæggelsen af registreringsordningen til tinglysningen bliver part i det nærmere økonomiske og teknisk-praktiske samarbejde med informationsformidleren.

Informationssystemet vil endvidere udgøre bindeleddet mellem borgeren og tinglysningsvæsenet, for så vidt som borgeren af effektivitets- og rentabilitetsgrunde i alle tilfælde må henvises til informationssystemet, hvis han ønsker oplysning om, hvad der er registreret - og dermed i sidste ende om sin retsstilling.

Hertil kommer de synspunkter, som arbejdsgruppen nedenfor i nr. 7.4.3. har anført vedrørende prispolitik for informationssalget, hvorefter betaling for den enkelte forespørgsel så vidt muligt ikke bør belastes med afskrivning og forrentning af etableringsudgifterne, almindelige driftsomkostninger m.v.

I forbindelse med informationssystemets organisation bør man også være opmærksom på fordelene ved en sammenlægning af bil- og personbogen. Sammenlægningen vil imidlertid indebære, at informationsadgangen må organiseres i det væsentlige ens for de to dele. Dette betyder altså, at de særlige forhold, der er omtalt ovenfor, vil være gældende ikke blot for bilbogen, men generelt for ordningen vedrørende tinglysning af rettigheder i løsøre.

Hensynet til personbeskyttelse m.v. og dermed informationssystemets mere detaljerede funktionsmåde stiller særlige krav til informationssystemet, jf. også ovenfor om motorregisteret. Skal bilbogssystemet have virkning efter sin hensigt, må der være umiddelbar adgang for forhandlere, pengeinstitutter og finansieringsselskaber m.fl. til at trække oplysninger fra informationssystemet. Den almindelige adgang vil på den anden side stille betydelige krav til kvaliteten og sikkerheden vedrørende systemet. Der kan endvidere henvises til det, der er anført i nr. 7.2.2 og 7.2.3 om anvendelse af personnumre og indgangsnøgler, herunder vedrørende den resterende personbog. Sammenfattende bemærkes om sådanne forhold, at spørgsmålet om adgangen til bil- og personbogen vedrører en række væsentlige sikkerheds- og personbeskyttelsesmæssige aspekter, jf. også Registertilsynets anbefaling, som er omtalt ovenfor i nr. 7.3.2. Disse forhold vil efter arbejdsgruppens opfattelse stille betydelige krav til den organisation, der opbygges om edb- og informationssystemet, herunder med henblik på sikkerhed mod nedbrud, fejl og forvanskning m.v.

Bilbogssystemet vil efter sin indførelse blive et nødvendigt arbejdsredskab for omsætningen og finansieringen af biler. Der bør derfor også lægges meget betydelig

vægt på, at der sikres den fornødne driftsstabilitet i vid forstand. Dette krav gælder ikke blot med hensyn til selve edb-systemet. Der bør også være den fornødne sikkerhed for, at organisationen bag informationsformidlingen kan fungere stabilt og uafbrudt, så længe reglerne om bilbogen skal være gældende. Organisationen skal endvidere kunne dække en ganske betydelig erstatningsrisiko.

Under alle omstændigheder bør ordningen vedrørende bilbogen og den resterende personbog koordineres med udviklingen med hensyn til edb i tinglysningen vedrørende fast ejendom. I en nylig afgiven rapport (betænkning nr. 1177/1989) har Justitsministeriets Projekt- og Brugergruppe vedrørende edb i tinglysningen i enighed anbefalet, at der etableres et landsdækkende edb-tinglysningssystem. Der er tale om et meget omfattende projekt til over 300 mio. kr., som det vil tage ca. 8 år at gennemføre. Et centralt element i forslaget er et landsdækkende edb-informationssystem for tingbogsoplysninger, som vil blive tilgængeligt m.h.t. de første retskredse allerede i de tidligere projektfaser.

Gennemføres edb-tinglysningssystemet således efter rapportens forslag, vil der blive etableret et informationssystem, som på en hensigtsmæssig måde vil kunne udvides til også at omfatte bil- og personbogen. Stordriftsfordele m.v. vil føre til billiggørelse, øget effektivitet og klart forbedrede muligheder for at frigøre løn- og overheadudgifterne ved den nuværende personbog, jf. nedenfor i nr. 7.4.3. Alternative løsninger vedrørende bilbogens organisation og informationssystem må derfor antages vanskeligt at kunne konkurrere med en sådan samlet løsning i henseende til økonomi og effektivitet.

Hertil kommer, at ting-, bil- og personbogen også for en praktisk betragtning hænger sammen. I vid udstrækning vil der være sammenfald mellem brugerne af systemerne. Dette taler således også for en koordineret gennemførelse.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør den endelige ordning af bilbogens informationssystem m.v. derfor af såvel økonomiske som praktiske grunde fastlægges på samme måde som med hensyn til edb i tinglysningen for fast ejendom. Arbejdsgruppen har derfor ikke taget stilling til, hvilken nærmere organisationsform der bør vælges med hensyn til informationssystemet for bilbogen. Det afgørende er, at der tages hensyn til de praktiske og principielle synspunkter, der er anført ovenfor, og at der gennem en så vidt muligt fælles løsning for bilbogen og systemet for fast ejendom søges tilvejebragt den billigst mulige løsning for bilbogen.

7.4 Økonomiske overslag.

7.4.1 Forudsætninger. Med henblik på sine overvejelser har arbejdsgruppen ladet udarbejde nogle overslag over udgifterne ved den foreslåede ordning. Disse overslag bygger på en række forudsætninger, som er anført i bilag 6. Det understreges, at der er tale om overslag, der først og fremmest skal give en fornemmelse af de relevante størrelsesordener til brug for arbejdsgruppens overvejelser.

Et bilbogssystem efter arbejdsgruppens forslag må antages at omfatte årlig registrering af ca. 250.000 dokumenter (nye rettigheder og påtegninger om ændring af kreditor, vilkår m.v.). Den øvrige personbog omfatter ca. 75.000 dokumenter.

Den samlede bestand af rettigheder (underpant, ejendomsforbehold og retsforfølgning vedrørende biler samt personbogsrettigheder) anslås til på langt sigt at være i størrelsesordenen godt 1 mio. Dette tal må dog ventes at stige med tiden. Bestanden af andre personbogsrettigheder (personbogsblade) anslås at udgøre godt 100.000 af det samlede tal.

Systemet skal kunne håndtere et betydeligt antal eksterne terminalforespørgsler, der med hensyn til bilbogen skønsmæssigt kan anslås til 250.000 årligt (opslag på en eller flere oplysninger vedrørende en bil). Med hensyn til den øvrige personbog må tallet anslås betydeligt lavere og vil næppe overstige 50.000.

Vedrørende de nærmere krav til systemets udformning henvises til bilag 5.

7.4.2 Udgifter. Etableringsudgifterne vil omfatte systemudvikling og tilvejebringelse af det fornødne edb-anlæg med perifert udstyr m.v. Hertil kommer, afhængig af den valgte overgangsordning, udgifter til konvertering af allerede bestående rettigheder.

I/S Datacentralen 1959 har over for arbejdsgruppen oplyst, at systemudvikling under en række forudsætninger må anslås til ca. 1,7 mio. kr. og udstyr ca. 2,5 mio. kr. (september 1989 excl. moms prisniveau). Heri indgår ikke udgifterne til den enkelte terminaltilslutning af eksterne brugere. Vedrørende de nærmere forudsætninger henvises til bilag 5 og 6.

Det er vanskeligt nærmere at vurdere konverteringsudgifterne. Dette hænger bl.a. sammen med, at det ikke på forhånd kan angives, i hvor mange tilfælde konverteringen vil kræve egentlige undersøgelser med henblik på at fastslå identiteten af en bil. Der henvises om disse problemer til bilag 3. Der må antages at være i størrelsesordenen 600.000 personbogsblade (biler og andet løsøre) at konvertere. Som anført

ovenfor antages den samlede bestand af rettigheder i bilbogen og den øvrige personbog at være godt 1 mio. Det vil have betydning for omfanget af konverteringsarbejdet og dermed udgiften, i hvilken udstrækning grundlaget er et af de eksisterende personbogsblade eller lignende, henholdsvis en fornyet anmeldelse til registrering fra en rettighedshaver. Endvidere vil overgangsordningens udformning og tidsmæssige udstrækning have betydning.

I kapitel 6 er der foreslået en overgangsordning, hvorefter alle panterettigheder i bestemte køretøjer efter tinglysningslovens § 47 konverteres på grundlag af personbøgerne i løbet af en 2-års overgangsperiode. Ejendomsforbehold og i princippet udlæg m.v. tinglyses efter nyanmeldelse efter en 2-års frist. Rettigheder vedrørende tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2, konverteres ikke, idet de nye regler ikke bør tillægges tilbagevirkende kraft i disse henseender. Med hensyn til det nærmere konverteringsarbejde ved en sådan overgangsordning henvises til bilag 4. Som det fremgår heraf, kan udgiften ved dette arbejde anslås til i størrelsesordenen 25 mio. kr. (excl. moms, prisniveau september 1989), herunder et helt skønsmæssigt fastsat beløb vedrørende det statslige erstatningsansvar for oplysningernes rigtighed.

Uden den øvrige personbog vil konverteringsudgiften blive noget lavere. Af hensyn til det begrænsede antal øvrige personbogsrettigheder, stordriftsfordele m.v. vil forskellen dog næppe være voldsom.

De anførte skøn er forbundet med en betydelig usikkerhed. Den endelige vurdering vil først kunne foretages, når der foreligger præcise oplysninger om dokumenternes antal og erfaringer fra det praktiske konverteringsarbejde. Det anbefales derfor, at der forud for fastlæggelsen af et endeligt budget gennemføres et pilotforsøg med hensyn til konvertering af personbogsoplysninger.

De samlede etableringsudgifter kan herefter løseligt anslås til i størrelsesordenen 29 mio. kr. Herved er der bortset fra eventuelle lokaleinvesteringer o.l., smh. nedenfor om overheadomkostninger.

Driftsudgifterne ved et bilbogssystem vil omfatte dels løn og almindelige overheadomkostninger vedrørende udførelse af registreringsarbejdet, dels driftsudgifter særlig vedrørende edb-systemet. Hertil kommer forrentning og afskrivning af investeringen.

Lønudgiften til registreringsarbejdet afhænger selvsagt primært af arbejdets omfang. Efter almindelige erfaringer og en foreløbig vurdering af fordelene ved edb-anvendelse m.v. må én medarbejder med et edb-system antages at kunne ekspedere (prø-

velse og registrering) ca. 10.000 dokumenter årligt. Der vil således til bilbogsopgaverne skulle bruges ca. 25 medarbejdere excl. arbejdsledelse, administration og edb-støtte m.v. Den samlede årlige udgift til løn og almindelige overheadomkostninger kan på dette grundlag anslås til ca. 7,5 mio. kr. Overheadomkostninger er herved anslået til 50 %. Ved inddragelse af den resterende personbog må den samlede udgift antages at stige til ca. 9,7 mio. kr. Der henvises til bilag 6.

Driftsudgifterne ved edb-systemet (bil- og personbogen) er af Datacentralen anslået til ca. 2,8 mio. kr. årligt, jf. bilag 6.

De samlede løn- og edb-driftsudgifter, excl. afskrivninger m.v., jf. ovenfor, vil således andrage ca. 12,5 mio. kr.

Til driftsudgiften må også regnes en vis forøgelse af udgifterne som følge af det statslige erstatningsansvar for tinglysningen. Det er dog på forhånd særdeles vanskeligt at vurdere den nærmere størrelse heraf.

Som anført i bilag 6, er skønnet vedrørende driftsudgifterne forbundet med betydelig usikkerhed, idet et præcist budget blandt andet forudsætter erfaringer med den nye ordning, for eksempel gennem et driftsforsøg.

Det bemærkes, at der ikke er mulighed for, at hverken etablerings- eller driftsudgifterne kan afholdes inden for Justitsministeriets eksisterende bevillinger. En gennemførelse af forslaget om bilbogen forudsætter således en forhøjelse af Justitsministeriets driftsbevillinger (totalramme).

7.43 Rationaliseringsfordele **og indtægter.** Over for udgifterne står dels visse rationaliseringsfordele og andre besparelser, dels indtægtsmulighederne i form af gebyr for formidling af oplysninger fra edb-systemet m.v.

Besparelserne vil navnlig bero på forholdet til de eksisterende opgaver vedrørende personbogen på tinglysningskontorerne. En fritagelse for arbejdet vedrørende tinglysning af underpant i biler vil under alle omstændigheder frigøre personale ved tinglysningsvæsenet. På grund af tinglysningskontorernes størrelse og personbogens forholdsvis beskedne andel af de samlede tinglysningsopgaver (for tiden ca. 10 %), vil udmøntningen af sådanne fordele imidlertid være forbundet med naturlige begrænsninger. Dette hænger ikke mindst sammen med, at man ved at undtage biler fra personbogen reducerer arbejdet med personbogen så kraftigt, at ordningen med udførelse af disse opgaver, opretholdelse af et særligt regelsæt m.v. på mere end 80 lokale tinglysningskontorer bliver uhensigtsmæssig og mindre effektiv.

På denne baggrund vil den mest effektive organisation af arbejdet bestå i at centralisere både bilbogen og personbogen og at lade disse opgaver udføre samme sted. På denne måde vil ressourcer svarende til det personale, der i dag er beskæftiget med personbogen, i alt væsentligt kunne modregnes i de arbejdskraftressourcer, som et samlet bil- og personbogssystem kræver. Ved en sådan løsning vil også den effektivisering, der fremkommer ved, at personbogsdokumenterne behandles centralt og ved anvendelse af et moderne edb-system, komme bilbogen til gode og således bidrage mærkbart til finansieringen heraf. Der vil således være tale om, at en væsentlig del af lønudgiften - men kun i mere begrænset omfang overheadudgiften - ved den nuværende personbogs førelse vil blive sparet. Der henvises til bilag 6, hvor det under visse forudsætninger anslås, at nettoudgiften til løn m.v. vil andrage omkring 3-5 mio. kr. Om forholdet til de eksisterende bevillinger henvises til det, som er anført i nr. 7.4.2 i slutningen.

Indtægterne ved salg af information fra edb-systemet vil bero på prispolitik og efterspørgsel. Ved arbejdsgruppens skøn over den fremtidige efterspørgsel er forbruget af oplysninger sat i et direkte forhold til det forventede antal ekspeditioner (nye dokumenter og påtegninger). Det understreges dog, at der er tale om et helt løst skøn. Det er ikke muligt med nogen sikkerhed at forudse den faktiske efterspørgsel.

Endvidere vil efterspørgslen givetvis i høj grad bero på prisfastsættelsen. Der er enighed i arbejdsgruppen om, at indtægter fra informationssalg skal dække de direkte omkostninger herved.

Arbejdsgruppen finder endvidere anledning til at påpege vigtigheden af, at der ikke gennem fastsættelsen af betaling for informationssalg (terminalsøgning m.v.) skabes hindringer for en hurtig udbredelse af systemets anvendelse i praksis. Det er således væsentligt, at den enkelte forespørgsel ikke fremstår som så dyr for brugerne, herunder bilforhandlere og pengeinstitutter m.fl., at man i vidt omfang undlader at benytte forespørgselssystemet. Noget sådant ville simpelthen modvirke formålet med bilbogen og dermed hele ordningen. Det bør derfor ved tilrettelæggelse af finansieringen af bilbogen tilstræbes, at betaling for den enkelte forespørgsel så vidt muligt ikke belastes med afskrivning og forrentning af etableringsudgifterne, almindelige driftsomkostninger m.v. Det ledende synspunkt bør derfor være, at betalingen skal dække omkostningerne ved informationssystemet, der formentlig vil være i størrelsesordenen et mindre kronebeløb pr. forespørgsel.

Efter den gældende retsafgiftslov betales med visse undtagelser (svarende til ca. 20% af det gennemsnitlige dokumentantal) 500 kr. pr. dokument, der tinglyses (ting-

lysningsafgiften). Det ligger uden for arbejdsgruppens opgave at tage stilling til spørgsmål om retsafgiftslovgivningen. Arbejdsgruppen finder dog anledning til at påpege, at der ved inddragelse af ejendomsforbehold og retsforfølgning under en ordning med tinglysning efter de gældende regler vil skulle betales tinglysningsafgift også af disse nye ekspeditioner. Et sådant merprovenu af tinglysningsafgiften som følge af de nye rettighedstyper vil kunne blive betydeligt. Holder de tidligere anførte forudsætninger om dokumentmængder stik, vil merprovenuet væsentligt overstige udgifterne ved bilbogen. Afgiften vil dog i visse tilfælde i sig selv kunne føre til, at en rettighedshaver vælger ikke at lade sin ret tinglyse, f.eks. i visse tilfælde med hensyn til udlæg. På denne baggrund ønsker arbejdsgruppen at påpege, at etablering af bilbogen ikke i sig selv nødvendiggør en forhøjelse af tinglysningsafgiften, og at finansieringen kan ske gennem merprovenuet som følge af nye dokumenter med en uændret afgiftssats.

Man bør endvidere være opmærksom på afgiftsspørgsmålet i forbindelse med en overgangsordning, der indebærer fornyet anmeldelse af allerede sikrede rettigheder.

7.4.4 Sammenfatning. Forslaget om bilbogen indebærer en række udgifter til etablering og drift. Med et samlet edb-system m.v. for bilbogen og den øvrige personbog vil etableringsudgifterne ligge i størrelsesordenen 29 mio. kr., navnlig som følge af konverteringsopgaven. Driftsudgifterne udgør ca. 12,5 mio. kr. excl. moms og afskrivninger m.v. Ved centralisering af det samlede system og edb-anvendelse opnås nogle rationaliseringsfordele, som kan modregnes i driftsudgifterne. På denne baggrund vil nettolønudgifterne være relativt beskedne, afhængig af den nærmere tilrettelæggelse og mulighederne for frigørelse af de hidtidige ressourcer i størrelsesordenen 3-5 mio. kr. årligt. Trods den betydeligt forøgede aktivitet ved udvidet rettighedsregistrering vil der endvidere som følge af rationaliseringen kun blive tale om en beskeden personaleforøgelse. Driftsudgifterne ved arbejdsgruppens forslag kan herefter anslås til 6-8 mio. kr. Betaling for terminalforespørgsel vil dække de omkostninger, der er direkte forbundet med informationssystemet. Som anført ovenfor i nr. 7.4.3 vil der allerede med den gældende sats for tinglysningsafgiften blive tale om betydelige statslige indtægter ved inddragelse af ejendomsforbehold og retsforfølgning under rettighedsregistreiingen.

På den anførte baggrund må det antages, at bilbogsordningen vil være selvfinansierende på den måde, at den nødvendige forøgelse af retsvæsenets bevillinger til udgifterne ved arbejdsgruppens forslag kan dækkes ved hjælp af dels rationaliseringsfordele og betaling for informationssalg, dels afgifter (tinglysningsafgiften), der samlet overstiger disse udgifter uden at kræve ændring af gældende afgiftssatser. På denne måde vil der være tale om, at finansieringen sker gemiem betaling, der erlæg-

ges i forbindelse med de dispositioner, som bilbogsordningen tilsigter at beskytte. Dette vil således være udtryk for det princip om brugerbetaling, som er fremhævet i arbejdsgruppens kommissorium.

LOVUDKAST

§1.

I lov om tinglysning, jf. lovbekendtgørelse nr. 622 af 15. september 1986, foretages følgende ændringer:

1.1 § 37 indsættes som stk. 3.:

"Stk. 3. Reglen i stk. 1-2 gælder ikke for de i § 42 c nævnte køretøjer."

2. Efter § 42 b indsættes i afsnit II:

"Kapitel 6 a.

Tinglysning af visse rettigheder i biler m.v.

§ 42 c. Reglerne i dette kapitel gælder for motorkøretøjer, påhængs- og sættevogne til biler samt campingvogne.

§ 42 d. Ejendomsforbehold og underpant i de i § 42 c nævnte køretøjer skal tinglyses for at opnå beskyttelse mod aftaler om køretøjet og mod retsforfølgning. Det samme gælder retsforfølgning i sådanne køretøjer, for så vidt skyldneren ikke er berøvet rådigheden over køretøjet.
Stk. 2. Den aftale eller retsforfølgning, der skal kunne fortrænge en utinglyst ret, skal selv være tinglyst eller sikret ved rådighedsberøvelse, og erhververen ifølge aftalen i god tro.
Stk. 3. Når de i stk. 1 nævnte rettigheder er tinglyst, behøver overdragelse eller anden overførelse heraf ingen tinglysning.

§ 42 e. Tinglysning af de i § 42 d nævnte rettigheder sker i bilbogen, der føres på edb ved retten i...
Stk. 2. Som grundlag for tinglysningen kræves et dokument, der anmeldes til tinglysning. Dokumentet skal efter sit indhold gå ud på at fastslå, stifte, forandre eller ophæve en ret over et bestemt køretøj. § 9, stk. 4-6, og § 10, stk. 3, finder tilsvarende anvendelse.
Stk. 3. Ved dokumenter om ejendomsforbehold og ved pantebreve finder § 10, stk.

2, 1. og 3.-5. pkt., og § 11, stk. 2, tilsvarende anvendelse. Ved tinglysning af retsforfølgning skal der fremlægges erklæring fra den myndighed, der har foretaget handlingen, eller bekræftet udskrift af dens bøger.
Stk. 4. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om grundlaget for tinglysningen og om offentlighedens adgang til bilbogen. Det kan i disse regler fastsættes, at der kan videregives oplysninger mellem bilbogen og andre registre. Det kan endvidere fastsættes, at dokumenterne skal være oprettet på blanketter, der er godkendt af justitsministeren, og at de kan eller skal indleveres i maskinlæsbar form.

§ 42 f. Ved anmeldelsen til tinglysning indføres dokumentet i dagbogen. § 8, stk. 3-4, § 14, stk. 1, 2. pkt., og stk. 3, og § 15, stk. 1-3, finder tilsvarende anvendelse.
Stk. 2. Dokumenter om ejendomsforbehold og pantebreve skal angive de enkelte foranstående hæftelser og disses beløb. § 15, stk. 4, og stk. 5, 1. pkt., finder tilsvarende anvendelse. Er køretøjet ikke registreret i Centralregisteret for Motorkøretøjer, eller afviger dokumentets indhold fra dette registers oplysninger, kan der gives anmærkning herom.
Stk. 3. Foreligger der ingen hindring for tinglysningen, eller kan det tinglyses med anmærkning, indføres dokumentet i bilbogen. En eventuel anmærkning indføres kort i bilbogen. § 16, stk. 1, 3. pkt., og stk. 2-4, finder tilsvarende anvendelse.
Stk. 4. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om tinglysningsmåden.

§ 42 g. Et dokument anses for tinglyst, når det er indført i bilbogen og udleveret eller afsendt fra tinglysningskontoret. Tinglysningens retsvirkninger regnes fra den dag, da dokumentet anmeldes til tinglysning. Dokumenter, der anmeldes til tinglysning samme dag, ligestilles.
Stk. 2. Tinglyste rettigheder udslettes af bilbogen, når der er forløbet 10 år efter dokumentets tinglysning, og der ikke inden udløbet af denne frist er anmeldt fornyet tinglysning.
Stk. 3. §§ 34-36 finder tilsvarende anvendelse.

§ 42 h. Bestemmelserne i § 42 a finder tilsvarende anvendelse på pantebreve i de køretøjer, der er nævnt i § 42 c."

3. I § 43f stk. 1. ændres "Dokumenter" til: "Andre dokumenter".

4. § 47. stk. 6. ophæves.

5. I § 47 b. stk. 2. indsættes som 'i^L-

"Reglerne i 1.-2. pkt. gælder ikke for de i § 42 c nævnte køretøjer."

6. I § 50f stk. 1. ændres "personbog" til: "bilbog, personbog".

§2.

I lov om rettens pleje, jf. lovbekendtgørelse nr. 748 af 1. december 1989, foretages følgende ændring:

I §526 indsættes efter stk. 4:

"Stk. 5. Reglerne i stk. 1 - 4 gælder ikke for udlæg i biler m.v., som skal tinglyses efter reglerne i tinglysningslovens kapitel 6 a.".

§3.

Loven træder i kraft efter justitsministerens nærmere bestemmelse.

§4.

Stk. 1. Pantebreve i biler m.v., som inden lovens ikrafttræden er tinglyst efter reglerne i tinglysningslovens § 47, bevarer uden tinglysning i bilbogen deres gyldighed mod aftaler, der i god tro indgås med pantets ejer, og mod retsforfølgning i overensstemmelse med de hidtidige regler.
Stk. 2. Justitsministeren fastsætter regler om overførsel af personbøgernes oplysninger vedrørende de i stk. 1 nævnte pantebreve til bilbogen. Det kan i disse regler fastsættes, at fordringshaveren eller den, der skal have meddelelse efter retsplejelovens § 544, har pligt til efter dommerens anmodning at afgive de oplysninger, der er nødvendige for at indføre dem i bilbogen, og at det i sådanne anmodninger uanset reglen i stk. 1 kan bestemmes, at pantebrevet udslettes af personbogen, såfremt oplysningerne ikke modtages inden en frist, der fastsættes i anmodningen.
Stk. 3. Skyldnere har pligt til at give fordringshavere de oplysninger, der er nødvendige, for at disse kan få indført deres rettigheder i bilbogen. Overtrædelse af 1. pkt. straffes med bøde og er undergivet privat påtale.
Stk. 4. Udgifter, som en fordringshaver med føje har afholdt med henblik på at give de oplysninger, der efter stk. 2-3 er nødvendige for at få indført fordringshaverens rettigheder i bilbogen, kan af denne kræves erstattet hos skyldneren. Det beløb, der kan kræves efter 1. pkt., kan dog ikke overstige 200 kr.
Stk. 5. Godtroende erhververe af rettigheder over biler m.v. har ret til erstatning af statskassen, hvis aftalen er indgået mere end 2 år efter lovens ikrafttræden, og hvis de lider tab som følge af reglen i stk. 1 i tilfælde, hvor pantebrevet ikke er indført i

bilbogen eller er indført fejlagtigt. Tinglysningslovens §§ 34-35 finder herved tilsvarende anvendelse.

§5.

Stk. 1. Ejendomsforbehold og udlæg, som efter de herom gældende regler har opnået beskyttelse mod aftaler og mod retsforfølgning, og som kræves tinglyst efter denne lov, bevarer kun deres beskyttelse i overensstemmelse med de for disse rettigheder gældende regler i 2 år fra lovens ikrafttræden medmindre de forinden er tinglyst efter reglerne i tinglysningslovens kapitel 6 a som affattet ved denne lovs § 1, nr. 2. Ved tinglysning af sådanne rettigheder inden for den nævnte frist betales ikke tinglysningsafgift.

Stk. 2. Justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om tinglysning af de i stk. 1 nævnte rettigheder. Det kan i disse regler fastsættes, at der i forbindelse med anmeldelsen til tinglysning skal anvendes en særlig blanket. § 4, stk. 3-4, finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Fristen i tinglysningslovens § 42 f, stk. 3, jf. § 16, stk. 4, gælder ikke for tinglysning af de i stk. 1 nævnte rettigheder.

§6.

Stk. 1. Rettigheder over biler m.v. i medfør af reglerne i tinglysningslovens §§ 37 og 47 b, stk. 2, og retsplejelovens § 518, stk. 2, som inden lovens ikrafttræden har opnået gyldighed mod aftaler og mod retsforfølgning efter de herom gældende regler, bevarer deres gyldighed i overensstemmelse med de hidtidige regler.

Stk. 2. Indehavere af de i stk. 1 nævnte rettigheder, der er sikret inden lovens ikrafttræden, kan uden tinglysningsafgift og uden stempelafgift få tinglyst pantebreve i bilerne m.v. i bilbogen. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om, hvilken dokumentation, der skal ledsage sådanne begæringer om afgiftsfri tinglysning.

Stk. 3. § 4, stk. 3-4 og § 5, stk. 2, 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

BEMÆRKNINGER

TIL LOVUDKASTET

I det følgende kommenteres de enkelte bestemmelser i arbejdsgruppens lovudkast.

Det bemærkes, at lovudkastet alene vedrører de regelændringer, som foreslås med henblik på at etablere bilbogen. Arbejdsgruppen gør opmærksom på, at forslaget om oprettelsen af en bilbog ikke bør gennemføres isoleret, men i givet fald forudsættes gennemført sammen med en omlægning af den eksisterende decentrale, manuelle personbog til en central edb-tinglysning. Der henvises til kapitel 7, hvor arbejdsgruppens beregninger vedrørende de økonomiske konsekvenser er foretaget for en samlet bilbog og personbog på edb.

T ü § l

Bestemmelsen indeholder arbejdsgruppens forslag til ændringer i tinglysningsloven.

Til nr. 1 og nr. 5.

De foreslåede ændringer i tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2, indebærer i forhold til gældende ret visse begrænsninger i omfanget af reglerne om tilbehørspant. Ændringerne har betydning for kreditorer, der har pant enten i fast ejendom eller i driftsinventar m.v. i en erhvervsvirksomhed, der drives fra en lejet ejendom, og hvortil biler m.v. i et vist omfang efter de gældende regler er tilbehør, som er omfattet af panteretten.

Efter forslaget er de køretøjer, der er nævnt i § 42 c, ikke omfattet af reglerne om pant i driftstilbehør. Ønskes disse køretøjer pantsat, må der herefter udstedes særskilt pantebrev og ske særskilt tinglysning i bilbogen.

Der henvises i øvrigt til kapitel 6.5.

Til nr. 2.

De nye regler om tinglysning af visse rettigheder over biler m.v. foreslås indsat i tinglysningsloven som et nyt kapitel 6 a i lovens afsnit II om tinglysning vedrørende løsøre og formue i almindelighed. Om begrundelsen for at placere reglerne i tinglys-

ningsloven henvises til kapitel 6.1.

Til § 42 c

Bestemmelsen angiver, hvilke aktiver der foreslås omfattet af de nye regler om tinglysning af visse rettigheder over biler m.v.

Om den nærmere afgrænsning af de pågældende køretøjer henvises til kapitel 6.2. Som det fremgår heraf, foreslås det, at reglerne skal omfatte motorkøretøjer, påhængs- og sættevogne til biler samt campingvogne.

Afgrænsningen indebærer, at reglerne kommer til at omfatte biler, herunder busser, almindelige personbiler, lastbiler, og varebiler, motorcykler, påhængs- og sættevogne til biler samt campingvogne. Uden for ordningen falder derimod traktorer, motorredskaber, traktorpåhængsvogne, påhængsvogne til motorredskaber, påhængsredskaber, knallerter, cykler og kørestole. Det bemærkes, at heller ikke sidevogne til motorcykler omfattes, bl.a. fordi disse ikke registreres i Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Til § 42 d

Bestemmelsen fastsætter i stk. 1, at ejendomsforbehold, underpant samt retsforfølgning i de i § 42 c nævnte køretøjer skal tinglyses for at opnå beskyttelse mod aftaler om køretøjet og mod retsforfølgning. Ved retsforfølgning gælder denne tinglysningspligt dog kun, for så vidt skyldneren ikke er frataget rådigheden over køretøjet. Der henvises om den nærmere afgræsning af de rettigheder, der omfattes af den foreslåede nyordning, til kapitel 6.3. Uden for ordningen falder håndpant, tilbageholdsret, brugsrettigheder, herunder leasing, og ejendomsret. Begæringer om tinglysning af sådanne rettigheder i bilbogen vil skulle afvises, da tinglysning af sådanne rettigheder i bilbogen er åbenbart overflødig, jf. § 42 f, stk. 1, 2. pkt., sammenholdt med den gældende regel i tinglysningslovens § 15, stk. 2.

Bestemmelsen i stk. 2 angiver, under hvilke betingelser senere rettigheder kan fortrænge rettigheder, der er forsømt tinglyst efter stk. 1. Der henvises om reglens nærmere indhold til kapitel 6.4., hvor det bl.a. er fremhævet, at bestemmelsen indebærer en præcisering af eksstinktionsbetingelserne for rettigheder, der skal tinglyses i bilbogen. Aftaleerhververe kan kun eksstingvere efter bestemmelsen, hvis de er i god tro, jf. definitionen af dette begreb i tinglysningslovens § 5, der også fastsætter, at den gode tro skal være tilstede ved anmeldelsen til tinglysning. Hvor der er tale om rettigheder, der er sikret ved rådighedsberøvelse, skal denne gode tro foreligge

på tidspunktet for iagttagelsen af sikringsakten.

Det bemærkes, at reglen i § 42 d, stk. 2, ikke skal forstås således, at der stilles krav om rådighedsberøvelse eller tinglysning som betingelse for eksstinktion af utinglyste rettigheder i de tilfælde, hvor det følger af særlige lovbestemmelser, at eksstinktion indtræder allerede fra aftalen (såkaldt legitimationseksstinktion). Det er ikke fundet fornødent at fastsætte dette særskilt i bestemmelsen.

Om begrundelsen for reglen i stk. 3 om overdragelse af tinglyste rettigheder henvises ligeledes til kapitel 6.4.

Til § 42 e

Bestemmelsen omhandler grundlaget for tinglysning i bilbogen, herunder de formelle krav til tinglysningsdokumenterne. Om fremgangsmåden ved tinglysning henvises til kapitel 6.6.

Særlig bemærkes, at der af sikkerheds- og effektivitetsgrunde stilles forslag om, at der kan fastsættes regler om, at der kan videregives oplysninger mellem bilbogen og andre registre, herunder med henblik på, at oplysningerne videregives i det forudsatte offentligt tilgængelige informationssystem. Reglen er navnlig af betydning for bilbogens anvendelse af oplysninger, som hentes via terminalforbindelse til CPR-registeret, Centralregisteret for Motorkøretøjer og SE-registeret.

Til § 42 f

Bestemmelsen giver nærmere regler om tinglysningsmåden. Som det fremgår af udkastet og af bemærkningerne hertil i kapitel 6.6., foreslås de regler herom, som i forvejen gælder inden for tinglysningslovens område, i alt væsentligt overført uændret til det nye system med tinglysning i bilbogen. Der kan således i tvivlstilfælde findes støtte for retsanvendelsen i reglerne om tinglysningsmåden ved fast ejendom og løsøre og den praksis, der er udviklet i tilknytning hertil.

Til § 42 g

Bestemmelsen indeholder nærmere regler om tinglysningens retsvirkninger. Der henvises til bemærkningerne herom i kapitel 6.6.

Til § 42 h

Bestemmelsen medfører, at reglerne i tinglysningslovens § 42 a om ret til postindbetaling og påkrav som betingelse for at kræve pantegælden indfriet finder tilsvarende anvendelse på pantebreve i de køretøjer, som er nævnt i § 42 c. Der henvises til kapitel 6.6.

Til nr. 3-4 og nr. 6

Der er tale om konsekvensrettelser.

Tü § 2

De materielle regler om rækkefølgen mellem flere udlæg og reglerne om forældelse af udlæg findes i retsplejelovens § 526. Rækkefølgen mellem flere udlæg afgøres som udgangspunkt efter tidspunktet for indgivelse af anmodning om udlæg, og der regnes som udgangspunkt med en forældelsesfrist på 1 år.

Det foreslås, at rækkefølgen mellem flere udlæg i de i § 42 c nævnte køretøjer - i lighed med reglerne for fast ejendom, registrerede skibe m.v. - afgøres efter tinglysningstidspunktet, jf. § 42 d, stk. 1. Det foreslås endvidere, at forældelsesreglerne for udlæg i de i § 42 c nævnte køretøjer følger de almindelige udsletningsregler i § 42 g, stk. 2 (10 år).

Tu §§ 3-6

Bestemmelserne indeholder ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser. Der henvises til det, der er anført i kapitel 6.7.

Det bemærkes, at lovudkastet ikke indeholder forslag om ændringer vedrørende retsafgiftsloven. Der kan herom henvises til bemærkningerne i betænkningens kapitel 7.4.3.

Sekretariatatet for arbejdsgruppen vedr. registrering af rettigheder over biler m.v.

Bilag 1

DET NORSKE LØSØREREGISTER

Indledning.

I Norge er der siden starten af 1980'erne foretaget central edb-registrering af visse rettigheder over løsøregenstande, herunder biler. Registreringen sker efter person - ikke efter genstand. For så vidt angår det juridiske grundlag herfor henvises til betænkningens kapitel 2.2 om norsk ret. Registeret er placeret i byen Brønnøysund. Her føres også fortegnelser over ægtepagter, selskaber og selskabsregnskaber.

1. Teknisk udstyr m.v.

Datasystemets ydre lagerkapacitet er på i alt 800 Mb., hvoraf ca. 3/4 for tiden er udnyttet. Der er tilsluttet ca. 100 terminaler (heraf ca. 30 i løsøreregisteret).

Systemet er udviklet i programmeringssproget Fortran. De senere udviklede programmer, f.eks. selskabsregisteret er udviklet i et 4. generationssprog, men også endeligt programmeret i Fortran.

Registreringssystemet er opbygget som et menustyret system. Der findes skærmbilleder for de enkelte kategorier (salgspant i biler, pant i varelager, aflysninger, ægtepagter o.s.v.). Skærmbillederne er opbygget traditionelt og således, at de udfyldes i samme orden, som dokumentet normalt læses. Der er i systemet indbygget nogle hjælpekartoteker, således at indtastning af person- eller selskabsnummer automatisk igangsætter en søgning, der - hvis nummeret findes i forvejen - overfører oplysningerne herfra til skærmen. Oplysning om tinglysningsafgift tildeles automatisk af systemet.

Systemet er ikke tilsluttet det centrale personregister og der foretages derfor ingen kontrol af navn eller adresse, ligsom der ikke foretages kontrol i motorregisteret, når pant i et motorkøretøj registreres. Afdøde personer og skrottede motorkøretøjer kan derfor forekomme. Opdateringen foregår direkte (on-line). Der er til systemet knyttet et konkursregister, hvori alle konkurser registreres og hvori der, ved en efterfølgende kørsel (natlig batchkørsel), foretages kontrol.

2. Arbejdsgange m.v.

Tinglysning finder sted på grundlag af et antal standardformularer, der er udarbejdet af det norske justitsministerium.

Ved registeret gennemgås de modtagne dokumenter (ca. 2.000 pr. dag) af medarbejdere, der kontrollerer, om dokumenterne kan antages til tinglysning (om formularerne er korrekt udfyldt, og om de nødvendige bevisligheder er med).

Såfremt et dokument ikke kan antages til lysning, afvises det straks. Afvisning sker ved returnering af dokumentet til anmelderen bilagt en standardskrivelse. Afviste dokumenter registreres ikke. Bortset fra enkelte opslag i selskabs- og anmelderregisteret anvendes der ikke edb ved denne funktion.

Såfremt dokumentet godtages til tinglysning, kontrolleres det, om anmelderen i forvejen findes i registeret. I bekræftende fald påføres dokumentet (manuelt) anmelderens nummer, der indføres i et hjælperegister.

De godkendte dokumenter fordeles derefter i bunker af 10 ensartede dokumenter (10 aflysninger, 10 lysninger af tvangspant, 10 lysninger af salgspant o.s.v.). Herefter stemples dokumenterne, og de indføres i dagbogen. Dette sker manuelt og ganske summarisk, idet dagbogen alene tilføres oplysning om dato, bunkenummer og hvilke dokumentnumre, der er i bunken.

Efter registrering i dagbogen mikrofilmes dokumenterne. Disse mikrofilm erstatter de tidligere opbevarede genparter. Udskrifter heraf kan rekvireres.

Dokumenterne afleveres nu til registrering. Denne finder sted ved indtastning direkte i edb-systemet, og foretages af registerets senest ansatte medarbejdere. Der foretages ingen prøvelse. Medarbejderen skal ikke bruge tid på at løse problemer, men blot markere disse.

Der foretages herefter en maskinel kontrol af de indtastede oplysninger, og der udskrives et konfereringsbilag, der indeholder de indtastede oplysninger samt oplysning om eventuelle fejl fundet under den maskinelle kontrol. På dette grundlag gennemgår en af de mere rutinerede medarbejdere i forening med den, der har foretaget registreringen, påny alle dokumenterne. Først herefter frigives dokumentet. I forbindelse med denne kontrol foretages også løsning af de problemer, registreringspersonalet måtte have markeret. Der meddeles ikke oplysning til brugerne om dokumenterne, før disse er frigivet.

Norsk ret åbner ligesom dansk ret, mulighed for prioritering af pantsætninger af løsøre. I praksis har man imidlertid valgt kun at arbejde med tidsprioritet. Brugere, der ønsker at ændre i prioritetsrækken, henvises således til at aflyse og nytinglyse.

Endelig udskrives der en attest som kvittering for dokumentets tinglysning. Af denne attest fremgår det endvidere om der forud eller samtidig er tinglyst andre dokumenter vedrørende den samme person. Der udskrives endvidere et girokort, idet betaling først sker efter endt ekspedition. Attest, girokort og dokument samles og tilbagesendes.

Når et dokument aflyses, hvilket dels sker efter begæring, dels automatisk ved forældelse, overføres oplysningerne til et historisk register, hvor de er umiddelbart tilgængelige i et år. Derefter overføres de historiske oplysninger til et andet lagringsmedie (bånd).

3. Kapacitet m.v.

Løsøresystemet rummer ca. 500.000 pantsættere og 1.000.000 pantsætninger, hvoraf ca. halvdelen vedrører motorkøretøjer. Årligt ekspederes ca. 400.000 dokumenter (heri indeholdt ca. 20.000 udskrifter og 4.000 ægtepagter). Dokumenterne fordeler sig stort set ligeligt mellem aflysninger og nylysninger.

4. Sikkerhed.

Registrene er endnu ikke åbne for on-line adgang. Ved forespørgsler foretages således ingen adgangskontrol. Derimod kontrolleres på 3 niveauer, hvem der kan bearbejde oplysninger i systemet. På første niveau er der alene tilladelse til at registrere. På andet niveau er der tillige tilladelse til at godkende (frigive), mens tredie niveau giver tilladelse til at programmere, oprette brugere o.s.v. - samt til at arbejde med registrenes regnskabs- og kassefunktioner.

Der foretages fuldstændig logning af alle transaktioner.
Dataindholdet sikres, for så vidt angår løsøre- og ægtepagtsregistrene, ved en daglig kopiering af hele basen. Kopien opbevares i 4 generationer.

Registeret er undergivet Datatilsynet.

5. Forespørgselssystemet.

Alle eksterne forespørgsler til systemet foregår endnu via telefon. Et antal medarbejdere besvarer således ca. 2.000 forespørgsler om dagen. Der er åbent for telefoniske forespørgsler i hele kontortiden. Der betales ikke for denne service.

Der kan forespørges på journalnummer, person-/selskabsnummer, på navn og, for så vidt angår biler, på registreringsnummer. I Norge beholder motorkøretøjer deres registreringsnummer i hele deres levetid.

Forespørgsler kan endvidere ske ved bestilling af en udskrift på en person, en bil eller en virksomhed. Sådanne udskrifter (årligt ca. 100.000) er gratis. Bestilling kan foretages skriftligt eller telefonisk. Udskrifterne er påført et forbehold, om at de ikke kan tillægges negativ troværdighed. Da der ikke foretages kontrol af personnumre, kan det også kun oplyses, hvorvidt der er registreret noget på et bestemt personnummer, men ikke på en bestemt person.

Der er også mulighed for at købe et bånd med oplysninger fra registeret. En del kreditoplysningsbureauer benytter sig heraf og får på denne måde daglige, ugentlige eller månedlige udtræk af registeret.

Herudover er der indgået en særlig samarbejdsaftale med det norske Tinglysningsdata A/S. Efter denne aftale skal der dagligt sendes en kopi af registerets indhold til Tinglysningsdata A/S. Efter planen skal denne kopi placeres i det landsdækkende elektroniske informationssystem vedrørende fast ejendom. Herved vil der blive skabt mulighed for direkte on-line forespørgsler også til løsøreregisteret.

Der arbejdes også med planer om at etablere direkte forespørgsel via Video-Tex (Tele-Data). En sådan løsning kan nok først forventes gennemført om nogle år.

Endelig overvejes at indføre delvis besvarelse af forespørgsler ved hjælp af "Data/-Televoice". Efter dette system, vil der via telefonnettet være mulighed for digitaliserede svar på baggrund af telefonindtastede oplysninger. Dette system kendes idag bl.a. fra visse pengeinstitutter, der på denne måde giver oplysninger om indestående på konti etc.

6. Konvertering.

Der fandt ikke forud for systemets igangsætning nogen konvertering sted. Derimod blev det ved lov bestemt, at allerede tinglyste løsøredokumenter, der ikke inden tre

år påny var blevet tinglyst, ville være stillet, som om de **ikke** var tinglyst. På baggrund af denne bestemmelse blev ca. 20.000 dokumenter begæret tinglyst påny.

Desuden overførtes det første år ca. 10.000 dokumenter vedrørende pantsætning af anlægsaktiver og varelager.

De eksisterende ægtepagtsregistre blev ikke konverteret, men blev samlet ved sorenskriverembedet i Brønnøysund. Ægtepagtregisteret består således fortsat af en betydelig del ikke umiddelbart tilgængelige oplysninger (registreret på papkort).

EKSEMPLER PÅ SAGER MED SKJULT GÆLD

Indledning.

I tilknytning til kapitel 3.3. refereres nedenfor i helt kort form et antal eksempler på skuffelsestilfælde under det nugældende regelsæt. Eksemplerne er bl.a. medtaget for at give et overblik over varianterne af tilfælde, og er beskrevet på baggrund af korte sagsresuméer modtaget fra FDM, DAF, domstolene og Københavns politi.

Eksempel 1.

En insolvent forhandler solgte en bil uden at indfri restgælden, der udgjorde ca. 46.000 kr. Ved en indsættelsesforretning blev der indgået et forlig, hvorefter den nye ejer beholdt bilen mod betaling af bilens aktuelle værdi på 25.000 kr.

Eksempel 2.

K 1 købte en bil af en privat sælger og videresolgte den til den godtroende K 2. K 1 måtte indfri en gæld, som den oprindelige sælger havde i henhold til et løsørepantebrev og et udlæg fra skattevæsenet på ialt 44.247 kr.

Eksempel 3.

En privat sælger udstedte en falsk kvittering (41.483 kr.) om betaling af restgæld i forbindelse med videresalg. Restgælden blev indfriet af sælger, da det blev tilkendegivet ham, at der ellers ville blive indgivet politianmeldelse.

Eksempel 4.

Sælgerfirmaet - et ApS - blev opløst ved Sø- og Handelsretten efter anpartsselskabslovens § 84. En restgæld på ca. 28.500 kr. påhvilede herefter køber. Kreditor - et pengeinstitut - har efterfølgende ved retten fået dom over den godtroende køber.

Eksempel 5.

Et finansieringsselskab lagerfinansierede to biler og påstod at have sikkerhed i et

løsørepantebreve (ej dokumenteret). Kravet på ialt ca. 55.000 kr., er ikke af finansieringsselskabet fulgt op med fogedforretning eller stævning.

Eksempel 6.

Sælgerfirmaet erklæret konkurs. Den private køber har herefter måttet indfri en restgæld på ca. 20.000 kr. Ved sagsanlæg mod tidligere omsætningsled har den private køber fået medhold i et vanhjemmelskrav på ca. 20.000 kr.

Eksempel 7.

Sælger og forhandler indgik en **kommissionsaftale**. Ved videresalg af bilen til en pris af ca. 100.000 kr. blev der ikke foretaget indfrielse af en restgæld på ca. 90.000 kr. - Det pengeinstitut, der havde restgæld i bilen, har efterfølgende fået foretaget indsættelsesforretning hos den godtroende køber. Ved tvangssalg indbragte bilen ca. 50.000 kr. - og differencen op til 90.000 kr. har kommittenten måttet indfri.

Eksempel 8.

Udlæg for ca. 70.000 kr. foretaget i oktober 1983 og angiveligt ikke fulgt op. Afvist på grund af "forældelse".

Eksempel 9.

En privat sælger solgte sin bil til en forhandler uden at oplyse om en restgæld på ca. 62.000 kr. Forhandleren videresolgte herefter bilen. Efter at afbetalingssælgeren havde rejst krav over for den nuværende ejer indfriede forhandleren restgælden.

Eksempel 10.

En privat sælger solgte sin bil til en forhandler uden at oplyse om en restgæld til et finansieringsselskab på ca. 160.000 kr. Efter videresalg til en forbruger, blev denne afkrævet restgælden, der dog blev indfriet af den private sælger.

Eksempel 11.

En bil blev solgt af forhandler F 1 (insolvent) uden at en oplyst restgæld blev indfriet. Efter at have haft bilen registreret i ca. 1 år, gav K 1 bilen i bytte til en forhandler F 2, der foretog videresalg til K 2. F 2 indfriede restgælden og afkrævede K 1 52.000 kr. (= indbytningsprisen).

Der verserer retssag, idet K 1 gør gældende, at kreditor (et pengeinstitut) ifølge løsøı epantebrevet har udvist passivitet (var bekendt med, at bilen var videresolgt, men orienterede først K 1 efter ca. 1 år).

Eksempel 12.

En forhandler der senere blev erklæret konkurs videresolgte en bil uden at indfri en oplyst restgæld på ca. 41.000 kr. Restgælden måtte herefter indfries af køber.

Eksempel 13.

En privat insolvent sælger videresolgte en bil uden at indfri en restgæld på 15.245 kr.

Eksempel 14.

En privat sælger videresolgte sin bil for 30.000 kr., uden at indfri en restgæld på 34.460 kr. Køber har efterfølgende afleveret bilen til kreditor. Stævning er udtaget mod sælger.

Eksempel 15.

En forhandler videresolgte en ibyttetaget bil uden at oplyse om en restgæld på ca. 44.000 kr. Køber har ved Forbrugerklagenævnet krævet handelen hævet, og erlagte ydelser (ca. 20.000 kr.) tilbagebetalt - hvilket han har fået medhold i.

Eksempel 16.

Udlæg på ialt ca. 98.000 kr. gjort gældende over for privat køber. Forhandleren betalte i henhold til forlig med udlægshaver ca. 32.000 kr. (svarende til bilens værdi) og friholdt således køber.

Eksempel 17.

En privat sælger videresolgte sin campingvogn, uden at indfri en restgæld i henhold til en afbetalingskontrakt. Afbetalingssælgers krav om betaling af restgælden på ca. 22.000 kr. er afvist, da der ikke var præsteret nogen udbetaling, inden campingvognen blevudleveret.

Eksempel 18.

En bil blev af køber tilbageleveret til forhandleren (konkurs), uden at dette blev godkendt af panthaver (pengeinstitut). Forhandleren havde skriftligt overfor køber tilkendegivet, at kontrakten var overdraget til ham, dog således at ydelserne fortsat skulle indbetales til pengeinstituttet. Et krav fra pengeinstituttet om betaling af en restgæld på ca. 18.300 kr. blev afvist. Pengeinstituttet har herefter ikke foretaget yderligere.

Eksempel 19.

En forhandler videresolgte en bil, uden at indfri en restgæld til et pengeinstitut på ca. 92.000 kr. Restgælden er efterfølgende blevet indfriet af forhandleren efter meddelelse om, at politianmeldelse ellers ville blive indgivet.

Eksempel 20.

En restgæld på ca. 38.000 kr. blev ikke indfriet af forhandleren (senere konkurs) i forbindelse med videresalg. Afbetalingssælger havde udvist betydelig passivitet. Fogedsag mod en godtroende køber er senere tilbagekaldt af afbetalingssælger.

Eksempel 21.

Salg fra privat uden oplysning om restgæld i en bil på ca. 500.000 kr. Ved meddelelse om at politianmeldelse ville blive indgivet, indfriede et familiemedlem til sælgeren restgælden.

Eksempel 22.

Et pengeinstitut stillede overfor køberen af en bil krav om betaling af en restgæld på ca. 30.000 kr. Køberen var ikke bekendt med, at der var gæld i bilen, men indgik dog et forlig om betaling af 15.000 kr. mod saldokvittering. Køber har herefter anlagt sag mod den private sælger.

Eksempel 23.

Ved en bilhandel i februar 1989 mellem private (købesum 48.800 kr.) undlod sælger at oplyse om en restgæld på 39.884 kr. til et finansieringsselskab. Sag verserer.

Eksempel 24.

Efter køb i december 1988 hos en forhandler, afkrævede et finansieringsselskab i juni 1989 køber en restgæld på 85.454 kr., hvilket beløb oversteg bilens handelsværdi. Sag verserer - dog har forhandler givet tilsagn om at friholde køber.

Eksempel 25.

Privat videresolgte i august 1988 for 47.000 kr. en bil uden at indfri en restgæld på 1.413 kr., hvilke beløb køber i januar 1989 blev afkrævet. Ved tilkendegivelse om politianmeldelse samt sagsanlæg betalte sælger.

Eksempel 26.

Efter køb i februar 1988 hos en forhandler (insolvent) blev køber i januar 1989 af et pengeinstitut afkrævet en restgæld på 76.701 kr. Sag mod tidligere ejer (pantsætter) verserer. Der synes mulighed for en forligsmæssig løsning, således at den tidligere ejer over for pengeinstituttet stiller anden sikkerhed, således at køber friholdes.

Eksempel 27.

I slutningen af december 1988 erhvervede køber for en kontant købesum af 215.000 kr. en personbil hos en forhandler. Køber blev i marts 1989 af et pengeinstitut afkrævet en restgæld på 183.000 kr. Efter at rekvisition var indgivet til fogedretten, indfriede forhandleren restgælden til pengeinstituttet og friholdt således køberen.

Eksempel 28.

Efter erhvervelse i januar 1986 af en varevogn hos en forhandler (senere erklæret konkurs) blev køber i februar 1989 af et pengeinstitut afkrævet en restgæld på 38.000 kr. Sag verserer (pengeinstituttet har på grund af bilens beskedne handelsværdi **tilbudt** saldokvittering og aflysning af løsøreejerpantebrev hvis køberen betaler 12.500 kr.).

Eksempel 29.

En insolvent forhandler videresolgte i oktober 1988 en personbil uden at indfri en oplyst restgæld på ca. 166.000 kr. til et finansieringsselskab. I forbindelse med videresalget foranledigede forhandleren for køberen optaget et lån på 93.000 kr. i et andet finansieringsselskab. Provenuet af lånet blev tiltransporteret forhandleren. For

begge lån var der udstedt og tinglyst løsøreejerpantebreve. Sag verserer.

Eksempel 30.

En forhandler solgte i 1986 en brugt bil med ejendomsforbehold til en kunde. Ca. et halvt år senere ønskede kunden at bytte den brugte bil med en ny. Den gamle bil blev ved handelen vurderet til 60.000 kr. - hvoraf ca. 35.000 kr blev benyttet til indløsning af den tidligere indgåede købekontrakt. Friværdien på ca. 25.000 kr. blev herefter benyttet som udbetaling på den nye bil. Ca. 1 år senere blev forhandleren kontaktet af en bank, der gjorde gældende, at de ville have friværdien (ca. 25.000 kr.) udbetalt. Som begrundelse herfor henviste man til, at der kort forinden forhandlerens tilbagekøb blev tinglyst et løsørepantebrev i den gamle bil - naturligvis med respekt af ejendomsforbeholdet. Efter at have konsulteret sin advokat, der ikke mente, at der var grundlag for en passivitetsindsigelse, betalt forhandleren ca. 25.000 kr. til banken. Da kunden i mellemtiden var blevet insolvent, måtte forhandleren altså konstatere et tab på 25.000 kr.

Eksempel 31.

En automobilforhandler købte af en afbetalingskøber en bil og indfriede restgælden efter afbetalingskontrakten med 36.100 kr. Automobilforhandleren måtte respektere en tinglyst, ubekendt underpanteret, selv om panthaver på sin side måtte respektere gælden efter afbetalingskontrakten, og selv om automobilforhandleren 2 dage før en af panthaver rekvireret fogedforretning fik tiltransporteret rettighederne i henhold til afbetalingskontrakten.

Eksempel 32.

En automobilforhandler måtte i januar 1989 imødese tab på 144.000 kr. vedrørende restgæld i en bil og 241.000 kr. vedrørende restgæld i en anden bil.

Eksempel 33.

En automobilforhandler solgte en bil til en kunde for 29.900 kr. Mere end 1 år senere viste bilen sig at være behæftet med kontraktsrestgæld på 37.800 kr. Forhandleren, der solgte bilen, var i mellemtiden gået konkurs.

Eksempel 34.

En køber købte i 1987 en bil, der blev registreret i hustruens navn. I forbindelse

med købet oprettedes et pantebrev med manden som debitor. Hustruen solgte i 1988 bilen til en automobilforhandler, der videresolgte den. Det skyldige beløb opgjort til 118.000 kr.

Eksempel 35.

En automobilforhandler solgte 4 biler for 720.000 kr. kontant til en virksomhed, som tidligere havde leaset bilerne. I december 1987 ønskede virksomheden at afhænde en af bilerne, og forhandleren købte demie for 120.000 kr. Efter at virksomheden i august 1988 var gået konkurs viste det sig, at bilen var behæftet med løsørepant for 140.000 kr.

Eksempel 36.

En automobilforhandler købte en bil af en privat kunde. Gælden til et pengeinstitut indfriedes, og pengeinstituttets løsøreejerpantebrev aflystes. Bilen var imidlertid yderligere underpantsat til en anden kreditor, tab 28.250 kr.

Eksempel 37.

En automobilfo: handler købte og videresolgte en bil, der efterfølgende viste sig at være solgt med ejendomsforbehold. Ejendomsforbeholdssælgeren udtog stævning mod automobilforhandleren med krav om selvstændig hæftelse for en restgæld på 22.900 kr. Heri fik han ikke medhold.

Eksempel 38.

En automobilforhandler købte en bil, der efterfølgende viste sig at være solgt med ejendomsforbehold. Fogedretten afsagde kendelse om ejendomsforbeholdets bortfald på grund af passivitet. Der skyldtes 45.800 kr. til det finansierende pengeinstitut.

Eksempel 39.

En bil, der var solgt med ejendomsforbehold skiftede ejer et antal gange. Der skyldtes 15.000 kr. i bilen, der senest blev solgt for 18.000 kr. Bilen skulle i øvrigt repareres for at være i færdselssikker stand.

Eksempel 40.

En bil købtes af en automobilforhandler, der videresolgte denne til en anden forhandler, der efter reparation af en trafikskade på ny solgte bilen videre. Bilen var behæftet med løsøreejerpantebrev, hvorpå der skyldtes 32.500 kr.

Eksempel 41.

En bil solgtes med ejendomsforbehold. På et senere tidspunkt foretog skattevæsenet udlæg for 5.000 kr. i bilen. Selv om der blev givet meddelelse (denuntiation), blev der ikke oplyst herom ved kontraktsindfrielsen.

Eksempel 42.

En bil købt med ejendomsforbehold solgtes til en automobilforhandler, uden at sælger oplyste om en restgælden på 19.700 kr. Pengeinstituttet, der havde fået tiltransporteret rettighederne i bilen, ønskede bilen taget tilbage. Kravet blev fremsat for automobilforhandleren 1 år efter tilbagetagelsesforretning i fogedretten.

Eksempel 43.

En lastbil solgt med ejendomsforbehold blev beslaglagt af Københavns Politi. Politiet, der ikke var bekendt med et ejendomsforbeholdet bortsolgte bilen til en autoophugger for 1.500 kr. Afbetalingssælger vurderede bilen til 16.000 kr.

Eksempel 44.

En automobilforhandler solgte en bil med ejendomsforbehold. Bilen blev taget tilbage gennem fogedretten. En måned derefter fik automobilforhandleren oplysning om, at der 10 måneder før tilbagetagelsen var tinglyst løsørepant og foretaget udlæg i bilen. Friværdien i bilen (6.500 kr.) var ved tilbagetagelsen blevet udbetalt til kunden.

Eksempel 45.

En automobilforhandler købte en bil af en kunde for 79.000 kr. og solgte samtidig en bil for 30.000 kr. Byttebilen var behæftet med et løsørepantebrev på 54.000 kr.

Eksempel 46.

En automobilforhandler solgte en bil til en kunde. 3 1/2 måned efter købtes bilen tilbage. Efter yderligere 9 måneder viste det sig, at et pengeinstitut 5 dage efter købet havde fået løsørepant i bilen, hvorpå der skyldtes 57.300 kr. Bilens værdi 30.000 kr.

Eksempel 47.

En bilejer, der havde håndpantsat et løsøreejerpantebrev på 45.000 kr. i sin bil, solgte bilen til en automobilforhandler uden at oplyse om pantsætningen, men kun om en kontraktsrestgæld, som blev indfriet. Panthaver var, da der 2 år efter blev fremsat krav herom, indstillet på at udlevere løsørepantebrevet mod betaling af bilens friværdi på 14.000 kr.

Eksempel 48.

En pantedebitor solgte sin behæftede bil til en automobilforhandler for 50.000 kr. og købte en bil for 15.000 kr. Differencen udbetaltes kontant ved check. 1 1/2 år senere, da bilen var videresolgt 5 gange, rejste et pengeinstitut krav om betaling af 55.000 kr.

Eksempel 49.

En bil blev solgt ved købekontrakt med ejendomsforbehold i juni 1987. Købekontrakten blev straks videretransporteret til et privat financieringsselskab, der i øvrigt straks belånte kontrakten i et pengeinstitut. Køberen blev orienteret om disse transporter, men betalte imidlertid ikke de aftalte afdrag, hvorefter han i løbet af efteråret 1987 modtog indtil flere rykkere fra pengeinstituttet. I oktober 1987 leverede køber bilen tilbage til sælgerfirmaet, og dette firma videresolgte bilen påny - uden at afregne overfor pengeinstituttet. Efterfølgende blev bilen solgt endnu 2 gange og i juni 1988 blev den erhvervet af den nuværende ejer. Da pengeinstituttet blev opmærksom på sagens rette sammenhæng, anlagde man sag ved fogedretten om udlevering af bilen under henvisning til ejendomsforbeholdet. Ved retten kendelse - afsagt i juni 1989 - blev sagen ikke fremmet. Retten lagde bl.a vægt på perioden der var forløbet, ligesom det udtaltes, at risikoen for at sælgerfirmaet ikke sørgede for at indfri købekontrakten ved videresalget (efter at have taget bilen tilbage) burde lægges på pengeinstituttet/financieringsselskabet - og ikke på den godtroende køber.

Eksempel 50.

En bilejer pantsatte i januar 1987 sin bil til et pengeinstitut. I maj 1987 videresolgtes bilen via en automobilforhandler til en godtroende privat køber - uden at der skete indfrielse af pantebrevet. Da pengeinstituttet blev klar over at bilen var videresolgt, anmodede man fogedretten om at foretage udlæg i bilen. Udlægsforretningen blev fremmet, idet der var tale om et gyldigt stiftet pant, og da retten ikke fandt grundlag for en analog anvendelse af forhandlergrundsætningen.

Eksempel 51.

I april 1986 gav T ved håndpantsætningserklæring et pengeinstitut håndpant i et løsøreejerpantebrev i en personbil. Restgælden var på dette tidspunkt 70.000 kr. I november 1987 solgte T bilen for en pris på 30.000 kr. til en automobilforhandler - uden at fortælle om panteforholdet. T blev for dette forhold idømt 60 dages betinget fængsel for overtrædelse af straffelovens § 283, stk. 1, nr. 1. (skyldnersvig).

Eksempel 52.

Automobilforhandler T solgte proforma en bil til sin samlever. Købekontrakten blev herefter transporteret til et financieringsselskab, der udbetalte et beløb på ca. 135.000 kr. Senere solgte T bilen til en godtroende køber - uden at indfri ovennævnte købekontrakt. Dette forhold blev af retten henført under straffelovens § 279 (bedrageri overfor financieringsselskabet).

Den samme automobilforhandler købte i en anden sag en bil af en privat sælger for en pris af 125.000 kr.. I bilen var der en restgæld til et financieringsselskab på ca. 115.000 kr. T betalte derfor kun 10.000 kr. - og påtog sig at indfri restgælden på ca. 115.000 kr. T indfriede imidlertid ikke gælden, og videresolgte bilen til en godtroende køber, uden at oplyse om denne. Dette forhold blev af retten henført under straffelovens § 280, nr. 2 (mandatsvig).

For disse 2 forhold blev T - der tidligere var dømt for ligeartet kriminalitet - ved byretten og landsretten idømt en fællesstraf af 8 mdr. ubetinget fængsel.

IDENTIFIKATIONSPROBLEMER I FORBINDELSE MED RETTIGHEDS-REGISTRERING AF BILER M. V.

I. Problemstillingen.

En rettighedsregistrering, der har karakter af et realregister (registrering efter genstand - ikke person), tilsigter, at enhver registreret ret henføres til den relevante genstand. Dette forudsætter en entydig identifikation af de genstande, der omfattes af ordningen. Denne særlige funktion varetages for så vidt angår tinglysning af fast ejendom af matrikelvæsenet. På tilsvarende måde finder der med hensyn til skibe og fly en særlig grundlæggende registrering sted, som definerer den enkelte genstand m.v.

For så vidt angår biler m.v. findes ikke en tilsvarende ordning. Centralregisteret for Motorkøretøjer (CRM) har en anden funktion end rettighedsregistrering. I CRM registreres udefra kommende data, bortset fra registreringsnummeret. Registreringsnummeret "følger" dog ikke køretøjet, når dette afmeldes. Ny registrering fører til nyt reg.nr. Ved ejerskifte derimod kan registreringsnummeret beholdes, hvis den nye ejer registreres uden afmeldning af køretøjet. Efter den gældende ordning genanvendes et afmeldt registreringsnummer ikke. Der er ikke taget stilling til, hvorledes der skal forholdes, når de nuværende registreringsnumre er opbrugt. Til eksempel kan nævnes, at man f.s.v. angår påhængsvogne er nået til bogstavet, P. Registreringsnummeret er så at sige kun éntydigt den ene vej: Et nummer kan kun svare til eet køretøj, men et køretøj kan godt (gennem tiden) have flere numre, og det kan i øvrigt (aktuelt) være uden nummer. Der findes ikke i CRM oplysning om køretøjernes tidligere registreringsnumre. Ved afmeldning opbevares oplysningerne, herunder om registreringsnummer, i 1 år, hvorefter de slettes af CRM.

Registreringsnummeret kan på den anførte baggrund ikke anvendes som "matrikelnummer" for biler.

Afgrænsningen af bilbogens anvendelsesområde er da heller ikke knyttet til optagelse i CRM, men til færdselslovens køretøjsdefinitioner (motorkøretøjer, påhængs- og sættevogne til biler samt campingvogne).

Stelnummeret følger i princippet bilen fra "fødsel til død". Stelnummeret er imidlertid ikke entydigt i den forstand, at der med sikkerhed til enhver bil findes et specifikt nummer.

Et specifikt stelnummer skulle findes i det nu anvendte verdensomspændende stelnummersystem (ISO-standard), bestående af 17 karakterer. Denne VIN-mærkning (Vehicle Identification Number) er en international stelmærkning, der har til formål i en periode på 30 år - uden anvendelse af yderligere angivelse - at gøre det muligt med fabrikantens bistand entydigt at identificere ethvert køretøj. EF-kommissionen har i et direktiv af 19. maj 1978 beskrevet den nye standard, og bl.a. Audi, Ford, Renault og VW har fra og med modelåret 1981 anvendt denne standard. Efter det oplyste anvendes denne standard idag ved langt de fleste personbilmærker, lastbiler og motorcykler. Visse østeuropæiske fabrikater følger dog ikke standarden, bl.a. Trabant, mens der ved amerikanske biler anvendes en anderledes opbygget 17 karakter standard. F.s.v. angår påhængsvogne kan der forekomme sammenfaldsmuligheder, idet alene de større producenter anvender 17 karakterer standarden, mens der ved mindre (danske) fabrikater alene anvendes 6-8 karakterer.

Biler fra **før 1981** findes formentlig med stelnumre efter et eller flere andre systemer eller eventuelt uden stelnumre (veterankøretøjer). CRM registrerer imidlertid ikke køretøjer uden stelnumre. Efter detailforskrifterne skal ethvert registreringspligtigt køretøj således være forsynes med bl.a. stelnummeret. Har køretøjet intet stelnummer, må det i givet fald tildeles et stelnummer, som præges i køretøjet forud for registreringen.

Stelnumre registreres i CRM i princippet med det faktiske, fulde stelnummer. I tiden fra CRM.s oprettelse til overgang til et nyt system (1.4.64 - 1.2.89) indeholdt systemet dog kun plads til 15 karakterer. ISO-stelnumre er således afkortet ved udeladelse af de to første cifre. Endvidere er i et vist omfang også i øvrigt foretaget afkortning til et (i visse tilfælde betydeligt) lavere antal karakterer, f.eks. 6-8 . Der vil således være sammenfaldende stelnumre i CRM. Bliver man i politiet eller bilinspektionen opmærksom på fejl, f.eks. ved undersøgelse heraf under syn, foretages rettelse. Endvidere kan ejere gratis begære rettelse af fejl mod aflevering af den gamle registreringsattest (eller tro-og-love erklæring om bortkomst). Ved registrering af ejerskifte m.v. anvender programmet en "genbrugsfacilitet", således at de hidtidige oplysninger gentages. Dette kan føre til, at et tidligere registreret, mangelfuldt stelnummer overføres, uanset at der er anmeldt et korrekt stelnummer.

Efter overgang til det nye system pr. 1.2.89 registreres f.s.v. angår nye biler m.v. så

vidt muligt alle 17 karakterer i ISO-standarden. Ved den første registrering medfølger stelnummer på toldpapirer. Registereringen i CRM danner endvidere grundlag for afregningen af registreringsafgift, gennem periodiske meddelelser fra CRM til toldvæsenet med angivelse af de registrerede stelnumre. Der må på den baggrund antages at være en ganske høj grad af rigtighed og fuldstændighed i den fremadrettede registrering af stelnumre i CRM.

Med det meget store antal registreringer i CRM er det klart, at der må forekomme fejl i registreringen af stelnumre i forhold til det faktiske nummer på køretøjet. Hertil kommer risikoen for fejl ved angivelse af stelnummer i dokumenter, der anmeldes til bilbogen. Endelig skal det bemærkes, at der er gennemført en konvertering i CRM af de eksisterende stelnumre, idet alle specialtegn og mellemrum er fjernet, ligesom bogstaverne I, O og Q er ansat til tallene 1 og 0. Der er desuden indført krav om, at bogstaverne I, O og Q ikke må indtastes i stelnummeret.

Nedenfor omtales nærmere de identifikationsproblemer, der kan opstå ved etablering og drift af en bilbog. Ved udtrykket genstand forstås de aktivtyper, der omfattes af forslaget om en bilbog, d.v.s. motorkøretøjer, påhængs- og sættevogne til biler samt campingvogne. Ved dokument forstås de dokumenter, hvorved rettigheder anmeldes til bilbogen, d.v.s. pantebreve, købekontrakter m.v. (ejendomsforbehold) og udlægsattester m.v.

II. De enkelte tilfælde.

De ovenfor omtalte forhold kan give problemer med hensyn til identifikation m.v. i følgende tilfælde:

1. Genstande, der ikke er optaget (aktuelt eller nogensinde) i CRM. De vigtigste grupper er nye, endnu ikke registrerede biler samt afmeldte biler. Den valgte afgrænsning af bilbogens anvendelsesområde indebærer imidlertid, at der kan forekomme tilfælde - navnlig påhængsvogne, mobile-homes m.fl. -, hvor færdselslovens definition er opfyldt, men hvor registrering ikke tilsigtes at finde sted overhovedet.

2. **Genstande uden stelnummer.** Det drejer sig, jf. oven for, om køretøjer, der hverken er eller har været registreret i CRM. Nye biler og formentlig hovedparten af nye påhængsvogne m.v. må antages at have stelnumre.

3. Genstande med ikke-specifikke (sammenfaldende) stelnumre. Der tænkes her på de fuldstændige stelnumre, der er præget i køretøjet m.v. ("fysiske" stelnumre). En anden situation foreligger, hvor stelnumre som følge af ufuldstændig registrering er

sammenfaldende i CRM (registrerede stelnumre), jf. nedenfor 7.

4. Fejl i anmelders angivelse til bilbogen af stelnummer (ikke eksisterende eller sammenfaldende). Der foreligger her to varianter, nemlig dels fejlagtige cifre dels manglende cifre (typisk de første).

5. Genstande med stelnumre efter forskellige nummersystemer (ikke sammenfaldende), f.eks. henholdsvis ISO-standard, østeuropæiske systemer og ældre nummersystemer.

6. Afvigelser med hensyn til registreringsnummer i henholdvis bilbogsdokument og CRM.

7. Fejl i CRM.S oplysninger om stelnummer (registrerede stelnumre). Der foreligger her - på samme måde som ovenfor i gruppe 4 - to varianter, nemlig dels fejlagtige cifre dels manglende cifre (typisk de første).

111. Betydningen for bilbogen af de enkelte tilfælde.

Ad 1) Genstande, der ikke er optaget (aktuelt eller nogensinde) i CRM. Denne tilfældegruppe byder reelt ikke på særlige problemer i relation til identifikation. Afgørende er her i princippet stelnummerets beskaffenhed, jf. navnlig 2-4.

Derimod kan ikke-optagelsen indebære visse problemer i øvrigt. Dels kan ikke-optagelsen være i strid med anmelders forudsætninger, dels indebærer optagelsen i CRM en vis mulighed for kontrol med hensyn til identifikationen og med hensyn til ejerskabsforholdet (adkomst). Ejerskabsforholdet kan også have betydning med hensyn til identifikationen, jf. bemærkningerne under 2-4.

På denne baggrund kan der være god grund til at give oplysning (anmærkning) om, at det pågældende køretøj ikke er registreret i CRM.

Det bemærkes dog, at ikke-optagelse formentlig vil være det normale ved tørste salg af nye biler.

Ad 2) Genstande uden stelnummer. Det understreges, at langt de fleste af de genstande, der omfattes af bilbogsordningen, må antages at have en eller anden form for stelnummer, navnlig alle køretøjer m.v., der er optaget i CRM. Som anført oven for pkt. II, udelukker det valgte anvendelsesområde dog ikke forekomst af genstande uden stelnummer.

Der er i princippet ikke mulighed for éntydig identifikation af genstande uden stelnummer. Der kan således ikke umiddelbart skabes fuld sikkerhed for, at alle rettigheder vedrørende sådanne genstande registreres i sammenhæng. Problemet kan søges løst ved på en af følgende fremgangsmåder eller kombinationer heraf:

a) Rettighedsregistrering afvises, d.v.s. at køretøjer uden stelnummer undtages fra bilbogsordningen. Dette vil indebære, at de pågældede genstande vil være omfattet af den almindelige ordning vedrørende personbogen. Et ændret anvendelseområde bør dog fastlægges således, at der ikke er for stor vanskelighed med på forhånd at vurdere, om et givet aktiv hører under det ene eller det andet system.

b) Der tages et forbehold, f.eks. i form af en anmærkning, som i realiteten betyder, at rettighedsregistreringen i det enkelte tilfælde mister sin værdi.

c) der tildeles en særlig identifikation (konstrueret "stelnummer").

Der må dog tages forbehold for ældre rettigheder, herunder ældre rettigheder i personbogen (overgangsordningen vil hér spille en rolle) samt tilvejebringes sikkerhed for henføring af senere rettigheder vedrørende samme genstand til det tildelte nummer.

Dette kan ske ved prægning i køretøjet m.v. (og et generelt krav om, at det fysiske (prægede) nummer på anmelderens ansvar oplyses i dokumenterne). Prægning er som anført oven for, afsnit 1, en betingelse for optagelse i CRM.

En løsning med prægning kan formentlig udformes således, at det til registrering i bilbogen kræves, at betingelserne for optagelse i CRM er opfyldt. Det vil således vil være en fordel, om det fiktive nummer indrettes således, at det kan optages i CRM. Selve optagelsen i CRM vil formentlig forudsætte en begæring herom efter almindelige regler.

Prægning kan dog være vanskelig at gennemføre, hvor den første registrering i bilbogen af et køretøj uden stelnummer begæres på grundlag af et udlæg eller anden retsforfølgning.

d) Der stilles krav om dokumentation for adkomst. Købekontrakt el. lignende skal således vedlægges dokumentet. Adkomstoplysningerne skal gøre det muligt at følge adkomstrækken tilbage i tiden indtil bilbogens oprettelse eller genstandens 1. overdragelse. Det vil således ofte ikke være tilstrækkeligt med oplysning om de ak-

tuelle adkomstforhold. Navnlig ved retsforfølgning vil fremskaffelse af de nødvendige oplysninger kunne være forbundet med stor vanskelighed.

Fastlæggelse af adkomstrækken vil muliggøre kontrol med eventuelle modstående rettigheder registreret i bilbogen gennem forespørgsel på den nuværende og de eventuelle tidligere ejere. På denne måde kan tidligere registrerede rettigheder findes ved registrering af et senere dokument, således at anmærkning muligvis kan undgås, cfr. ovenfor c. En sådan ordning forudsætter reelt optagelse af cpr-nummer med hensyn til ejere. Der kan i visse tilfælde være problemer med at fastslå, at et givet ejerskab er det første.

Metoden med den sammenhængende adkomstrække vil endvidere i princippet kunne sikre, at senere rettigheder henføres til den rigtige genstand. På den anden side må der formodes at være en række tilfælde, hvor man ikke med sikkerhed kan fastslå identitet, f.eks. hvor samme person optræder to gange med en grøn påhængsvogn af mærket X.

Løsningen med fastlæggelse af adkomstrækken svarer reelt til registrering på person (i stedet for på genstand), d.v.s. som nu i personbogen og i øvrigt i det norske system.

Ordningen forudsætter - som påpeget ovenfor -, at man "følger" adkomstrækken tilbage i tiden (i princippet tilbage til køretøjets indførelse i landet/bilbogens oprettelse). Dette må vurderes som en meget besværlig og ikke helt sikker fremgangsmåde for såvel bilbogens personale som for anmelderne.

Sammenfattende bemærkes, at løsning b) må anses for at stride med selve formålet med bilbogen. Det reelle valg står således mellem

a) ændre anvendelsesområdet,
c) tildele identifikation (ved prægning), og
d) registrering (i disse tilfælde) tillige på person.

Ved stillingtagen til spørgsmålet om genstande uden stelnummer må der endvidere tages højde for overgangsproblemerne. Overgangsproblemet ser i nogen grad forskelligt ud ved de forskellige løsninger - i forhold til de 3 mest nærliggende overgangsordninger. Nedenfor omtales kun løsning c) og d), idet løsning a) naturligvis er neutral i forhold til overgangsspørgsmålet.

De nye regler får kun virkning for fremtiden. Her er i princippet intet problem ud

over dem, der er beskrevet ovenfor vedrørende driften af bilbogen. For så vidt angår løsning d) vil adkomstrækken i princippet skulle føres så langt tilbage, som rettigheder efter almindelige regler endnu kan være gældende, dog længst til bilbogens ikrafttrædelsestidspunkt/genstandens produktionstidspunkt.

De ældre rettigheder konverteres. Prægning (c) er ikke umiddelbart praktikabel, og der må i øvrigt tages forbehold for "ældre rettigheder". Adkomstrække-løsningen (d) er reelt næppe mulig, idet rekonstruktion af adkomstrækken må forudsætte oplysninger fra rettighedshavere/ejere. Endvidere henvises til bemærkningen om denne løsning (d) nedenfor.

Indkaldelsesordning. Prægning (c) er vel i princippet mulig, men praktisk vanskelig, idet flere rettigheder kan forekomme med hensyn til samme genstand, herunder rettigheder, der støttes på forskellige adkomsthavere.
Adkomstrække-løsningen vil kræve, at adkomstforholdene føres så langt tilbage, som rettigheder efter almindelige regler endnu kan være gældende, dog længst til genstandens produktionstidspunkt.

Konklusion. Efter en samlet vurdering af drifts- og overgangsproblemerne må det anses for nødvendigt at fastlægge en særlig løsning med hensyn til genstande uden stelnummer. Løsning a) kan umiddelbart fremtræde som den lettest praktikable. Løsning b) kan ikke anbefales, jf. ovenfor. Løsning c) giver navnlig problemer med hensyn til ældre rettigheder og retsforfølgning. Løsning d) er formentlig for usikker og arbejdskrævende.

Ad 3) **Genstande med ikke-specifikke (sammenfaldende) fysiske stelnumre. I** tilfælde af sammenfaldende stelnumre vil det kunne ske, at et senere dokument rent faktisk vedrører et andet køretøj end det, der er optaget med det pågældende stelnummer i bilbogen.

På denne måde vil problemet vise sig første gang (bortset fra overgangsproblemet) i det tilfælde, hvor et nyt dokument med samme stelnummer - men i øvrigt med forskellige data vedr. årgang, mærke etc. - anmeldes til bilbogen. På dette tidspunkt bør der så vidt muligt findes en løsning, således at tvivlen er væk, når der senere kommer dokumenter efter, at de pågældende to køretøjer begge er optaget i bilbogen.

Sammenfaldende stelnumre vanskeliggør selvsagt identifikationen. Opgaven består i med tilstrækkelig sikkerhed at kunne identificere de to (eller evt. flere) biler, der svarer til de to stelnumre. Det drejer sig dels om med tilstrækkelig sikkerhed at kon-

statere, at der faktisk er tale om sammenfald (og ikke andre problemer, jf. nedenfor), - dels om med tilstrækkelig sikkerhed at henføre et dokument til det rigtige af flere genstande med samme stelnummer. Endvidere skal sikres, at man ved forspørgsler får de rigtige oplysninger.

Problemstillingen kan ved bilbogens førelse umiddelbart have en vis lighed med tilfælde af fejl i dokumenterne, jf. nedenfor ad 4). En anden problemstilling foreligger, hvis der (kun) er sammenfald med stelnummer som registreret i CRM (d.v.s. de fysiske stelnumre er specifikke), jf. nedenfor ad 7).

Problemet kan angribes ved reaktion mod afvigelser med hensyn til oplysningerne i dokumentet om registreringsnummer/ejer/type/mærke/årgang m.v. i bilbogen og i CRM.

Reaktionen, når et nyt dokument med samme stelnummer - men i øvrigt med forskellig data vedr. årgang, mærke etc. - anmeldes til bilbogen, må bl.a. afhænge af, om det eller de pgl. køretøjer i forvejen findes i CRM.

I. Findes begge køretøjer i CRM (med samme stelnummer, men med afvigende øvrige oplysninger) kan identifikationen være sikker derved, at samtlige øvrige oplysninger er identiske for så vidt angår den anmeldte bil og det ene af de i CRM registrerede. I dette tilfælde kan registrering i bilbogen formentlig umiddelbart ske, eventuelt med anmærkning om, at der findes en genstand med samme stelnummer.

II. Findes kun det ene eller ingen af genstandene i CRM, kan sammenfald forekomme med hensyn til en genstand, der tidligere er registreret i bilbogen (med afvigende øvrige data). Det kan her være vanskeligt at konstatere, om der er tale om sammenfald eller om fejl (jf. nedenfor 4.a). Der må således formentlig ske afvisning (eller lysning med frist) med henblik på, at anmelder fastholder eller berigtiger fejlen. En anden mulighed er blot at registrere i bilbogen med anmærkning om, at der findes en genstand med samme stelnummer.

Generelt bemærkes, at det ikke kan udelukkes, at forskellige genstande med sammenfaldende øvrige data registreres i bilbogen, uden at det kan vides, om der er tale om sammenfaldende stelnumre eller fejl i de ene stelnummer, jf. eksemplet ovenfor ad 2) - samme person optræder to gange med en grå påhængsvogn af mærket X.

En forskel mellem sammenfaldende, fysiske stelnumre (3) og andre problemer (2 og 4) er, at edb-systemet kan indrettes således, at man ved forespørgsel på et givet stelnummer altid vil få oplysning om, at der er flere genstande med dette stelnummer

(og da hvilke).

Der foreligger navnlig to muligheder for en løsning:

a) Der oprettes flere "kort" med samme stelnummer, og der gives anmærkning herom. Ved forespørgsel vil man således få oplyst, at der findes flere køretøjer med det angivne stelnummer. Spørgeren vil herefter yderligere kunne specificere sin søgen f.eks. ved angivelse af mærke, årgang etc. - og der vil herved formentlig som oftest kunne ske en tilstrækkelig sikker identifikation.

b) Der tildeles et fiktivt løbenummer (i hvert fald til den ene genstand), som eventuelt præges, jf. ovenfor om gruppe 2. Det vil endvidere være en fordel, om det fiktive nummer kan optages i CRM.

Er der tvivl om forholdet, må der afvises/gives anmærkning. Er der faktisk tale om sammenfaldende stelnummer er det klart, at der ikke kan afvises (endeligt).

Ved vurderingen af de foreliggende muligheder bør også tages højde for løsningen vedrørende manglende stelnumre (jf. ovenfor 2) og overgangsproblemet.

De nye regler får kun virkning for fremtiden. Der er i princippet ikke her problemer ud over, hvad der gælder for driften, jf. ovenfor.

De ældre rettigheder konverteres. Ved tvivlstilfælde under konverteringsarbejdet vil **reaktionsmulighederne** i form af **afvisning/anmærkning** ikke umiddelbart foreligge. Der kan derfor være behov for henvendelse til rettighedshavere/ejere om yderligere oplysninger. En løsning, der omfatter prægning, vil være yderligere problemskabende.

Indkaldelsesordning. Problemerne vil i princippet kunne løses på samme måde som i forbindelse med driften. Behovet for reaktion vil dog kunne gøre den fornyede anmeldelse ganske belastende for rettighedshaverne, særligt ved en prægningsløsning.

Konklusion. En justering af bilbogens anvendelsesområde vil dårligt kunne løse problemerne, da antallet af tilfælde formentlig er for stort, og idet man ikke på forhånd vil kunne vide, om en given genstand er omfattet eller ej. Umiddelbart kan løsning a) forekomme tilstrækkelig. Løsning b) er mere besværlig, men vil give bedre sikkerhed og færre afvisninger/anmærkninger, når de fornødne fiktive numre een gang er oprettet (og præget). Valget må i høj grad bero på omfanget af sammenfaldende stelnumre i den bestående bilpark m.v. og risikoen for sammenfald fremover.

Ad 4) Fejl i anmelders angivelse til bilbogen af stelnummer **(ikke eksisterende eller sammenfaldende).** Angivelse af korrekt stelnummer må (på samme måde som med hensyn til andre oplysninger) som udgangspunkt være anmelders ansvar.

a) Ikke (konstaterbart) eksisterende stelnummer. Anmærkning eller afvisning efter kontrol af CRM/Bilbogen må antages at klare problemet. Er køretøjet tilsyneladende optaget i CRM (ved sammenfaldende reg.nr. og andre oplysninger, men med afvigende stelnummer), bør der formentlig afvises. Er køretøjet (dvs. det angivne - forkerte - stelnummer) ikke optaget i CRM/bilbogen, kan fejlen ikke konstateres af bilbogen. Der gives anmærkning om ikke-optagelsen, og anmelder løber risikoen for retstab.

b) Sammenfaldende stelnummer (d.v.s. at der findes een genstand med dokumentets stelnummer i CRM/bilbogen, men med i øvrigt afvigende oplysninger. Situationen svarer umiddelbart til tilfældet ovenfor ad 3), II. Løsningen bør derfor være den samme: Der må formentlig ske afvisning (eller lysning med frist) med henblik på, at anmelder fastholder eller berigtiger fejlen. En anden mulighed er blot at registrere i bilbogen med anmærkning om, at der findes en genstand med samme stelnummer.

c) En særlig tilfældegruppe er manglende cifre (smh. nedenfor 7). I disse tilfælde vil der dog formentlig som oftest være samme "fejl" i CRM, og situationen vil dermed ikke umiddelbart fremstå som et tilfælde af fejl, (medmindre der allerede i bilbogen er optaget det fulde fysiske nummer).

Ad 5) **Genstande med stelnumre efter forskellige nummersystemer (ikke sammenfaldende).** Dette skulle ikke i sig selv give problemer for bilbogen.

Ad 6) Afvigelser med hensyn til registreringsnummer i henholdvis bilbogsdokument og CRM. Dette har ikke selvstændig betydning, da identifikationen er stelnummer. Afvigelser kan dog dække over andre problemer, jf. tidligere. Registreringsnummer bør derfor være obligatorisk på dokumenterne og kontrol bør altid foretages ved behandlingen i bilbogen. Eventuelt bør man rutinemæssigt (i anmærkningsform) anføre det aktuelle registreringsnummer fra CRM, hvis det afviger fra dokumentets.

Ad 7) **Fejl i CRM.S oplysninger om stelnummer.** Der foreligger 2 ret forskellige situationer:

a) Fejlagtige cifre. Denne situation kan være vanskelig at udskille fra tilfælde af fejl fra anmelders side, jf. ovenfor 4). Vælges der med hensyn til 4) en afvisnings-løs-

ning, kan problemet derfor føre til afvisning i tilfælde, hvor anmelder har ret, medens der er fejl i CRM.

b) Manglende cifre. Der tænkes her på tilfælde, hvor det registrerede stelnummer er korrekt bortset fra, at det er kortet af, typisk ved udeladelse af de første cifre. Hvis der i bilbogen kræves oplysning om det faktiske, komplette stelnummer, vil denne situation foreligge i talrige tilfælde. Hvis anmelder skriver stelnummeret af fra registreringsattesten, vil man ved bilbogens førelse slet ikke blive opmærksom på problemet (medmindre der er tale om en køretøjstype og -årgang, om hvilken man ved, at der der skal findes et længere stelnummer). Hertil kommer, at bilbogens personale ikke vil have nogen mulighed for at kontrollere rigtigheden af de yderligere cifre (i forhold til CRM), som en anmelder måtte oplyse.

I underbilag 3.1 findes en oversigt udarbejdet af Centralregisteret for motorkøretøjer over antallet af køretøjer med h.h.v. 1,2,3 karakter osv.

Denne problemstilling bør overvejes helt generelt, herunder med hensyn til arbejdsrutiner med henblik på berigtigelse i CRM (og vice versa).

Der bør under alle omstændigheder i bilbogens informationssystem være en facilitet, der muliggør søgning ved anvendelse af et - valgfrit - antal af de sidste cifre i et stelnummer.

IV. Konvertering.

De beskrevne problemer forekommer som tidligere nævnt såvel i forbindelse med den løbende førelse af bilbogen som ved en eventuel konvertering af ældre dokumenter i forbindelse med bilbogens etablering. Til de i dette bilag omtalte konverteringsproblemer kommer de, der er særligt knyttet til den eksisterende personbogs tilstand, jf. bilag 4.

Det bør overvejes at gennemføre forsøg med konvertering (pantebreve fra den eksisterende personbog) under anvendelse af CRM. Et sådant forsøg vil give et bedre grundlag for en vurdering såvel af konverteringsopgaven som af rækkevidden af de beskrevne problemer vedrørende bilbogens drift. Endvidere kan overvejes forsøg med "konvertering" af tilfælde med ejendomsforbehold og udlæg.

Generelt bemærkes, at konvertering i de tilfælde, der omtalt ovenfor under navnlig 2) manglende stelnummer og 3) sammenfaldende stelnummer, kan give betydelige problemer.

V. Konklusion.

Fraværet af et egentligt matrikelsystem for biler indebærer nogle ikke ubetydelige problemer for etableringen af en bilbogsordning.

Gennemgangen af de forskellige tilfældegrupper peger på, at der altid bør foretages en kontrol, hvorved dokumentets oplysninger sammenholdes med CRM og bilbogen, og således at der reageres over for afvigelser efter de ovenfor anførte retningslimer. Denne kontrol vil i øvrigt også kunne modvirke eventuelle forsøg på svigagtige forhold vedrørende rettigheder over biler.

Der foreligger navnlig følgende spørgsmål:

1) En eventuel justering af bilbogens anvendelsesområde kunne gå ud på, at man begrænsede dette til at angå motorkøretøjer, hvorved problemet ville blive reduceret væsentligt. På den anden side ville der være betydelige ulemper for omsætningen, såfremt man undtog påhængskøretøjer og campingvogne. Efter en samlet vurdering anbefales det at blive stående ved det foreslåede anvendelsesområde. Dette indebærer imidlertid, at man må være opmærksom på, at der som følge af identifikationsproblemerne vil være varierende grad af sikkerhed, entydighed osv., beroende ikke mindst på karakteren af de enkelte aktiver.

2) Formkrav til dokumenterne. Der bør stilles krav om, at alle dokumenter indeholder stelnummer, registreringsnummer (det fulde, fysiske nummer), mærke, type og årgang m.v. og cpr.nr.). Navnlig med hensyn til udlæg vil der være tale om en udvidelse i forhold til hidtidig praksis. Herudover bør der - for så vidt angår pant og ejendomsforbehold - eventuelt stilles krav om, at den originale registreringsattest vedlægges ved anmeldelse til bilbogen.

3) Udformning af overgangsordningen er, som det fremgår af ovenstående, af stor betydning for identifikationsproblemstillingen.

4) De ofte manglende (første) cifre i CRM kan give en række problemer. Bilbogs ordningen forudsætter, at man arbejder med det fuldstændige fysiske stelnummer, og at det bliver anmelders ansvar - med risiko for fortabelse af sin ret - at det rigtige nummer angives. Spørgsmålet om hvorvidt der evt. mere generelt bør søges rettet op på manglende eller utilstrækkelig stelnummerangivelse kan eventuelt overvejes i lyset af bl.a. erfaringerne i forbindelse med omlægningen.

Dato: 15/11-89

STELNR/ANTAL KARAKTERER	BILER MÆRKEROD = 1	MOTORCYKLER MÆRKEROD = 4	PÅHÆNGSKRT. MÆRKEROD = 5	TRAKTORER MÆRKEROD = 6	MÆRKEROD = 0
1	22	5	508	10	155
2	196	18	2906	33	117
3	2543	209	23582	591	611
4	13373	3310	77365	15967	1001
5	60979	7299	141267	22552	965
6	230313	12652	99168	56457	1107
7	163364	19880	23727	32290	444
8	156404	1575	11469	14259	206
9	56813	6042	12442	3110	187
10	241758	288	997	1049	93
11	161890	1330	1484	557	89
12	46406	3142	725	1912	70
13	25646	220	265	467	122
14	57802	83	1669	310	121
15	857917	614	8177	76	97
16	1567	5	85	7	0
17	94723	80	2384	54	1

ANTAL BLANKE STELNR = 10406

KONVERTERING

Indledning.

I dette bilag behandles spørgsmålet om overførelse af oplysninger om eksisterende rettigheder til det nye system (konvertering). I nr. 1 gennemgås de enkelte rettighedstyper og disses antal. I nr. 2 gives en oversigt over eksisterende registre. I nr. 3 foretages en nærmere gennemgang af de forskellige spørgsmål, der knytter sig til konvertering, herunder økonomien.

1. Rettighedstyper og dokument antal.

1.1 Eksisterende rettighedstyper.

1.1.1 Undeipant.

a) Underpant i konkrete løsøregenstande efter tinglysningslovens § 47. Tinglysningen har virkning i 10 år. Alle eksisterende, sikrede rettigheder findes i personbøgerne fordelt over 82 tinglysningskontorer. Hvert tinglyst dokument (pantebrev) og dermed personbogsblad kan indeholde flere genstande (biler m.v.) Der stilles efter retspraksis (U 1976.963V) krav om angivelse af stelnummer. I praksis sker dette dog ikke altid, ligesom stelnummeret ikke altid angives med alle 17 karakterer, jfr. bilag 3. Debitors navn, adresse (på pantsætningstidspunktet) og fødselsdato findes i personbøgerne. Med udgangspunkt i disse og ved opslag i Centralregisteret for Motorkøretøjer og CPR vil det formentlig være muligt at identificere de fleste køretøjer.

b) Underpant i erhvervsløsøre, tinglysningslovens § 47 b, stk. 2. Der er her ingen tidsbegrænsning. Der er ingen oplysning i personbøgerne om de enkelte genstande. En - bekostelig - mulighed ville være at skaffe oplysning om alle biler, som pantsætter er registreret som ejer af i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Disse biler vil dog ikke nødvendigvis være omfattet af panteretten.

c) Underpant i tilbehør til fast ejendom, tinglysningslovens § 37. Der er ingen tidsbegrænsning. Disse rettigheder registreres ikke i personbogen. Tingbogen indeholder ingen angivelse af de omfattede genstande. Det er formentlig helt urealistisk at

søge oplysning om genstandene via Centralregisteret for Motorkøretøjer eller lignende. Kreditorerne vil næppe nogensinde kende genstandene og typisk ikke på forhånd lægge særlig vægt på disse.

Vedrørende såvel b) som c) er der i forbindelse med en overgangsordning det særlige spørgsmål, om vægten skal lægges på tidspunktet for panterettens sikring eller tidspunktet for det enkelte aktivs inddragelse under panteretten.

1.1.2 Ejendomsforbehold.

Der findes ingen særlig tidsbegrænsning, dog er der i forbrugerforhold siden 1986 krav om en aftalt længste afviklingstid på højst 3 år. Der foretages ikke nogen registrering af disse rettigheder. Panthaverdeklarationerne vil bl.a. omfatte disse rettigheder.

1.1.3 Retsforfølgning.

a) Udlæg. Udlæg i løsøre (bortset fra registrerede skibe og fly) - bortfalder efter 1 år, medmindre udlægshaveren forinden har forlangt tvangsauktion afholdt eller har været hindret heri ved anke, kære eller trediemands ret. Udlægget bortfalder i så fald 8 uger efter hindringens ophør, jf. retsplejelovens § 526, stk. 4. 1-årsfristen kan endvidere suspenderes ved forbud mod tvangsauktion efter konkurslovens § 12, stk. 2.

Der foretages ikke nogen landsdækkende, systematisk registrering af udlæg.

b) Arrest og anden retsforfølgning.

Der findes ingen særlig tidsbegrænsning, og der foretages ikke nogen systematisk registrering.

1.2 Antallet af bestående rettigheder.

Opgørelsen over antallet af bestående rettigheder er forbundet med stor usikkerhed. De opgørelser, der har kunne udarbejdes på baggrund af det foreliggende materiale, tyder på, at der findes ca. 1.000.000 rettigheder omfattet af forslaget om en samlet bil- og personbog.

Bilbogen alene antages at omfatte ca. 900.000 rettigheder.
Det må formodes at langt den væsentligste del af disse rettigheder består dels af al-

mindelige løsørepantsætninger efter tinglysningslovens § 47 og dels ejendomsforbehold. I beregningerne nedenfor lægges følgende fordeling til grund:

Undeipant efter tinglysningslovens § 47:	500.000
Underpant efter tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2.:	50.000
Ejendomsforbehold	300.000
Retsforfølgning (især udlæg):	50.000
lait	900.000

Antallet af § 47-underpant er beregnet med udgangspunkt i et samlet antal personbogsdokumenter på ca. 600.000 x 80%.

Tallet på 600.000 personbogsdokumenter er beregnet på baggrund af tidligere stikprøvevise optællinger foretaget bl.a. ved retten i Århus - hvorefter disse tal er omregnet til landsplan.

Antallet af underpant efter tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2 er helt skønsmæssigt ansat.

Opgørelsen over antallet af ejendomsforbehold er forbundet med stor usikkerhed. Ved beregningen er der taget udgangspunkt i opgørelsen over det årlige antal panthaverdeklarationer, idet dette tal afspejler antallet af udstedte løsørepantebreve og ejendomsforbehold. Det skal i øvrigt bemærkes, at antallet af ejendomsforbehold efter det oplyste er faldet væsentligt siden ændringen af kreditkøbsloven i efteråret 1986.

Ved beregning af antallet af udlæg er der taget udgangspunkt i en gennemgang af 1200 tilfældigt valgte fogedforretninger ved fogedretterne i Brøndbyerne og Århus. Ved denne optælling konstateres det, at der i 65 tilfælde var foretaget udlæg i biler. Såfremt de her udvalgte fogedforretninger er repræsentative svarer tallet **til,** at der på landsplan - alene i fogedretterne - foretages ca. 35.000 udlæg i køretøjer omfattet af bilbogen. Da bilbogen tænkes at skulle omfatte retsforfølgning generelt - og ikke kun udlæg foretaget ved fogedretterne - er det samlede antal retsforfølgninger ansat til 50.000 (foged-, pante- og toldfogedudlæg).

2. Oversigt over eksisterende registre m.v.

Nedenfor gives en oversigt over de registre (ført manuelt eller på edb-medie), der skønnes relevante i forbindelse med en eventuel konvertering.

a) Personbogen:

Den eksisterende personbog er, som navnet også antyder, bygget op omkring person- og virksomhedsnavne. For så vidt angår personer er disses fødselsdato (men ikke personnummer) registreret og dåbsattest skal forevises i forbindelse med tinglysning. Der registreres ingen numre i forbindelse med virksomheder. Personens eller virksomhedens adresse registreres.

I forbindelse med pantsætning af biler registreres en beskrivelse af bilen - f.eks. Volvo 240 DL, årgang 1986, blå - samt et nummer, der efter retspraksis skal være stelnummeret. Der kræves ingen dokumentation, og personbogens oplysninger bærer da også præg af nogen tilfældighed på dette område. Det forekommer således visse steder kun sjældent, at et stelnummer (der er det mest almindeligt benyttede) indeholder alle 17 karakterer - ofte kun 5 eller 6. Der henvises i øvrigt til underbilag 3.1, til bilag 3.

Siden ændringen af stempelafgiftsloven i efteråret 1986 ("Kartoffelkuren"), hvor § 57 A blev indsat, har en del tinglysningskontorer af hensyn til stempelafgiftsberegningen (erhvervskøretøjer stemples efter en anden takst end køretøjer til privat personbefordring), forlangt registreringsattest forevist. Dette har medført en betydelig større nøjagtighed ved angivelse af stelnummeret.

Ved pantsætning af driftsmidler i virksomheder, der drives fra lejede lokaler (tinglysningslovens § 47 b, stk. 2) anføres de enkelte aktiver - f.eks. biler - ikke i personbogen.

Personbogsblade på pantebreve med pant i bestemte genstande, f.eks. biler, udtages efter 10 år, hvis nylysning ikke har fundet sted, jf. tinglysningslovens § 47, stk. 4. Tinglysningskontorerne har ikke mulighed for at konstatere om et pantebrev skulle være blevet uaktuelt på et tidligere tidspunkt. Pantebreve vedr. biler har i praksis næsten altid karakter af ejerpantebreve.

b) Det Centrale Personregister (CPR):

I det centrale personregister registreres alle personer med fuldstændige oplysninger om personnummer, navn og adresse. CPR kan ved hjælp af nogle særlige rutiner finde personnummeret, hvis fødselsdato, køn og personens forbogstaver oplyses. I mange tilfælde vil en sådan søgning føre til flere "træf, og det kan så være nødvendigt at sammenholde det fuldstændige navn og/eller personens adresse. F.eks. vil en

søgning på en person med forbogstaverne H.H., der er født den 25. maj 1958, passe på 7 personer (4 kvinder og 3 mænd). CPR overfører historiske adresseoplysninger til et historisk register efter 3 år.

c) Centralregisteret for Motorkøretøjer (CRM):

I politiets motorregister registreres alle de køretøjer, der tænkes henført til bilbogen. Køretøjerne registres under stelnummer (17 karakterer) og registeret indeholder en beskrivelse af køretøjet (mærke, årgang, første registreringsdato og registreringsnummer). Desuden indeholder registeret oplysninger om ejer og bruger. Disse personoplysninger registreres fra 1. februar 1989 med fuldstændigt personnummer (og navn og adresse).

I et samarbejde med statsskattedirektoratet (SVUR) er det lykkedes at finde personnumre vedr. ca. 80% af alle personejede køretøjer. På de virksomhedsejede køretøjer er det kun lykkedes at finde virksomhedsnumre (SE-numre) på mindre end 20%.

Ved søgning på stelnummeret søges der bagfra, og systemet er opbygget således, at det i princippet er tilstrækkeligt at anføre den sidste karakter - vil give mange "træf - eller et hvilket som helst antal, man måtte have. Der kan også søges på registreringsnummeret og personnummeret, men ikke på fødselsdatoen alene.

Centralregisteret for Motorkøretøjer fjerner historiske oplysninger efter et år.

Se i øvrigt bilag 3 om identifikationsproblemer.

d) Sammenhængen mellem registrene:

Der findes ingen eentydig sammenhæng mellem de ovenfor nævnte registre. Een person kan således godt have flere køretøjer og eet køretøj kan godt ejes af flere personer, ligesom det i personbogen kan optræde som pantsat af flere forskellige, uden at dette behøver at være forkert. F.eks. vil den debitor, der indfrier et lån, for hvilket et løsøreejerpantebrev ligger til sikkerhed, normalt få dette udleveret til eventuel senere brug. Pantebrevet vil således fremgå af personbogen som fortsat havende pant i det pågældende køretøj, og dette vil i det eksisterende system blive stående, da sletning forudsætter en aflysning eller udløb af 10-års fristen efter tinglysningslovens § 47, stk. 4. Den pågældende vil senere ved tinglysning af en påtegning kunne ændre pantet til at angå en anden bil. Fordi et køretøj findes i personbogen, behøver det ikke nødvendigvis at findes i Motorregisteret, idet der kan være tale om

et ikke indregistreret køretøj eller et skrottet køretøj, hvor debitor blot fortsætter en aftalt afvikling af pantegælden, eller hvor man ikke har sørget for aflysning. Endelig kan en person findes i personbogen, men ikke i CPR, hvis den pågældende f.eks. er død eller udvandret.

Hvad der skal ske med hensyn til konvertering i tilfælde af sådanne "dobbeltpantsætninger", pantsætninger af ikke længere eksisterende køretøjer eller ikke længere eksisterende pantsættere, bør afklares inden en eventuel konvertering igangsættes.

3. Konverteringsopgaven.

3.1 Indledning.

I forbindelse med etablering af en bilbog opstår spørgsmålet om, hvorvidt rettigheder etableret efter de gældende regler helt eller delvis skal overføres til bilbogen, eller om de skal bevare deres ret sideløbende med de rettigheder, der efter etableringen skal indføres i bilbogen.

Som nævnt ovenfor i afsnit 1 findes der følgende typer af rettigheder af relevans for bilbogen:

- Underpant efter tinglysningslovens § 47.
- Underpant efter tinglysningslovens § 37 og 47 b, stk. 2.
- Ejendomsforbehold.
- Retsforfølgning (især udlæg).

3.2 Konverteringsmodeller

a) Underpant i biler efter tinglysningslovens § 47.

Man kan, som det ene yderpunkt, vælge en fuldstændig konvertering, hvor personbogen gennemgås side for side (kan kun gøres manuelt), og hvor alle pantsætninger vedrørende biler, uanset alder, overføres til bilbogen. Det vil ved en sådan løsning være nødvendigt at indtaste fødselsdato, køn, mindst personens forbogstaver, et eventuelt stelnummer, samt oplysninger om pantebrevet (type, kreditor, beløb o.s.v.). Ved at sammenholde disse oplysninger med CPR vil det være muligt at finde en del af personoplysningerne. Oplysningerne fra personbogen og oplysningerne fra CPR vil derefter kunne sammenholdes med oplysningerne fra Centralregisteret for Motorkøretøjer, og en del af biloplysningerne vil derved kunne fremskaffes. Der vil imidlertid, som beskrevet ovenfor i afsnit 2, forekomme et betydeligt antal situatio-

ner - ikke mindst blandt de ældre pantsætninger - hvor der ikke findes den nødvendige eentydige sammenhæng. I disse situationer vil det, ligesom ved virksomhedspantsætning af biler, være nødvendigt manuelt med adgang til CPR, SVUR og Centralregisteret for Motorkøretøjer at fremfinde de nødvendige oplysninger. Det vil være nødvendigt også med adgang til de historiske oplysninger i CPR, idet en del af personbogens "klientel" flytter meget omkring.

Uanset hvor mange ressourcer der sættes ind på en sådan konvertering, vil der forekomme tilfælde, hvor det ikke er muligt at finde de fuldstændige oplysninger.

Bilbogen vil for så vidt fødes mangelfuld og det vil være nødvendigt klart at markere, hvilke oplysninger, der er konverteret.

På denne baggrund og som følge af identifikationsproblemerne i øvrigt, jf. bilag 3, vil der ikke være den samme sikkerhed i konverteringen, som ved fast ejendom, smh. betænkning nr. 1177/1989. Det må således erkendes, at konverteringen af personbogen vil kunne blive mangelfuld, dels således at nogle dokumenter vil være behæftet med fejl, dels således at konvertering af nogle dokumenter helt må opgives, idet man på forhånd må vurdere de foreliggende oplysninger som uanvendelige til optagelse i bilbogen. I sådanne tilfælde kan der efter arbejdsgruppens forslag udløses et statsligt erstatningsansvar. Størrelsen heraf vil ifølge sagens natur ikke på forhånd kunne vurderes præcis, men det vil efter arbejdsgruppens opfattelse ganske klart være betydeligt mindre end de ressourcer, der i givet fald skulle afsættes i den offentlige og den private sektor, hvis man ville gennemføre en fuldstændig konvertering på grundlag af genanmeldelse af de eksisterende, sikrede dokumenter. Hertil kommer, at problemerne - og ansvaret - som følge af en mangelfuld konvertering af pantebrevene vil blive reduceret ganske hurtigt med tiden.

En anden løsning vil være helt at undlade konvertering og så enten "leve" med et tostrenget system i en længere årrække, eller kræve fornyet tinglysning af alle dokumenter med sikkerhed i biler indenfor en kort frist. Dette sidste ville givet - meget hurtigt - føre til det bedste og mest "rigtige" register. Alle bilbogens rettighedstyper - underpant, ejendomsforbehold, udlæg o.s.v. - ville således også blive behandlet ens.

Endelig findes en del mellemløsninger.

Man kunne vælge kun at konvertere pantsætninger foretaget indenfor et nærmere afgrænset åremål (f.eks. de seneste 3 kalenderår), hvilket, da de seneste års tilførsler til personbogen alt andet lige er de for maskinel fremfinding bedst egnede, ville mindske de ovenfor skitserede fejlmuligheder. Dette kunne så sammenholdes med

en pligt til nylysning af ældre rettigheder eller en accept af et tostrenget system.

En anden løsning ville være et tostrenget system i en overgangsperiode på f.eks. 2 eller 3 år, således at nylysning kun var nødvendig for rettigheder, der skulle bestå udover denne periode.

Begge mellemløsninger ville kunne kombineres med en overgangsordning, hvor alle nylysninger i den eksisterende personbog, efter en valgt skæringsdag - f.eks. 1. januar 1990 - registreres efter retningslinierne for bilbogen og opbevares som kopier af personbogsbladene indtil bilbogen er etableret. Disse oplysninger vil så i forbindelse med oplæring af bilbogens personale kumie indtastes i denne.

b) Underpant i biler efter tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2.

Som anført ovenfor er det ikke realistisk at gennemgå tingbøgerne henholdsvis personbøgerne og ud fra en sådan gennemgang at udfinde de biler, der eventuelt tillige er tinglyst efter disse regler. Rent bortset fra at en sådan gennemgang i øvrigt ville være unødigt ressourcekrævende.

Det er derfor formentlig mest hensigtsmæssigt at acceptere et to-strenge t system. Underpantsætninger i medfør af tilbehørsreglerne for pantebreve i fast ejendom, som er gyldige efter de hidtidige regler, bevarer således deres ret, mens der ved nye panteforhold naturligvis skal ske tinglysning i bilbogen.

c) Ejendomsforbehold.

For ejendomsforbehold kan der heller ikke blive tale om en traditionel konvertering.

Også her kan der tænkes en to-strenget løsningsmodel.

Muligheden for via offentlige registre at få oplysninger om disse forhold må dog vurderes til at være endnu ringere end for så vidt angår underpant efter tinglysningslovens § 37 og 47 b, stk. 2.

En realistisk mulighed vil derimod være at foreskrive, at ejendomsforbehold skal tinglyses i bilbogen inden en vis frist, f.eks. 2 år. Grundlaget for tinglysning i bilbogen bør være et dokument (tastebilag), vedlagt f.eks. en kopi af ejendomsforbeholdskontrakten. Tinglysning i overgangsperioden bør ikke belastes med tinglysningsafgift.

d) Retsforfølgning.

Retsforfølgningsskridt over for biler forekommer som udpantning foretaget af pante- og toldfogeder, og som udlæg foretaget i fogedretten.

I forbindelse med en fogedsags behandling efter de gældende regler vil fogeden typisk ikke se den bil, som der foretages udlæg i. I det hele taget vil der som oftest ikke blive foretaget nogen kontrol af skyldnerens oplysninger om køretøjet (hverken om den pågældende står som ejer eller om registreringsnummeret overhovedet eksisterer). Oplysning om mærke og registreringsnummer føres i fogedbogen sammen med oplysninger om, hvorvidt køretøjet er behæftet eller ej. Fogedbogen tilføres altid oplysning om skyldnerens navn og bopæl (men ikke fødselsdato eller personnummer). Kan skyldneren ikke huske registreringsnummeret indføres alene oplysninger om mærke, farve og eventuel årgang. Såfremt rekvirenten er i besiddelse af et dokument vedrørende bilen (købekontrakt/løsøreejerpantebrev eller lign.) anføres tillige oplysning om stelnummer.

Ved en stikprøvevis optælling foretaget ved retten i Århus og retten i Brøndbyerne konstateredes 65 tilfælde af udlæg i biler. Af disse 65 tilfælde var der i 5 tilfælde oplysning om stelnummer og i 46 tilfælde oplysning om registreringsnummer, medens der i 19 tilfælde kun var oplysning om mærke og farve/årgang.

Nedenfor er anført en række eksempler på fogedretsbogstilførsler. Hvor den enkelte bil er angivet ved registreringsnummer eller stelnummer, er dette gengivet i anonymiseret form.

1 Volvo Amazon, hvid
1 Kawasaki, xx 12895
1 Ford Transit, årg. 88, rød
1 Trailer VA 450 M, xx 3642
1 Ford Granada 2,3, xx 54011, stel xxGFWC-59897
1 VW Polo, xx 26.875
1 Toyota, årg. 78, rød
1 Toyota Hiace, årg. 86, xx 94930
1 Audi 100, årg. 72
1 Campingvogn Hosby 730, årg. 86, xx 2891
1 Toyota
1 Wauxhall Chervolet, xx 37092
1 Fiat 128, årg. 76, xx 60369

1 VW Golf GTI, xx 54026

Det må antages at en overførsel af de udlæg, der er registreret i de eksisterende fogedbøger vil være praktisk umulig.

Da udlæg i løsøre efter retsplejelovens § 526, stk. 4, som udgangspunkt udløber efter 1 år, ses der i øvrigt ikke at være det helt store problem.

En løsning på overgangsproblemet kan således gå ud på, at udlæg og andre retsforfølgningsskridt foretaget før ikrafttræden af de nye regler bevarer deres ret efter de gældende regler i en kort overgangsperiode, f.eks. i 1 eller 2 år.

3.3 Udgiftsoverslag.

3.3.1 Forudsætninger.

Ovenfor i afsnit 1.2 er der opstillet en helt skønsmæssig oversigt over det samlede antal bestående rettigheder.

I forbindelse med overvejelserne af konverteringsspørgsmålet har muligheden for en delvis eller ingen konvertering været nævnt. En sådan løsning kunne f.eks. bestå i at lade de allerede eksisterende rettigheder bevare deres ret efter de hidtil gældende regler i x antal år. For at bevare retten udover x år skulle man herefter lade denne tinglyse i bilbogen. For at stimulere lysten til hurtigst muligt at få sin ret tinglyst i bilbogen - og dermed af gøre bilbogen mere autentisk - kunne det overvejes at indføre en differenteret betalingsordning (lavt i begyndelsen og stigende til normal takst i år x).

Ved vurderingen af hvor mange dokumenter, der vil være at konvertere efter x år, må der opstilles visse forudsætninger om de enkelte dokumenters gennemsnitlige levetid. Dette er naturligvis også forbundet med en betydelig usikkerhed - bl.a. på grund af spredning, forskelle vedr. biltype etc. I det følgende er der dog regnet med følgende grove gennemsnit:

De enkelte rettigheders gennemsnitlig levetid:

Underpant efter tinglysningslovens § 47:	6 - 7 år
Underpant efter tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2:	5-10 år
Ejendomsforbehold:	3 - 6 år

Retsforfølgning (især udlæg) 1 år

I princippet kan levetiden for panterettigheder efter tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2 naturligvis udstrækkes udover 10 år. Det, der må antages at være den begrænsende faktor her, er bilens alder (og udskiftning).

I tabellen nedenfor er der regnet med, at undeipant efter tinglysningslovens § 47, underpant efter tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2 og ejendomsforbehold gennemsnitligt udløber efter 7 år, således at antallet af dokumenter fra tiden før bilbogens etablering reduceres med 1/7-del hver år (svarende til ca. 120.000 dok.). For retsforfølgning er der regnet med, at disse dokumenter udløber efter 1 år.

De eksisterende personbøger indeholder en del løsørepantebreve, der er udløbet, men som først vil blive slettet af personbogen efter den almindelige 10-års frist efter tinglysningslovens § 47, stk. 4.1 oversigten forudsættes kun ikiaftværende pantebreve anmeldt påny. Der er således set bort fra de vanskeligheder, der ville være forbundet med på grundlag af personbøgerne at udsondre disse pantebreve fra de udløbne, smh. nedenfor under afsnit 3.3.2.

<u>Antallet af dokumenter, der skal konverteres efter x år (bortset fra personbogsdokumenter, der ikke vedrører biler):</u>

0	år:	900.000
1	år:	730.000
2	år:	610.000
3	år:	490.000
4	år:	370.000
5	år:	250.000
6	år:	130.000
7	år:	10.000

3.3.2 Dokumenter for de enkelte rettighedstyper.

3.3.2.1 Undeipant i biler tinglyst efter tinglysningslovens § 47.

Skal konvertering ske på grundlag af personbøgerne og ikke en fornyet anmeldelse, vil en overgangsperiode alene føre til reduktion i det omfang, hvori pantebreve slettes efter 10-års reglen i tinglysningslovens § 47, stk. 4. Med en 2-årig overgangsperiode vil de ca. 500.000 § 47-pantebreve således i princippet blive reduceret med 2/10. Aflysning forekommer erfaringsmæssigt kun i begrænset omfang. Under hen-

syn også til forskelle i antallet af lyste pantebreve i de enkelte år i den seneste 10-års periode regnes i det følgende med 450.000 § 47-pantebreve, der skal konverteres ved en 2-årig overgangsperiode.

I forbindelse med konverteringsoverslaget vedr. fast ejendom i betænkning 1177/1989 er der regnet med, at der kan konverteres 3 ejendomme pr. arbejdstime. Da der findes langt flere oplysninger for en fast ejendom, må det forventes, at der kan konverteres væsentlig flere løsøredokumenter pr. time. Omvendt er der ikke for fast ejendom noget problem med at finde sammenhængen mellem den enkelte ejendom og ejeren. Dette identifikationsproblem vil i høj grad gøre sig gældende for så vidt angår løsørepantebreve. Der henvises til bemærkningerne ovenfor i nr. 3.2 a), herunder om statsligt erstatningsansvar.

I det følgende er der regnet med, at der kan konverteres 10 dokumenter (personbogsblade) pr. time. I dette tal indgår det samlede konverteringsarbejde, herunder arbejdet med forberedelse (klargøring), tastning, kontrol, overførsel til driftssystem, revision og fejlretning.

Konverteringen foreslås udført således:

Samtlige personbogsdokumenter sendes i original til et centralt konverteringskontor. Der påregnes således ikke afsat ressourcer til fotokopiering/mikroiilming heraf. Efter modtagelsen konverteres de enkelte dokumenter ved arbejdsrutiner, der omfatter en intensiv anvendelse af edb, herunder ved træk på Centralregisteret for Motorkøretøjer og CPR. Der skal således til brug for konverteringen være adgang til såvel forespørgsel i som overførsel af oplysninger fra Centralregisteret for Motorkøretøjer og CPR. Efter tastning/overførsel af de pågældende oplysninger, gennemføres diverse kontrolrutiner inden overførslen til driftssystemet.

Hvis ikke de foreliggende oplysninger skønnes tilstrækkelige til at foretage en konvertering med den fornødne sikkerhed, kan de fornødne oplysninger eventuelt søges fremskaffet hos rettighedshaverne, jf. betænkningens kapitel 6.7.

3.3.2.2 Underpant efter tinglysningslovens § 37 og § 47 b, stk. 2,

Forudsættes ikke konverteret, jf. bemærkningerne ovenfor i nr. 3.2 b).

3.3.2.3 Ejendomsforbehold og retsforfølgning.

Her forudsætter konvertering af eksisterende, sikrede rettigheder en genanmeldel-

se, idet de pågældende dokumenter ikke findes i tinglysningen. Konvertering vil således skulle ske på grundlag af en genanmeldelse, som kan tilrettelægges med hjælp af særlige blanketter m.v. Dette vil muliggøre tastning direkte på grundlag af blanketten og dermed i mærkbar grad lette konverteringen.

Konverteringen forudsættes at kunne udføres inden for en tidsperiode på 1 - 2 år.

Ved en 2-årig overgangsperiode reduceres de anslåede 300.000 ejendomsforbehold betydeligt, ikke mindst under hensyn til, at der siden 1986 i forbrugerkøb ikke har måttet ske salg med ejendomsforbehold med løbetider udover 3 år. Antallet af ejendomsforbehold og retsforfølgning, der ønskes indlagt i bilbogen, anslås herefter at være 150.000.

3.3.2.4 Personbogsdokumenter, der ikke vedrører biler.

Ligesom ved konvertering til bilbogen, skal der ved en samlet overførsel af de manuelt førte personbøger til et centralt edb-system afsættes ressourcer til konvertering af de øvrige personbogsdokumenter. Som anført ovenfor i nr. 1.2. antages der at være ca. 100.000 personbogsdokumenter, der ikke vedrører biler. Disse dokumenter vil kun til dels vil være omfattet af 10-års reglen i tinglysningslovens § 47, stk. 4. På den anden side vil en del dokumenter falde væk som følge af aflysning. Udgangspunktet på 100.000 dokumenter kan dog muligvis vise sig at være noget for lavt sat. Der regnes på denne baggrund med, at der uanset en 2-årig overgangsperiode skal konverteres ca. 100.000 dokumenter.

3.3.3 Konverteringsudgiften.

Under de ovenfor anførte forudsætninger skal der konverteres flg. dokumenter:

Undeipant efter tinglysningslovens § 47:	450.000
Ejendomsforbehold	150.000
Øvrige personbogsdokumenter	100.000
lait	700.000

Det forudsættes således, at der ikke sker en konvertering af underpant efter tinglysningslovens § 37 og 47 b, stk. 2, samt udlæg m.v.

Under forudsætning af, at der kan konverteres et antal dokumenter pr. arbejdstime på 10, at der er et effektivt timetal pr. årsværk på 1.200 og en udgift pr. årsværk incl. alm. overheadudgifter på 0.3 mio. kr., vil udgiften ved konvertering udgøre ca. 18

mio. kr. Hertil kommer arbejdsledelse, administrations-, edb-udviklings- og andre edb-udgifter (herunder træk på Centralregisteret for Motorkøretøjer og CPR). Disse udgifter anslås til ca. 5 mio. kr. Endvidere må der som følge af fejl ved konverteringen påregnes en forøgelse af udgiftsposten ved det statslige erstatningsansvar. De samlede konverteringsudgifter anslås på denne baggrund til i størrelsesordenen 25 mio. kr.

Det understreges, at disse overslag er behæftet med betydelig usikkerhed, ikke mindst på grund af, at der fuldstændig mangler et nærmere erfaringsgrundlag vedrørende konvertering af personbogen m.v. Situationen er således ganske anderledes her end med hensyn til fast ejendom, hvor der er gennemført et omfattende prøveprojekt, jf. betænkning nr. 1177/89. Det må således anbefales, at der forinden den endelige fastlæggelse af et bilbogsprojekt, herunder bevillingsmæssigt, gennemføres en pilotundersøgelse ved konvertering af en repræsentativ mængde af dokumenter.

BILBOGSSYSTEMET, ARBEJDSGANGE M.V.

Indledning.

I dette bilag foretages en mere detaljeret beskrivelse af bilbogssystemet, herunder arbejdsgange m.v. Beskrivelsen er tænkt som et forslag til hvorledes bilbogen kan tænkes opbygget og ført. De edb-tekniske forudsætninger er baseret på Datacentralens notat af 16. september 1989 (underbilag 5.1).

1. Systemet

Systemet skal kunne håndtere prøvelse og registrering af visse begrænsede rettigheder (pant, ejendomsforbehold og retsforfølgning) i biler samt landsdækkende terminalinformation om de registrerede rettigheder.

Registreringssystemet (bilbogen) baseres på lokal datakraft (minidatamat) på eet fælles kontor for hele landet. I dette lokale system foretages al registrering i registret direkte i forbindelse med sagsbehandlingen ved tastning af oplysninger fra dokumenterne og ved genbrug af data fra Centralregisteret for Motorkøretøjer (CRM). Det forudsættes således, at der normalt ved hver ekspedition foretages et on-line opslag i Centralregisteret for Motorkøretøjer (og efter behov CPR), hvorefter relevante data (ejeroplysninger samt mærke, årgang og reg.nr.) overføres til forud fastlagte positioner i det lokale bilregister-system. Der henvises i øvrigt til underbilag 5.1.

Informationssystemet etableres som et centralt forespørgselssystem, der hver nat ajourføres med ændringer fra registreringssystemet på den lokale mini-datamat. Informationssystemet vil således være en komplet kopi af registreringssystemet. Denne kopi vil være identisk med registreringssystemet ved hver arbejdsdags begyndelse. Informationssystemet vil derfor være dagsaktuelt.

I det følgende behandles alene system, arbejdsgange m.v. vedrørende bilbogen. Opgaverne vedrørende den øvrige del af personbogen berøres således ikke. Det forudsættes imidlertid, at bilbogen på hensigtsmæssig måde føres som en del af et samlet bil- og personbogssystem. Heri vil indgå pant vedrørende andet løsøre end biler (og

registrerede skibe og fly) samt ægtepagter m.v. Derimod forudsættes umyndiggørelse og lawærgemål fremover (alene) registreret i CPR.

2. **Arbejdsgange ULV. i bilbogen.**

Dokumenterne modtages (afgiftsberigtiges), og der foretages dagbogsregistrering (journalisering). Særskilt journalisering foretages dog kun, såfremt færdigekspedition ikke kan ske på modtagelsesdagen. Journalisering skal i disse tilfælde sikre, at den, der forespørger på det enkelte stelnummer, advares om, at et dokument er anmeldt til tinglysning. Det kan dog ikke udelukkes, at der kan opstå helt ekstraordinære belastningssituationer, hvor det vil være nødvendigt i stedet at indsætte et generelt meddelelsesbillede i forespørgselssystemet med oplysning om, at systemet ikke er a jour.

Dokumenterne (pantebreve, købekontrakter med ejendomsforbehold samt attester m.v. vedrørende retsforfølgning - alle på særligt udformede standardblanketter) fordeles herefter til sagsbehandlerne. Der foretages i forbindelse med prøvelsen af hvert enkelt dokument et on-line opslag i Centralregisteret for Motorkøretøjer. Opslag sker normalt ved angivelse af stelnummer (eller registreringsnummer), som skal anføres på originaldokumenterne. Stelnummeret udgør den i princippet éntydige identifikation af den enkelte registerenhed i bilbogen. De relevante data overføres herefter fra Centralregisteret for Motorkøretøjer til bilbogen, medmindre dokumentet skal afvises.

Herefter indtastes oplysninger om kreditor, beløb m.v. eventuelt anmelder og anmærkninger m.v.

Er der tale om en ny rettighed vedrørende en bil, der allerede er registreret i bilbogen (f.eks. et pantebrev og senere et nyt pantebrev eller et udlæg m.v.), oprettes et nyt "kort" for hver yderligere rettighed. Disse kort anføres i tilknytning til bilens stamoplysninger i kronologisk rækkefølge, d.v.s. efter modtagelsesdato. Der ændres ikke senere på denne rækkefølge. Derimod kan der ved nye dokumenter vedrørende samme rettighed senere ændres/tilføjes i oplysningerne på de enkelte kort, f.eks. beløb ved senere forhøjelse af pantesum, bemærkning om respekterklæring m.v.

Efter prøvelsen printes tinglysningspåtegningen ud ved hjælp af en mindre arbejdsplads-printer. Påtegningen omfatter erklæringen om tinglysning i bilbogen, modtagelsesdato, "dagbogsnummer" og eventuelle anmærkninger.

For at lette sagsgangen i det nye system foreslås, at der anvendes standarddokumenter, og at der så vidt muligt sker en standardisering af anmærkningerne (advarslerne).

Bingen af standarddokumenter (formularer) kendes allerede i dag i forbindelse med underpantsætning af fast ejendom og underpantsætning af løsøre. Det forudsættes, at der også for ejendomsforbehold og retsforfølgning i bilbogen indføres obligatoriske formularer.

Det må endvidere formodes, at der i et vist omfang kan ske en standardisering af anmærkningerne. Som eksempel på sådanne kan nævnes:

Advarsel	- køretøjet findes ikke i Centralregisteret for Motorkøretøjer.
Advarsel	- debitor er ikke registreret som ejer.
Anmærkning	- køretøjet er i forvejen behæftet med (pant, ejendomsforbehold eller udlæg m.v.)

Herefter lægges dokumentet til forsendelse i rudekuvert, der passer med anmelderens adresse, som på forhånd er anført på standardblanketten.

Et alternativ til anvendelse af den beskrevne fremgangsmåde vedrørende påtegning m.v. kan bestå i, at der printes en udskrift af det registrerede til vedlæggelse ved tilbagesendelsen til anmelder.

Efter registreringen (tinglysningen) kan der eventuelt foretages stikprøvevis revision.

Det er forudsat, at der ikke skal opbevares genparter af de lyste dokumenter på tinglysningskontoret. Endvidere forudsættes offentliggørelse i Tingbladet fremover ikke længere at ske.

Alle de registrerede rettigheder slettes ved aflysning eller automatisk efter særlig fastlagt frist (10 år).

3. Informationssystemet.

Udgangspunktet bør være, at der spørges på stelnummeret. Dette skal ses i lyset af, at den eksterne bruger som oftest vil have umiddelbar adgang til en registreringsattest, et andet dokument med stelnummeret eller selve køretøjet. Der bør derfor ikke i almindelighed være forbundet de store problemer med at anvende stelnummeret

som søgenøgle.

Stelnummeret er et nummer med indtil 17 karakterer (tal og bogstaver). Det kan ikke udelukkes, at der opstår fejl i gengivelsen heraf forskellige steder (omend i princippet ikke på selve køretøjet). Hertil kommer, at der kan være visse problemer med ældre køretøjer, idet stelnummer-ordningen er ændret gennem tiden, jf. bilag 3. Der kan derfor være behov for at kombinere stelnummeret med andre søgefaciliteter.

Der kan her tænkes anvendelse af registreringsnummer eller navn. Endvidere består en mulighed i en kobling til Centralregisteret for Motorkøretøjer, jf. Datacentralens notat af 16. september 1989, underbilag 5.1. Herved vil man kunne få angivet nogle valgmuligheder (stelnumre med angivelse af registreringsnumre), når det anvendte stelnummer eller en del heraf ikke fører til et entydigt resultat.

Der forudsættes at være almindelig adgang for eksterne brugere til at benytte terminal-informationssystemet.

Underbilag 5.1

I/S DATACENTRALEN
af 1959

Projektnr	Dato	Udgave	Afsnit		Sidenr
0808001	16. sept. 1989	1	Funktion	SL	1

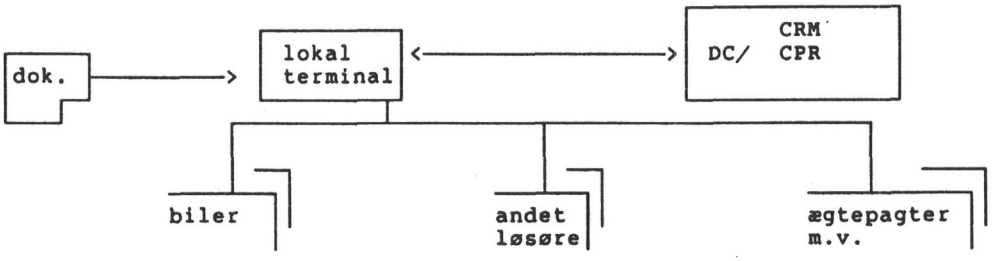
Emne
Personbogen, en kort beskrivelse

Indledning

Tinglysning af rettigheder og hæftelser vedr. fast ejendom foretages i tingbogen. Tilsvarende foretages tinglysning af hæftelser (pantebreve/skadesløsbreve) i løsøre i personbogen. Endvidere indeholder personbogen ægtepagter og bosondringer, hvorimod umyndiggørelse og lavværgemål samt rådighedsfratagelse ikke tages med i et edb-løsøresystem.

Generelt

Lokalt system



Edb-personbogen placeres i en bestemt retskreds. Til denne retskreds sendes alle dokumenter, der skal tinglyses i personbogen.

Der vil fra alle 30 lokale terminaler være forespørgselsadgang til såvel CRM som CPR - dog kun for 16 samtidig. Det vil ikke være nødvendigt at foretage selvstændig logon til disse systemer, opslaget kan foregå fra løsøresystemet.

Det er muligt at genbruge CRM-oplysningerne i personbogen.

Ændringer

I løsøresystemets skærmbilleder anvendes ikke arbejdsfelter; men der ændres/ajourføres direkte i billedets felter.

Sletning/aflysning se under historik.

I/S DATACENTRALEN
af 1959

Projektnr	Dato	Udgave	Afsnit		Sidenr
0808001	16. sept. 1989	1	Funktion	SL	2

Emne
Personbogen, en kort beskrivelse

Annullationer

Forældede rettigheder slettes som udgangspunkt som regel automatisk efter 10 år. Dette gælder: biler, andet løsøre.

Pant i høsten slettes dog hvert år den 1. februar.

Historik

Historikregisteret indeholder de enkelte korts oplysninger, således som de så ud da de blev aflyst/slettet. Ændringer gemmes ikke. Med aftalte mellemrum afleveres et magnetbånd indeholdende de historiske oplysninger til landsarkivet. Der er ikke terminal-adgang til historikregisteret.

Konvertering

Hvorvidt der skal foregå en hel eller delvis konvertering af personbogen er endnu ikke fastlagt.

Udskrivninger

Følgende skal kunne udskrives:

- officiel personbogsattest
- statistik over antal dok. i dagbogen
- adresselabels

Centralt bilregister

Der oprettes et centralt forespørgselsregister for pant/rettigheder i biler. Dette register er en kopi af det lokale bilregister. Der vil være terminaladgang til registeret fra eksterne brugere (vurdering: ca. 1.000 terminaler).
Det centrale register vil blive ajourført ved en daglig overførsel fra det lokale edb-system.

Det centrale system har en kobling til motorregisteret (CRM). Såfremt en ekstern bruger forespørger med en ident der ikke er entydig (f.eks. del af stelnr.) foretages maskinelt opslag i CRM. Svaret herfra vil være et eller flere stelnr'e med de tilsvarende indreg.nr.

I/S DATACENTRALEN
af 1959

Projektnr	Dato	Udgave	Afsnit		Sidenr
0808001	16. sept. 1989	1	Funktion SL		3

Emne
Personbogen, en kort beskrivelse

Biler

Biler-kortet oprettes, hvis der sker pantsætning af et motorkøretøj.

En bil kan være pantsat flere gange. Kortene angives i såfald i datoorden med et kort pr. pantsætning.

Biler-kortet indeholder flg. oplysninger:

IDENT (STELNR)
DAGBOGSDATO
AJF-DATO
MÆRKEKODE CRM
ÅRGANG
INDREGNR
BELØB
RENTE
DOKTYPE
DEBITORIDENT (CPRNR,SENR)
DEBITORNAVN
DEBITORADRESSE
KREDITORIDENT (CPRNR,SENR)
KREDITORNAVN
KREDITORADRESSE
ANMELDERNR
ANMELDERNAVN
ANMELDERADRESSE
ANMÆRK (fritekstfelt)
BILNR

Hvis anmeldernr. indtastes hentes anmeldernavn og adresse automatisk fra anmeldertabel.

Nøgler i centralt system: STELNR
Nøgler i lokalt system : STELNR, INDREGNR, CPRNR, SENR

I/S DATACENTRALEN
af 1959

Projektnr	Dato	Udgave	Afsnit	sidenr
0808001	16. sept. 1989	1	Funktion SL	4

Emne
Personbogen, en kort beskrivelse

Andet løsøre-kortet

Andet løsøre omfatter udover diverse løsøre også pant i høsten samt pant i driftsinventar/materiel, goodwill og varelager - som regel hvis dette befinder sig i lejede lokaler.

Andet løsøre-kortet indeholder flg. oplysninger:

IDENT (CPRNR, SENR)
DAGBOGSDATO
DAGBOGSNR
AJF-DATO
BELØB
RENTE
DEBITORNAVN
DEBITORADRESSE
KREDITORIDENT (CPRNR,SENR)
KREDITORNAVN
KREDITORADRESSE
ANMELDERNR
ANMELDERNAVN
ANMELDERADRESSE
MATRNR (ved pant i høsten)
ANMÆRK (tekstfelt: her beskrives pantets art og omfang)

Hvis anmeldernr. indtastes hentes anmeldernavn og adresse automatisk fra anmeldertabel.

Nøgler: IDENT

Ægtepagter m.v. kortet

Begge ægtefællers ident angives på kortet og begge identer skal kunne være nøgle. En person kan godt have mere end een ægtepagt.

Ægtepagt-kortet indeholder flg. oplysninger:

IDENT (1) (CPRNR, NAVN og ADRESSE)
IDENT (2) (CPRNR, NAVN og ADRESSE)
DAGBOGSDATO
DAGBOGSNR
STATUS-ÆGTEPAGT (angiver ægtepagt eller bosondring)
ANMÆRK (tekstfelt)

Nøgler: IDENT 1 og 2

ETABLERINGS- OG DRIFTSUDGIFTER

Indledning.

Dette bilag indeholder en beregning af de forventede etablerings- og driftsudgifter i et nyt bilbogs- og personbogssystem. I afsnit 1 beskrives de talmæssige forudsætninger herfor, herunder en opgørelse over antallet af dokumenter i det nuværende system m.v. I afsnit 2 opstilles nogle forudsætninger om informationssystemet, og i afsnit 3 beskrives etablerings- og driftsudgifterne.

1. Det årlige antal ekspeditioner (dokumenter) efter den gældende ordning og i det nye system.

I betænkningens kapitel 3, gengives i tabel 6 en landsdækkende statistikundersøgelse foretaget i en 9 måneders periode i 1989. Med udgangspunkt i tallene fra denne undersøgelse, herunder den procentuelle fordeling af løsørepantebreve vedrørende biler og øvrige løsøregenstande - samt den procentuelle fordeling mellem nye dokumenter og påtegninger indenfor de to grupper, kan der opstilles følgende tal:

Dokumenter efter den gældende ordning:

Biler:		
Nye dokumenter:	80.600	
Påtegninger:	31.300	
lait		111.900
Andet:		
Nye dokumenter:	18.100	
Påtegninger:	54.000	
I alt		72.100
Pantebreve/påtegninger i alt:		184.000

Påtegninger = påtegninger incl. aflysninger.

Dokumenter i det nye system:

Med udgangspunkt i ovennævnte tal kan der herefter opstilles følgende forudsætninger for dokumenttallet i det nye system:

a) Bilbogen uden det øvrige personbogssystem:

Det nuværende antal dokumenter (nye + Påtegninger):	111.900
Nye dokumenter vedrørende pant*, ejendomsforbehold, udlæg m.v. (skøn):	100.000
Afrunding**:	38.100
I alt	250.000

Det samlede tal er sammensat af ca. 190.000 nye dokumenter og ca. 60.000 påtegninger.

* omfatter nye underpantebreve som følge af, at biler omfattet af tinglysningslovens §§ 37 og 47 b, stk. 2, inddrages under bilbogen.

** den forholdsvise store afrunding skal bl.a. ses på baggrund af den betydelige usikkerhed, der er forbundet med opgørelsen af antallet af nye dokumenter m.v., ligesom der er henset til, at statistiktallene fra 1989 er noget lavere end de tilsvarende tal for de 3 foregående år. Det samlede antal nye dokumenter (uden påtegninger) har således gennemsnitligt udgjort ca. 120.000, mens det tilsvarende tal for 1989 er ca. 100.000.

b) Samlet personbogs/bilbogssystem:

Bilbogen	250.000
Øvrige personbog incl. påtegninger:	75.000
I alt	325.000

Dette tal er sammensat af ca. 215.000 nye dokumenter og ca. 110.000 påtegninger.

2. **Antal** forespørgsler i **det** fremtidige informationssystem.

Der findes ikke noget egentligt beregningsgrundlag for antallet af forespørgsler i det fremtidige edb-system. I mangel heraf er tallet sat i direkte forhold til det forudsatte antal ekspeditioner, d.v.s. 250.000 årligt for bilbogen. I princippet burde man på tilsvarende måde forudsætte et antal forespørgsler på 75.000 for så vidt angår den øvrige personbog. Det bemærkes, at den øvrige personbog bl.a. også omfatter ægtepagter.

På baggrund af dokumenternes til dels forskellige karakter i h.h.v. bilbogen og den øvrige personbog skønnes det samlede antal eksterne forespørgsler foreløbig at være ca. 300.000.

Brugerne vil være en lang række virksomheder m.fl. Den væsentligste del af forespørgslerne må dog antages at komme fra forhandlere, banker, sparekasser og finansieringsselskaber. Der vil formentlig været tale om, at det meste af datakommunikationen kan bevæge sig via de gennemstillingsløsninger m.v., der allerede findes. Antallet af terminaler er helt foreløbigt anslået til ca. 1.000, men vil med tiden formentlig kunne blive højere.

3. Etablerings- og driftsudgifter m.v.

3.1 Edb-etableringsudgifter

I/S Datacentralen af 1959 har under en række nærmere forudsætninger foretaget nogle skøn over edb-udgifterne ved et bil- og personbogssystem.

Disse skøn bygger på det system, der er nærmere beskrevet i underbilag 5.1.

Udgiften til lokalt udstyr m.v., herunder minidatamat til bil- og personbogen, er anslået til ca. 2,2 mio. kr., hvortil kommer installationsudgifter m.v., ialt ca. 2,5 mio. kr. excl. moms.

Udgiften til programudvikling, herunder det centrale system, baseret på 4. generationsprogrammel, er anslået til ca. 1,7 mio. kr. excl. moms.

Om konverteringsudgifterne henvises til bilag 4.

3.2 Driftsudgifter, herunder arbejdskraftsbehov

a) Edb-driftsudgifter:

Den årlige udgift til edb-drift, incl. det centrale forespørgselssystem, er anslået til ca. 2,8 mio. kr. excl. moms. Dette skøn er baseret på et årligt dokumentantal på 250.000 i bilbogen og 75.000 i den øvrige personbog. Udgiften indeholder bl.a. direkte udgifter til eksterne forespørgsler med 250.000 til bilbogen og 50.000 til den øvrige personbog. Der må bl.a. tages forbehold for prisfastsættelsen for opslag i CPR og mo-

torregisteret.

Særlige udgifter til udskrifter samt udgiften til administration og fakturering indgår ikke i udgiftsskønnet.

b) Arbejdskraftbehov.

Antallet af medarbejdere beskæftiget med personbogen, herunder biler, kan ikke opgøres eksakt. En skønsmæssig opgørelse peger på, at det nuværende gennemsnitlige antal personbogsdokumenter pr. medarbejder pr. år andrager ca. 6.500.

Ovenfor i afsnit 1 er det samlede antal nye dokumenter og påtegninger vedr. den eksisterende personbog på baggrund af en statistikundersøgelse foretaget i 1989 opgjort til 184.000. Som nævnt ovenfor er tallene for 1989 lidt lavere end de tilsvarende tal for tidligere år, og i det følgende er der taget udgangspunkt i et samlet antal ekpeditioner (nylysninger + påtegninger) på 190.000.

Der kan herefter opstilles følgende beregninger over **årsværkforbruget** efter det nuværende og efter det foreslåede system:

Eksisterende personbog:

190.000 dokumenter : 6.500 = 29,2 årsværk

Bilbog:

250.000 dokumenter : 6.500 = 38,5 årsværk

Samlet system:

325.000 dokumenter: 6.500 = 50 årsværk

Et samlet system vil imidlertid indebære rationaliseringsfordele som følge af central behandling og edb-anvendelse. På den anden side vil ekspeditionen af bilbogsdokumenter som følge af det mere omfattende regelsæt m.v. formentlig gennemgående være mere krævende end de hidtidige personbogsdokumenter. Samlet må der dog antages at være tale om en betydelig effektivisering. Det forudsættes således, at antallet af dokumenter pr. årsværk vil være ikke under 10.000.

På dette grundlag vil det samlede system kræve et sagsbehandlende personale sva-

rende til ca. 32,5 årsværk, medens besparelsen ved at personbogen flyttes fra tinglysningskontorerne - når bortses fra særlige problemer som følge af de mindre enheders størrelse m.v. - må antages at andrage ca. 29,2 årsværk. Til trods for en betydelig udvidelse af opgaverne (190.000 - 325.000 dokumenter) vil der ved en sammenlægning kun være behov for en beskeden personaleforøgelse (i princippet fra 29,2 til 32,5 årsværk). Sagt på en anden måde bidrager rationaliseringen af personbogen (centralisering og edb) til etableringen af bilbogen med det, der svarer til rationaliseringsgevinsten vedrørende opgaverne med den eksisterende personbog: 29,2 - 19 (190.000 : 6,5 -190.000 : 10) = ca. 10 årsværk.

Rationaliseringsværdien vedrørende den øvrige personbog isoleret vil tilsvarende opgjort være ca. 4 årsværk (75.000 : 6.500 - 75.000 : 10.000).

Lønudgiften anslås til 0,2 mio. kr. pr. årsværk samt overheadudgiften til 50 % af lønudgiften. Under disse forudsætninger andrager udgiften ved arbejdskraftforbruget ved bil- og personbogens førelse 9,75 mio. kr. (32,5 x 0,3 mio. kr.), excl. arbejdsledelse, edb-støtte, administration m.v., herunder porto.

Den tilsvarende udgift ved den nuværende personbogs førelse anslås på samme måde til 8,76 mio. kr. (29,2 x 0,3 mio. kr.).

Medens udgiften vedrørende bil- og personbogen i princippet må antages at slå fuldt igennem, vil der være en række naturlige begrænsninger af mulighederne for at frigøre hele løn- og navnlig overheadudgiften vedrørende den eksisterende personbog fra de ofte små tinglysningsskontorer. Nettoudgiften vil derfor blive noget større end forskellen mellem de to beløb. Helt skønsmæssigt kan nettoudgiften på denne baggrund anslås til 3 - 5 mio. kr.

De anførte udgiftsoverslag er ifølge sagens natur forbundet med betydelig usikkerhed. Et mere præcist budget vil forudsætte praktiske erfaringer med drift af systemet, eventuelt gennem et driftsforsøg.