



ØSTRE LANDSRET
DOM
afsagt den 22. september 2022

Sag BS-30508/2021-OLR
(21. afdeling)

Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring
(advokat Peter Frederiksen)

mod

Lynge Byg/Højgaard Nielsen ApS under konkurs
v/ kurator, advokat Per Astrup Madsen
(advokat Per Astrup Madsen v/ advokat Henrik Lund-Kofoed)

Biintervenient til støtte for indstævnte:
Danske Insolvensadvokater
(advokat Jan Bruun Jørgensen)

Retten i Hillerød har den 21. december 2020 afsagt dom i 1. instans (sag BS-16049/2020-HIL). Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring har med Procesbevillingsnævnets tilladelse af 11. august 2021 anket dommen.

Landsdommerne Kristian Porsager Seierøe, Arne Brandt og Lene Conrad (kst.) har deltaget i ankesagens afgørelse.

Påstande

Appellanten, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, har fremsat følgende påstand:

”Indstævnte skal anerkende, at appellantens krav i Lynge Byg/Højgaard Nielsen ApS under konkurs stort kr. 8.750,00 har massekravsstatus, jf. konkurslovens § 93, nr. 3, med tillæg af renter diskontoen + 8% fra sagens anlæg til betaling sker.”

Indstævnte, Lyngge Byg/Højgaard Nielsen ApS under konkurs, har påstået dommen stadfæstet.

Anbringender

Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring har i påstandsdocument af 24. august 2022 anført bl.a.:

”At appellantens krav er hjemlet i færdselslovens §§ 105 og 106 med tilhørende bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer m.v. og at det nu konkursramte selskab, inden afsigelsen af konkursdekretet den 20. maj 2019, har modtaget den i færdselslovens § 106, stk. 5, foreskrevne meddelelse den 11. februar 2019 [...]. Det fremgår hverken af bestemmelserne eller bemærkningerne til disse, at en kurator i et efterfølgende konkursbo har krav på at modtage en ny og særskilt skriftlig meddelelse om, at dagsgebyrer vil blive opkrævet i henhold til færdselslovens § 106, stk. 4. Endvidere har indstævnte allerede fra tidspunktet for konkursdekretets afsigelse – alene ved oplysning om skyldners CVR.nr. – haft mulighed for at kontakte appellanten og få oplyst, om der skulle foreligge uforsikrede køretøjer tilhørende konkursboet. Indstævnte har tilsvarende mulighed for at rette henvendelse til Motorstyrelsen, der ligeledes kan foretage afmelding af uforsikrede køretøjer [...]. Indstævnte har således haft mulighed for, allerede fra tidspunktet for konkursdekretets afsigelse at afværge tilskrivning af dagsgebyr for perioden efter konkursdekretets afsigelse. Indstævnte har ikke gjort brug af disse muligheder og følgelig må appellantens krav anses for gæld, der er pådraget boet under dets behandling, jf. konkurslovens § 93, nr. 3.

At appellantens krav på dagsgebyr må sidestilles med vægtafgift. Det er ved U1982.981S og U 1996.359ØL fastslået, at vægtafgift har massekravsstatus i henhold til konkurslovens § 93, nr. 3, hvorfor det samme må gælde for dagsgebyr i henhold til færdselslovens § 106. Ved konkurs mister skyldneren rådigheden over sine aktiver. Ejerbeføjelserne overgår samtidig til konkursboet, som herefter har rådigheden over aktiverne – i det konkrete tilfælde, det motordrevne køretøj, for hvilket der gælder en lovpligtig og sanktioneret forsikringspligt i henhold til reglerne i færdselslovens §§ 105 og 106. Det omhandlede dagsgebyr er i lighed med vægtafgift knyttet til det pågældende køretøj, idet dagsgebyret udløses af den manglende opfyldelse af forsikringspligten for køretøjet i henhold til reglerne i færdselslovens §§ 105 og 106. Konkursboet kan i lighed med reglerne om vægtafgift frigøre sig for forpligtelsen til at betale dagsgebyr ved at afmelde køretøjet eller ved at sælge det. Konkursboet må således som ny uforsikret ejer af køretøjet respektere, at det dagsgebyr, som forfalder fra tidspunktet for konkursdekretets afsigelse og indtil konkursboet måtte gøre brug af sin ejerbeføjelse til enten at afmelde eller sælge køretøjet, har massekravsstatus i henhold til konkurslovens § 93, nr. 3.

Reglerne i konkurslovens kapit[e]l 7 om boets indtræden i gensidigt bebyrdende aftaler finder i den forbindelse ikke anvendelse, idet der ikke

består noget gensidigt kontraktforhold mellem appellanten og konkursboet.

Der henvises i det hele til præmisserne i U1982.981S og U1996.359ØL.

At en kurator, jf. reglerne i færdselslovens §§ 105, 106 og 107 har en lovbestemt pligt til at handle i relation til uforsikrede køretøjer og at en kurator tilsvarende har mulighed for at handle, jf. herved præmisserne i U82.981S og U1996.359ØL.

At appellanten alene har mulighed for at opnå dækning for kravet, såfremt kravet tillægges status efter konkurslovens § 93, nr. 3. Eftersom kravet vedrører perioden efter konkursdekretets afsigelse, kan konkursloven § 97 ikke finde anvendelse, idet anvendelse af konkurslovens § 97 forudsætter, at kravet vedrørte perioden forud for konkursdekretets afsigelse, jf. herved konkurslovens § 38. Konsekvensen af en manglende anerkendelse af appellantens påstand i denne vil ikke alene være, at appellanten ikke vil kunne opnå dækning på krav på dagsgebyr for perioden efter konkursdekrets afsigelse, men tillige at konkursboer vil opnå en særstilling, idet konkursboer i så fald, uden risiko for sanktion, vil kunne undlade at opfylde forsikringspligten, jf. reglerne i færdselslovens §§ 105 og 106.

At indstævntes manglende kendskab til reglerne i færdselslovens §§ 105 og 106 med tilhørende bekendtgørelse samt indstævntes manglende kendskab til mulighederne for at få oplysning om konkursboets uforsikrede køretøjer, herunder muligheden for at foretage afmelding af disse, ikke fritager indstævnte for appellantens krav om massekravsstatus efter konkurslovens § 93, nr. 3."

Lynge Byg/Højgaard Nielsen ApS under konkurs har i påstandsdokument af 25. august 2022 anført bl.a.:

"Overordnede anbringender

16 Det gøres overordnet til støtte for den nedlagte stadfæstelsespåstand gældende, at DFIM's krav ikke er omfattet af konkurslovens § 93.

17 Konkurslovens § 93 er sålydende:

"§ 93 Forud for anden gæld betales i lige forhold:

1) *Omkostninger ved konkursens indtræden.*

2) *Omkostninger ved boets behandling.*

3) *Gæld, der pådrages boet under dets behandling, bortset fra krav på indkomstskat, som pålægges skyldneren" [...]*

18 Det gøres gældende, at en anerkendelse af det anmeldte krav som omfattet af konkurslovens § 93 vil være i strid med det grundlæggende lighedelsprincip i konkursretten, idet der ikke eksisterer en behørig

hjemmel til, at lighedingsprincippetets udgangspunkt skal fraviges til fordel for DFIM og på de øvrige kreditorers bekostning.

19 Et krav skal udtrykkeligt i lovgivning være tillagt en bedre retsstilling end udgangspunktet og princippet om lighedning, førend det kan anerkendes som et fortrinsstillet § 93-krav/massekrav ("generel hjemmel"). En sådan generel hjemmel eksisterer ikke for DFIM dagsgebyrer. Konkursboet kan således tilslutte sig Retten i Hillerøds begrundelse i den påankede dom af 21. december 2020, side 12, hvor der anføres:

"Uanset at kravet på dagsgebyrer, som forfalder efter konkursdekretets afsigelse, og som opkræves af DFIM, har hjemmel i lov, er der ikke efter lovgivningen tillagt dagsgebyrer nogen fortrinsret som massekrav."

20 Et krav, der ikke har den fornødne generelle hjemmel til at opnå § 93-status (hvilket DFIM's krav ikke har), kan alene opnå § 93-status i tilfælde, hvor konkursboet konkret forpligtes på kravet ("konkret hjemmel").

21 DFIM's anmeldte krav vil alene kunne omfattes af konkurslovens § 93, 3. pkt., og ikke bestemmelsens forudgående punkter. DFIM's kravstatus i konkursordenen skal derfor vurderes konkret og i henhold til de almindelige konkurs-, formue- og erstatningsretlige regler.

22 I den forbindelse kan konkursboet tilslutte sig Retten i Hillerøds begrundelse i den påankede dom af 21. december 2020, side 12-13, hvor det anføres at:

"Konkursboet har ikke gjort brug af køretøjet, og konkursboet er ikke hverken stiltiende eller udtrykkeligt indtrådt i nogen gensidigt bebyrdende aftale. Konkursboet har heller ikke i øvrigt disponeret på en sådan måde, at dagsgebyrer - som udløses af en manglende forpligtelse for en forsikringstager til at tegne ansvarsforsikring - skal tillægges massekravsstatus. Det bemærkes i den forbindelse tillige, at dagsgebyret knytter sig til forsikringstageren og ikke til objektet."

Der er herefter ikke grundlag for at tillægge krav på dagsgebyrer fortrinsstilling efter konkurslovens § 93, nr. 3, og dermed at give DFIM en anden og bedre retsstilling end konkursboets øvrige simple kreditorer, hvis krav dækkes efter konkurslovens § 97 for så vidt angår krav, der forfalder før konkursdekretets afsigelse, og som efterstillet krav efter konkurslovens § 98, for så vidt angår krav, der forfalder efter konkursdekretets afsigelse."

23 De ovenfor overordnede anbringender uddybes nedenfor efter følgende struktur:

A. Det anmeldte krav på dagsgebyrer opnår ikke automatisk, ulovbestemt § 93-status / der består ikke generel hjemmel til at ophøje kravet til massekrav.

B. Konkursboet har ikke forpligtet sig på betaling det anmeldte krav / der består ikke konkret hjemmel til at ophøje kravet til massekrav.

C. DFIM (eller et forsikringssselskab) har ikke opfyldt betingelserne i færdselslovens § 106, stk. 5 over for konkursboet.

D. Kurator bør gives rimelig tid inden dagsgebyrerne påløber.

E. Dagsgebyrerne er reelt udtryk for en strafferetlig sanktion, hvilket er problematisk i relation til dagsgebyrernes hjemmelsgrundlag.

A. Det anmeldte krav på dagsgebyrer opnår ikke automatisk, ulovbestemt § 93-status / der består ikke generel hjemmel til at ophøje kravet til masse-krav.

24 Det gøres gældende, at der ikke består den fornødne generelle hjemmel til at fravige konkurslovens udgangspunkt og ophøje det af DFIM anmeldte krav på dags-gebyrer til massekrav i konkursboet.

25 Konkurslovens § 93 tjener til dækning af de omkostninger i forbindelse med konkursbehandlingen, der af kurator anses som nødvendige for konkursbehandlings hensigtsmæssige udførelse. Konkurslovens § 93 og hensynene bag bestemmelsen kan derfor ikke uden videre rumme adgang til dækning af DFIM's anmeldte krav på dagsgebyrer.

26 Det var et af hovedformålene med vedtagelsen af den reviderede konkurslov i 1969 at få nedbragt i mængden af konkursprivilegier af hensyn til dækningsgraden for boets samlede kreditormasse, jf. Konkurslovudvalgets betænkning I om konkursordnen, afgivet den 29. januar 1958 (betænkning nr. 423, 1966), hvoraf det bl.a. af side 4 fremgår:

"Hovedindvoendingen mod den bestående ordning er, at der i de fleste tilfælde kun bliver en ringe og undertiden slet ingen dividende til de almindelige kreditorer. En af årsagerne hertil er, at en væsentlig del af boernes midler udtømmes af legale separatistrettigheder eller medgår til dækning af privilegerede fordringer. Udvalget har derfor anset det for den mest påtrængende opgave at tage stilling til, om disse fortrinsrettigheder kan afskaffes eller begrænses (...)"

27 Herefter nævnes i betænkningen en række offentligretlige afgifter, der tidligere har nydt konkursprivilegium, men som det altså – efter udvalgets egen vurdering - var den mest påtrængende opgave at afskaffe eller begrænse.

28 En anerkendelse af DFIM's synspunkt vil være i strid med et af de bærende hensyn bag den nugældende konkurslov, og det vil gå imod lovgivers intention om alene at tildele privilegium til ganske få helt særlige krav, hvor tungtvejende hensyn taler herfor.

29 Konkursbehandling udgør kreditorernes universalforfølgning overfor skyldneren, hvorved bomassen fordeles ud fra konkursrettens lighedelingsprincip. Konkursloven tildeler visse udgifter og krav fortrinsstilling i henhold til §§ 93-96, såfremt der er tale om nødvendige udgifter til boets behandling, eller såfremt der foreligger særlige hensyn. Herudover findes reglerne om separatistkrav (§ 82 i konkursloven) ligesom kreditorer med gyldige panterrettigheder nyder fortrinsstilling i de pantsatte aktiver. Lighedelingen sker således blandt de simple kreditorer med krav i medfør af konkurslovens § 97.

30 En fravigelse af det fundamentale konkursretlige princip om lighedling kræver udtrykkelig lovhjemmel. Sådan lovhjemmel kendes for andre specifikke typer af krav i konkurslovens regler om konkursordenen (§§ 93-96), øvrige bestemmelser i konkursloven (f.eks. §§ 56, 62 og 63) samt i anden særlovgivning (f.eks. lov om finansiel virksomhed § 234 a, lov om restrukturering og afvikling af visse finansielle virksomheder § 13). Kravet om udtrykkelig hjemmel er også udtrykkeligt slået fast flere steder i retspraksis, herunder ved Vestre Landsrets dom af 12. oktober 2015 i sag V.L. B-0285-15, Sø- og Handelsrettens dom af 30. september 2020 i sag BS-55261/2019-SHR (resultatet blev stadfæstet af Østre Landsret den 8. november 2021, dog på "allerede fordi" præmisser), og Vestre Landsrets dom i U2022.1364V. Herudover henvises til U1971.276/2H samt MAD2005.1247 der gennemgås nærmere nedenfor.

31 Det fremgår imidlertid hverken af konkursloven, færdselsloven eller tilhørende bekendtgørelser, eller øvrig lovgivning, at DFIM's dagsgebyrer i tilfælde af den forsikringspligtiges konkurs automatisk opnår massekravsstatus. Det af DFIM anmeldte krav er dermed ikke omfattet af konkurslovens § 93 (eller for den sags skyld §§ 94-96). På samme måde er dagsgebyrer ikke omfattet af de særlige rettigheder, som kurator er forpligtet til at registrere, uanset at disse ikke er anmeldt i henhold til konkurslovens § 130, idet der ikke er tale om en legal separatist- eller panteret.

32 Opmærksomheden henledes på, at DFIM af lovgiver faktisk er givet særlig gunstig kreditorrettighed i forhold til alle andre almindelige kreditorer, i form af den i færdselslovens § 107, stk. 3, hjemlede udpantningsret. DFIM har således mulighed for at opnå udlæg i sine skyldners aktiver uden at skulle indhente et eksigibelt fundament forinden i overensstemmelse med retsplejelovens regler herom. DFIM har imidlertid i nærværende sag valgt ikke at gøre brug af denne lovhjemlede særrettighed.

33 Den særlige kreditorrettighed i form af udpantningsretten tildelt DFIM i færdselslovens § 107, stk. 3, udgør alene en særrettighed ved individualforfølgning, og retten ophører derfor i tilfælde af skyldnerens konkurs, ligesom udlæg foretaget umiddelbart inden en konkurs automatisk bortfalder jf. konkurslovens 71. Lovgiver har imidlertid valgt ikke at tildele DFIM en særlig legal panteret ved fordringens stiftelse, som det eksempelvis kendes fra reglerne om søpant. Det gøres gældende, at der på den baggrund ikke bør tildeles massekravsstatus til DFIM's dagsgebyrer, idet lovgiver har valgt alene at tildele DFIM en særret ved individualforfølgning.

34 DFIM's anmeldte krav på dagsgebyrer bibringer ingen former for fordele for konkursboet, men påfører alene konkursboet en udgift, der ikke tjener i kreditorernes fælles interesser. Der foreligger ingen særlige hensyn, der skal medføre massekravsstatus for dagsgebyrerne i tilfælde som nærværende sag, hvor køretøjet ikke er anvendt af konkursboet.

35 Det gøres gældende, at en lovbestemt pligt for skyldneren ikke automatisk også medfører en pligt for skyldnerens konkursbo. Krav hid-

rørende fra manglende opfyldelse af en lovbestemt pligt bliver derfor heller ikke uden særlig hjemmel ophøjet til massekrav.

36 Dette udgangspunkt fremgår blandt andet af U1971.276/2 H, hvor Højesteret fastslog, at Fiskeriministeriets omkostninger ved fjernelse af bundgarnspæle efter konkursdekret ikke havde massekravsstatus, idet konkursboet ikke ved forsættelse af fallentens virksomhed eller på anden måde havde pådraget sig nogen selvstændig forpligtelse vedrørende pælene. Dette til trods for, at pligten til at fjerne pælene ved ophør af fiskerivirksomhed fulgte af den dagældende saltvandsfiskerilov.

37 Denne linje er fulgt i Retten i Frederikssunds dom af den 20. september 2005 i sag BS 1-839/2003 vedrørende Det Danske Stålvalseværk A/S, optrykt i MAD2005.1247. Her blev et konkursbo ikke omfattet af skyldnerens handlepligter i henhold til deponeringsloven blot som følge af ejerskabet af en depotgrund, og Frederiksborg Amts krav mod boet for at have opfyldt de lovbestemte handlepligter udgjorde ikke et massekrav, men derimod et simpelt § 97 krav.

38 DFIM påberåber sig Sø- og Handelsrettens dom af 16. juni 1982, optrykt i U.1982.981S, samt Østre Landsrets dom afsagt den 23. november 1995, optrykt i U.1996.359Ø, til støtte for DFIM's nedlagte påstand. I begge domme blev resultatet, at vægtafgifter havde status som § 93 krav.

39 De af DFIM påberåbte domme vedrørende vægtafgifters stilling i konkursordenen bør ikke føre til ændring af Retten i Hillerøds resultat i nærværende sag. Det skal i den forbindelse holdes for øje, at (i) der er væsentlig forskel på karakteren af vægtafgifter og dagsgebyrer, idet vægtafgiften eksisterer sammen med køretøjet, hvorimod dagsgebyrerne vedrører den registrerede ejers forhold. Afgørelserne er således uden præjudikatværdi for nærværende sag. Herudover bemærkes (hvilket omtales nærmere nedenfor under afsnit 55 og de følgende afsnit), at (ii) Østre Landsrets dom og den retsstilling, begge domme giver udtryk for, er stærkt kritiseret i den juridiske litteratur, hvorfor dommene bør læses med betydelige forbehold.

(i) Afgørelserne er uden præjudikatværdi for nærværende sag, idet der er væsentlig forskel på karakteren af vægtafgifter og DFIM dagsgebyrer

40 Det gøres gældende, at DFIM's anmeldte krav på dagsgebyrer ikke uden videre kan sidestilles med vægtafgifter, idet der er væsentlige forskelle på de to typer af krav, herunder især at DFIM's dagsgebyrer ikke har vægtafgiftens nære tilknytning til køretøjet.

41 DFIM's dagsgebyrer følger forsikringstageren/ejeren, der ikke har iagttaget sin pligt til at tegne ansvarsforsikring af sit køretøj. Forsikringstageren kan derfor ikke tegne en ansvarsforsikring for det pågældende køretøj eller andre køretøjer førend skyldige dagsgebyrer til DFIM er betalt, jf. færdselslovens § 106, stk. 6 og tilhørende bemærkninger i forarbejderne.

42 Ved overdragelse af køretøjet til ny ejer, hæfter den nye ejer ikke for de pålagte dagsgebyrer, hvorfor den nye ejer kan tegne lovpligtig ansvarsforsikring uden at skulle indfri dagsgebyrerne, jf. bemærkningerne til færdselslovens § 106 i LFF af 2018, nr. 152, side 10 og 11, hvoraf fremgår:

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

(...)

Hvis ejerskabet til køretøjet efterfølgende overgår til en tredjemand (f.eks. ved salg), vil en sådan ny ejer kunne tegne ansvarsforsikring for køretøjet, selvom den forrige ejer måtte skyldte dagsgebyrer. Hæftelsen for de pålagte dagsgebyrer vil endvidere ikke overgå til en ny ejer.”

43 Vægtafgiften følger derimod køretøjet og eksisterer uagtet af den registrerede ejers forhold; vægtafgiften er en fast afgift udløst af, at det pågældende køretøj er indregistreret, jf. vægtafgiftslovens § 1 og 2. Vægtafgiften påhviler således den, der har det pågældende køretøj indregistreret ved afgiftsperiodens begyndelse, jf. vægtafgiftslovens § 10. Herudover påhviler vægtafgiften den pågældende ejer/bruger, uden der er noget lovkrav om forudgående varsel overfor den pågældende, hvilket ligeledes er en væsentlig forskel i forhold til DFIM's dagsgebyrer, der udtrykkeligt er betinget af forudgående skriftlig varsel, jf. færdselslovens § 106, stk. 5.

44 Der kan således ikke drages analogier mellem vægtafgifter og dagsgebyrerne, idet kravene i deres karakter er forskellige og desuden følger vidt forskellige hensyn.

45 Samtidig skal det bemærkes, at den beløbsmæssige størrelse på vægtafgifter og dagsgebyrer også kan være betydelig forskellig, og dermed have væsentlig forskellig påvirkning af boøkonomien. Således oplyste DFIM's partsrepræsentant under sin forklaring ved hovedforhandlingen i Retten i Hillerød, at DFIM havde formået at anmelde krav på dagsgebyrer på ca. 250.000 (side 3 i dommen) i et konkursbo.

46 En ulovbestemt fortrinsstilling til DFIM's anmeldte krav på dagsgebyrer vil skabe en urimelig retstilstand i strid med konkursrettens almindelige princip om universalforfølgning og lighedeling mellem kreditorerne, idet boets øvrige kreditorer stilles ringere.

47 Konsekvensen af massekravstatus til DFIM's anmeldte krav på dagsgebyrer fra dag ét efter konkursdekretets afsigelse vil være, at dette vil udhule bomassen og/eller den af konkursrekvirenten stillede sikkerhed. Boets kreditorer stilles derved urimeligt ringere, idet boets midler – uden lovhjemmel – vil tilgå DFIM i stedet for boets behandling og i sidste ende kreditorerne. Risikoen bliver derved, at der ikke er midler til de fornødne undersøgelser, sikring af aktiver mv. hvilket strider med

kreditorernes fælles interesser. Dette understreges af det oplyste om tilfælde, hvor dagsgebyrerne er løbet op i op mod kr. 250.000.

B. Konkursboet har ikke forpligtet sig på betaling af dagsgebyrerne / der består ikke konkret hjemmel til at ophøje dagsgebyrerne til massekrav.

48 Det gøres gældende, at konkursboet – i mangel af særskilt lovhjemmel - alene bliver forpligtet på krav på massekravsniveau, såfremt et krav udspringer af en forpligtende handlemåde udvist af kurator.

49 Der er i den forbindelse tale om "*Gæld, der pådrages boet under dets behandling, bortset fra krav på indkomstskat, som pålignes skyldneren*" jf. konkurslovens § 93, pkt. 3. Hvorvidt et krav er omfattet af bestemmelsen, skal bedømmes ud fra konkurslovens regler om konkursboers mulighed for at indtræde i aftaleforhold, samt ud fra de almindelige formue- og erstatningsretlige principper og regler.

50 Det følger af konkurslovens § 56, at et konkursbo bliver forpligtet (på § 93-niveau) på en aftales vilkår, såfremt konkursboet indtræder i et aftaleforhold.

51 Det gøres gældende, at der alene består den fornødne konkrete hjemmel til at konstituere massekravsstatus for DFIM's anmeldte krav på dagsgebyrer, såfremt konkursboet anvender køretøjet i en fortsættelse af skyldners virksomhed. Dette er ikke tilfældet i nærværende sag.

52 Herudover bemærkes, at der ikke foreligger dispositioner eller undladelser, der på et erstatningsretligt grundlag kan forpligte konkursboet på kravet.

53 DFIM påberåber sig Sø- og Handelsrettens dom af 16. juni 1982, optrykt i U.1982.981S og Østre Landsrets dom afsagt den 23. november 1995, optrykt i U.1996.359Ø, til støtte for DFIM's nedlagte påstand. I begge domme blev resultatet, at vægtafgifter havde status som § 93 krav.

54 Til dette skal bemærkes, at (i) der er forskel på vægtafgifter og dagsgebyrer, ligesom det skal bemærkes (hvilket er nærmere behandlet ovenfor under afsnit 40 og de efterfølgende afsnit), og at (ii) Østre Landsrets dom og den retsstilling, dommene giver udtryk for, er stærkt kritiseret i den juridiske litteratur, hvorfor dommene bør læses med betydelige forbehold.

(ii) Østre Landsrets dom og den retsstilling, dommene giver udtryk for, er stærkt kritiseret i den juridiske litteratur, hvorfor dommene bør læses med betydelige forbehold.

55 Den af DFIM påberåbte dom afsagt af Østre Landsrets (U.1996.359Ø) bør læses med betydelige forbehold, idet dommen og den retsstilling både denne dom samt Sø- og Handelsrettens dom (U.1982.981S) efterfølgende er blevet stærkt kritiseret i litteraturen. Retsstillingen er således kritiseret af Ulrik Rammeskov Bang-Petersen i artiklen trykt i TfS

1996.324. I artiklen bemærker forfatteren bl.a. følgende, side 3, i forbindelse med analyse af landsrettens dom:

"Afgiften opnår massekravsstatus, uanset om boet er indtrådt i en aftale vedrørende køretøjet, eller om køretøjet indgår i en fortsættelse af skyldnerens virksomhed. Dette er betænkeligt, da konkursprivilegiet for vægtafgifter er ophævet. Dommen vil næppe have den konsekvens, at afgiftsmyndighederne begærer den afgiftspligtige konkurs grundet hæftelsen for bobehandlingsomkostningerne, jf. nedenfor afsnit 2.3. Derimod vil dommen, hvis dens resultat opretholdes, medføre, at boet til skade for de øvrige kreditorer må udrede vægtafgifter for et (værdiløst) køretøj, som kurator måske end ikke kender eksistensen af før, denne modtager krav om betaling af vægtafgift.

Antagelsen af massekravsstatus efter konkurslovens § 93, nr. 3, kan endvidere øge rekvirentens hæftelse. Er der ikke midler i boet til dækning af krav omfattet af konkurslovens § 93, nr. 2, hæfter rekvirenten for de udækkede omkostninger, jf. konkurslovens § 27, stk. 1, medmindre der undtagelsesvis ikke er stillet krav om sikkerhed fra rekvirenten, jf. konkurslovens § 27, stk. 2. Alle krav omfattet af konkurslovens § 93 fyldestgøres på lige fod. I tilfælde, hvor der ikke er midler til dækning af alle krav omfattet af konkurslovens § 93, vil massekravsstatus for vægtafgifter forfaldet under konkursen således medføre, at dividenden til konkurslovens § 93-kravene nedsættes. Dermed vil rekvirentens hæftelse for omkostningerne omfattet af konkurslovens § 93, nr. 2, øges. Når der bortses fra tilfælde, hvor rekvirenten er afgiftsmyndigheden, synes det urimeligt, at rekvirenten på denne måde skal bidrage til betaling af vægtafgifterne forfaldet under konkursen vedrørende et køretøj, der end ikke er anvendt af boet.

Hertil kommer, at landsrettens begrundelse ikke synes holdbar. Konkurs bør derfor ikke anses som ejerskifte, hverken civilretligt eller afgiftsretligt. Det bør derfor ikke antages, at boet er uregistreret ejer af køretøjet. Vægtafgiften bør dermed ikke have massekravsstatus efter konkurslovens § 93, nr. 3, alene på grundlag af boets besiddelse af køretøjet. (mine understregninger)

56 I artiklen, side 4, konkluderer forfatteren bl.a.:

"I tilfælde, hvor boet ikke er indtrådt i nogen aftale vedrørende køretøjet, og hvor køretøjet ikke indgår i en fortsættelse af skyldnerens virksomhed, bør retstillingen således være den, at vægtafgifter forfaldet under konkursen ikke har massekravsstatus, medmindre boet gør brug af køretøjet (...)."

57 Det gøres gældende, at disse begrænsninger - i tilfælde af, at de nævnte domme om vægtafgifter overhovedet måtte have betydning for nærværende sag og behandlingen af DFIM's krav på dagsgebyrer - også gør sig gældende i nærværende sag.

58 Massekravsstatus for det af DFIM anmeldte krav på dagsgebyrer afhænger som følge af den manglende generelle hjemmel af, om køretøjet reelt er anvendt i fortsættelse af virksomheden. Det er ikke tilstrækkeligt, at konkursboet blot er i besiddelse af køretøjet. Dette er på linje med det klare udgangspunkt for behandlingen af krav under dansk konkursret, og dette finder også anvendelse overfor DFIM's krav på dagsgebyrer.

59 Et konkursbo subrogerer ikke på massekravsniveau i det konkursramte selskabs forpligtelser medmindre kurator aktivt vælger, at dette skal være tilfældet. Dette følger bl.a. af konkurslovens § 56.

60 I nærværende sag er konkursboet ikke indtrådt i nogen forpligtelser overfor hverken forsikringsselskabet, DFIM eller i øvrigt nogen former for forpligtelser vedrørende det pågældende køretøj, ligesom konkursboet ikke på noget tidspunkt har anvendt køretøjet efter konkursdekretets afsigelse. Køretøjet er afhændet til ny ejer under én måned efter konkursdekretets afsigelse. I perioden fra konkurs-dagen og indtil afhændelsen blev køretøjet opbevaret af et firma specialiseret i at bistå konkursboer med sådanne opgaver. Kurator blev endvidere først bekendt med dagsgebyrerne ved DFIM's anmeldelse af kravet i konkursboet, ni måneder efter konkursdekretets afsigelse. Skyldnerens "laden stå til" forud for konkursen, medfører med andre ord ikke, at boet automatisk forpligtes på massekravsniveau jf. også U1971.276/2 H og MAD2005.1247 omtalt ovenfor under afsnit 36 og 37.

61 Det af DFIM anmeldte krav vedrører en undladelse fra skyldneres side, der er foretaget forud for konkursen, idet det [...] fremsendte varsel ikke foranledigede skyldneren til at betale præmien for forsikringen. Det gøres gældende, at kravet derved vedrører perioden forud for konkurs, og ikke en handling eller undladelse foretaget af kurator efter konkursens indtræden, uanset et dagsgebyr påløber pr. dag. Dette kendes også fra princippet i konkurslovens § 39 om regres-rav, hvorefter indfrielsen af et krav fra tredjemands side – uanset at den sker efter konkursens indtræden - skal anses som være sket samtidig med den forpligtelse, tredjemanden indfrie.

62 Der består ikke den fornødne konkrete hjemmel, hvorfor DFIM's anmeldte krav ikke er omfattet af konkurslovens § 93, og Retten i Hillerøds afgørelse skal også på den baggrund stadfæstes.

C. DFIM (eller et forsikringsselskab) har ikke opfyldt betingelserne i færdselslovens § 106, stk. 5, over for konkursboet

63 DFIM eller et forsikringsselskab har ikke på noget tidspunkt varslet de pågældende dagsgebyrer overfor konkursboet.

64 Det gøres i første række gældende, at uanset om DFIM måtte have fremsendt meddelelser direkte til konkursboet om dagsgebyrerne efter konkursdekretets afsigelse (hvilket dog ikke er tilfældet), udgør eventuelle dagsgebyrer fortsat ikke uden videre § 93-krav, medmindre boet har anvendt køretøjet i fortsættelse af skyldneres virksomhed eller konkursboet er indtrådt i et aftaleforhold vedrørende køretøjet. Dette støttes desuden af forfatterens argumentation i TfS1996.324.

65 Færdselslovens § 106, stk. 5, 2. pkt., er sålydende:

"Det er en betingelse for pålæggelse af gebyr, at der til den, som gebyr kan pålægges, jf. stk. 4, forudgående er blevet fremsendt skriftlig meddelelse om, at gebyret kan pålægges, og om, at gebyret er tillagt udpantningsret, jf. § 107, stk. 3, 1. pkt. Meddelelsen skal fremsendes således, at den, som forsikringsplig-

ten påhviler, jf. stk. 4, har rimelig tid til at agere på baggrund af meddelelsen ved at opfylde forsikringspligten i § 105, stk. 1, 1. pkt.” (min understregning)

66 Såfremt DFIM's anmeldte krav faktisk kan opnå status som § 93-krav i konkursboet, uanset om konkursboet anvender køretøjet eller indtræder i aftaleforhold vedrørende dette, gøres det i anden række gældende, at DFIM i så fald skulle have fremsendt særskilt skriftlig meddelelse til konkursboet i henhold til betingelserne for pålæggelse af dagsgebyrer i færdselsloven § 106, stk. 5, 2 pkt.

67 Det gøres i den forbindelse gældende, at meddelelserne fremlagt af DFIM [...] ikke er tilstrækkelige, idet disse alle er fremsendt til skyldneren forud for konkursdekretets afsigelse og således ikke til konkursboet. Det gøres gældende, at det ingen afsmittende effekt for konkursboet har, at det konkursramte selskab forud for konkursen har modtaget meddelelse fra forsikringsselskabet.

68 Det kendes fra konkurslovens regler om retssager mod skyldneren forud for konkursen i konkurslovens § 141, at underretninger er nødvendige overfor konkursboet også. Der kan således ikke uden videre kan støttes ret overfor boet på underretninger/forkyndelser foretaget forud for konkursens indtræden. Der skal derimod ske selvstændig forkyndelse overfor konkursboet, jf. § 141, stk. 2, såfremt retssagens modpart ønsker dom over boet. Dette princip gør sig også gældende i andre sammenhæng, herunder også overfor DFIM's ret til dagsgebyrer.

69 Af konkurslovens § 141, stk. 3, følger det videre:

”Er skyldneren på fristdagen eller senere blevet dømt som udebleven, kan boet kræve sagen genoptaget, når boet skriftligt indgiver anmodning herom til retten inden 4 uger efter, at boet blev bekendt med dommen.”

70 Vedrørende denne bestemmelse fremgår det af Konkursloven med kommentarer, 14. udg., side 860, at:

”Stk. 3 blev indsat på initiativ fra Sø- og Handelsretten, hvis skifteafdeling i praksis havde været ude for tilfælde, hvor en skyldners laden stå til i tiden forud for konkursen havde ført til materielt urigtige udeblivelsesdomme, som boet på grund af den dagældende snævre frist i retsplejelovens § 375 ikke kunne kræve genoptaget (...)”

71 Bestemmelsen er således netop udtryk for, at skyldnerens dadelværdige handlemåde og ”laden stå til” op til konkursdekretets afsigelse ikke bør have afsmittende effekt for konkursboet og dermed potentielt skader kreditorerne. Det skal her holdes for øje, at såfremt betingelserne i konkurslovens § 141 overholdes, og der opnås dom over konkursboet, vil et eventuelt krav mod boet i henhold til dommen alene udgøre et simpelt § 97 krav mod boet for den vindende modpart og således ikke engang et massekrav. Så meget desto mere bør kreditorens pligter skærpes, såfremt der skulle være tale om potentielle massekrav.

72 Det er ubestridt, at hverken DFIM eller forsikringsselskabet på noget tidspunkt har givet konkursboet eller kurator meddelelse om køretøjets manglende forsikring og dagsgebyrerne, forud for anmeldelsen foretaget af DFIM den 7. februar 2020.

73 Ingen af færdselslovens entydige betingelser er opfyldt af forsikringsselskabet eller DFIM overfor konkursboet i nærværende sag. Konkursdekretet blev offentliggjort i Statstidende den 22. maj 2019 [...] og DFIM har således (ligesom alle andre kreditorer) allerede fra dette tidspunkt haft mulighed for at rette henvendelse til konkursboet eller kurator vedrørende sit krav. Således er virkeligheden for forsyningsselskaber (el, vand, varme og gas) og forsikringsselskaber, der alle har et beredskab, der dagligt gennemgår Statstidende og afkræver kuratorerne stillingtagen til indtræden i disse forsyninger/forsikringsforhold.

74 Såfremt dommene om vægtafgifter påberåbt af DFIM også kan udstrækkes til at tildele DFIM's dagsgebyrer § 93-status (uden nogen former for lovhjemmel), må landsrettens præmisser i U.1996.359Ø om, at konkursboet udgør "*en ny registreret ejer*" af køretøjet også gøre sig gældende, idet dette jo er den bærende tanke bag dommens resultat. Der må således – i henhold til DFIM's egen argumentation i nærværende sag - også være behov for en (ny) meddelelse i overensstemmelse med færdselslovens § 106, stk. 5, 2. pkt., direkte til konkursboet (som den nye forsikringspligtige), førend dagsgebyrerne kan pålægges konkursboet på massekravsniveau.

75 At konkursboet skal anses som "*en ny registreret ejer*" af køretøjer, er anerkendt af DFIM i replikken under førsteinstansbehandlingen, side 1.

76 Det bemærkes, at såfremt der (i strid med almindelige, konkursretlige principper) kan stilles lighedstegn mellem skyldneren og konkursboet i forhold til dagsgebyrerne, vil dette reelt medføre, at konkursboet alene ved at indfri dagsgebyrerne, der vedrører perioden forud for konkursdekretets afsigelse, kan tegne lovpligtig ansvarsforsikring for indregistrerede køretøjer jf. bemærkningerne fra forarbejderne vedr. færdselslovens § 106, stk. 6 citeret ovenfor i pkt. 42. Færdselslovens bestemmelser tillader ikke ud fra sin ordlyd en differentiering i, hvorvidt disse er opstået før eller efter en konkurs.

77 Såfremt den af DFIM påståede retsstilling skulle gøre sig gældende, bliver resultatet, at kurator – såfremt køretøjet er nødvendigt at anvende under konkursbehandlingen – vil være nødsaget til at indfri et eventuelt krav på dagsgebyrer vedrørende perioden forud for konkursdekretets afsigelse, førend der kan tegnes lovpligtig ansvarsforsikring for køretøjet. En sådan indfrielse vil være i strid med almene konkursretlige principper, og kurator er dermed hensat til enten at skulle overholde konkursloven eller færdselsloven.

78 En så modstridende og uholdbar retstilstand gør sig ikke gældende. Det gøres på den baggrund gældende, at retstilling – på linje med konkurslovens § 141 jf. ovenfor - derimod er, at der ikke skal stilles lighedstegn mellem den konkursramte og konkursboet.

79 Det er irrelevant, at kuratorer angiveligt kan kontakte DFIM (eller andre) og modtage oplysning om eventuelle uforsikrede køretøjer. Pligten til at fremsende meddelelse i henhold til færdselsloven, førend der kan pålægges dagsgebyrer, påhviler forsikringsselskabet og/eller DFIM alene. Den forsikringspligtige er ikke i henhold til ordlyden af færdselslovens § 106 pligtig til af egen drift at gøre sig bekendt med, at der kan pålægges dagsgebyrer.

80 Det gøres gældende, at der ikke påhviler kurator en ulovbestemt handle-/undersøgelsespligt i relation til køretøjets forsikringsforhold, DFIM eller dagsgebyrerne. Det konkursretlige udgangspunkt er, at det er kreditorerne, der skal anmelde deres krav ved at rette henvendelse til kurator, og dette gælder også for DFIM. Der henvises til den ovenfor beskrevne Højesteretsdom optrykt i U1971.276/2H, hvor en lovbestemt handlepligt for skyldneren ikke medførte en handlepligt for konkursboet.

81 Selv hvis en kurator kontakter DFIM, og hér bliver gjort bekendt med et uforsikret køretøj, opfylder dette fortsat ikke den udtrykkelige betingelse i færdselslovens § 106, stk. 5, 2. pkt., om, at der af DFIM eller forsikringsselskabet skal ske

"fremsendelse" af "skriftlig meddelelse" samt gives den forsikringspligtige "rimelig tid til at agere på baggrund af meddelelsen".

82 Herudover bemærkes, at den pågældende mulighed om undersøgelse af konkursboets forhold ikke på stævningstidspunktet fremgik nogen steder ved søgning på DFIM's hjemmeside [...].

83 DFIM har udarbejdet en vejledning til kuratorer [...]. Vejledningen er udateret, og indstævnte er således ikke bekendt med, hvornår den er udarbejdet, udsendt og til hvem den nærmere er fremsendt. Vejledningen fremkom dog ikke ved søgning med ordene "kurator" og "konkursbo" på DFIM's hjemmeside [...].

84 Uanset dateringen af vejledningen, og om den måtte være blevet gjort bekendt for kuratorer i bred forstand, kan det konstateres, at det på intet tidspunkt i vejledningen nævnes, at dagsgebyrerne udgør § 93-krav.

85 Vejledningen er i øvrigt en generel orientering og udgør dermed ikke en behørig meddelelse til at opfylde de entydige betingelser i færdselslovens § 106, stk. 5, 2. pkt.

86 Også på den baggrund gøres det gældende, at konkursboets påstand om stadfæstelse af Retten i Hillerøds dom af 21. december 2020 skal tages til følge

D. Kurator bør gives rimelig tid inden dagsgebyrerne påløber

87 Ex tuto gøres det gældende, at såfremt der måtte påhvile kurator en undersøgelsespligt, kan der fortsat ikke pålægges dagsgebyrer fra konkursdekretsdagen. Der må under alle omstændigheder gives kurator en

henstandsperiode på rimelig tid til at foretage de nødvendige undersøgelser af skyldneres forhold og til at vurdere, om køretøjet og udgifterne forbundet med dets anvendelse er i kreditorenes interesser. Dette er helt sædvanligt i forbindelse med konkursbehandling og er bl.a. kommet til udtryk i konkurslovens § 55, stk. 2, om gensidigt bebyrdende aftale-forhold.

88 Det gøres således subsidiært gældende, at der alene kan pålægges dagsgebyrer fra et af landsretten fastsat senere tidspunkt end konkursdagen, hvilket er indeholdt i den nedlagte påstand om stadfæstelse af Retten i Hillerøds frifindelse af konkursboet ved sin dom af 21. december 2020.

E. Dagsgebyrerne er reelt udtryk for en strafferetlig sanktion, hvilket er problematisk i relation til dagsgebyrernes hjemmelsgrundlag.

89 DFIM har under sagen gjort gældende, at dagsgebyrerne (i al fald delvist) er udtryk for en sanktion overfor de forsikringspligtige med manglende ansvarsforsikring. Der må vel i så fald være tale om en art tvangsbøde.

90 Dette fremstår dog dybt problematisk, idet hjemmelsgrundlag til at pålægge dags-gebyrerne i så fald er utilstrækkeligt. Færdselsloven giver ikke DFIM hjemmel til pålægge køretøjs ejere en tvangsbøde for manglende iagttagelse af forsikringspligten, men derimod alene et "gebyr".

91 Dagsgebyrerne og påleggelsen heraf er heller ikke i lovgivningen pålagt at følge de sædvanlige straffeprocessretlige regler, herunder reglerne om prøvelse af pålagte sanktioner. DFIM er desuden ikke en myndighed, der er kompetent til at pålægge borger eller virksomheder straffesanktioner.

92 Herudover er det problematisk, idet det i henhold til færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, allerede er bødebelagt ikke at opfylde forsikringspligten for indregistrerede køretøjer. Dagsgebyrerne strider dermed også med det fundamentale princip om forbud mod dobbeltstraf for den samme forseelse (ne bis in idem), såfremt der - som anført af DFIM - reelt er tale om en sanktion.

93 Sidst, så bemærkes det, at lovgiver allerede har forholdt sig til tvangsbøders plads i konkursordenen, idet disse er efterstillede krav jf. konkurslovens § 98, der først opnår dækning efter de simple kreditorer har opnået fuld dækning. Dette vil således også gøre sig gældende for dagsgebyrerne påløbet forud for konkursdekretets afsigelse.

94 Også på den baggrund gøres det gældende, at konkursboets stadfæstelsespåstand skal tages til følge.

Afsluttende bemærkninger

95 Med henvisning til Bekendtgørelse nr. 1618 af 2018 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv. § 14, stk. 4, bemærkes, at der hér er hjemmel til, at DFIM frafalder krav om dagsgebyrer. DFIM er således

ikke pligtig til hverken at gøre kravet gældende eller fastholde dette overfor konkursboet.

96 Overfor DFIM's bemærkninger i replikken fra førsteinstansbehandlingen, side 2, om, at DFIM's krav på dagsgebyrer ikke vil opnå nogen dækning i konkursboet, hvis ikke dagsgebyrerne anerkendes som § 93-krav (idet de vedrører perioden efter konkursdekretet og derfor ifølge DFIM ikke kan udgøre § 97 krav) skal bemærkes, at det ikke kategorisk og generelt kan udelukkes, at der vil være dækning til et konkursbos efterstillede kreditorer (§ 98 krav).

97 At DFIM's krav på dagsgebyrer i henhold til konkursloven og de her bagvedliggende hensyn er efterstillet de simple kreditorer (eller slet ikke kan gøres gældende overfor konkursboet) er desuden ikke et argument eller et hensyn, der i sig selv taler for, at kravene derfor skal ophøjes til fortrinsstillede § 93-krav til skade for de øvrige kreditorer – tværtimod peger dette netop på, at kravet ikke skal opnå særstatus.

98 Der skal dog i den forbindelse gøres opmærksom på resultatet af dommen optrykt i MAD2005.1247B vedrørende Det Danske Stålværk A/S under konkurs. Her blev konkursboet forpligtet til at anerkende, at de af Frederiksborg Amt anmeldte krav - vedrørende opfyldelse af skyldnerens pligter i henhold til miljølovgivningen i relation til en depotgrund - udgjorde krav omfattet af konkurslovens § 97 (men ikke § 93). Dette skete, på trods af at kravene var opstået efter konkursens indtræden, idet kravene ifølge rettens begrundelse reelt udsprang af krav, der bestod mod skyldneren på tidspunktet for konkursens indtræden. Det er således ikke nødvendigvis på forhånd udelukket, at DFIM's krav på dagsgebyrer vedrørende perioden efter konkursens indtræden kan udgøre et simpelt krav omfattet af konkurslovens § 97."

Biintervenienten, Danske Insolvensadvokater, har i biinterventionsindlæg af 11. juli 2022 anført bl.a.:

"Spørgsmålet af principiel betydning for Landsretten i sagen mellem DFIM - Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring og Lyngby Byg/Højgaard Nielsen ApS under konkurs angår, hvilken status krav i medfør af færdselslovens § 106, stk. 5 har i konkursordenen.

DFIM påberåber sig massekravsstatus efter konkurslovens § 93 for et bødekrav der har hjemmel i særlovsbestemmelser i færdselsloven. Særlovsbestemmelserne er generelt tænkt til, udenfor insolvenssituationer, at skulle motivere til betaling af lovpligtig ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer.

DFIM påberåber sig massekravsstatus efter konkurslovens § 93 til trods for at man ikke i øvrigt opfylder betingelserne for massekravsstatus i konkurslovens § 93, hvilket, hvis der gives DFIM medhold, vil få den konsekvens, at de øvrige kreditors (både offentlige og private) retsposition efter konkursordenen – konkurslovens kapit[e]l 10 – forrindes/udvandes.

Danske Insolvensadvokater tilslutter sig det af Lyngby Byg/Højgaard Nielsen ApS under konkurs v/ advokat Per Astrup Madsen angivne.

Sagen giver anledning til følgende overordnede bemærkninger, som der redegøres nærmere for nedenfor:

1) Det er i de fleste konkursboer tidsmæssigt ikke praktisk muligt for kurator at imødegå eller begrænse de af DFIM fremsatte krav i boet, hvorved boet kan blive pålagt tvangsbøder ofte i niveau 500-2.500 kr. pr. køretøj, uagtet at kurator har opfyldt sine forpligtelser. Meget ofte vil dette forekomme i konkursboer, hvor der alene er begrænsede midler at arbejde for, hvorfor DFIM-bøderne relativt set er til betydelig skade for kreditorerne, i fald de kreditorer, måtte skulle betales som massekrav, jf. konkurslovens § 93.

2) Formålet med Færdselslovens §§ 105-106 er at sikre, at der er lovpligtige ansvarsforsikringer på køretøjer, således skadevoldere i højere grad selv betaler. Dette formål kan – gør vi gældende ikke være berettiget ved konkursboer, idet der, selv hvis kurator måtte forsømme sine pligter, er en bagvedliggende dækning i, typisk advokatens ansvarsforsikring, eller en særskilt tegnet forsikring vedrørende det pågældende konkursbo, hvis en dækkende ansvarsforsikring ikke haves, jf. konkurslovens § 111, stk. 2.

3) I konkurs gælder en præceptiv konkursorden – konkurslovens kapitel 10; præceptiv fordi det ikke skal være muligt for den nu konkursramte skyldner at indgå aftaler eller afgive løfter, som skal stille nogen kreditorer bedre end andre, da andre kreditorer i så fald vil lide tab. De kvalitative krav, der gælder for rangfølgen i konkursordenen, og ikke krav ifølge særlovsbestemmelser, strider mod at tillægge dagbøder fra DFIM massekravsstatus, jf. konkurslovens § 93. De ledende domme, U1982.981SH og U1996.359Ø, som tillægger vægtafgift (i dag grøn ejeravgift) massekravsstatus, jf. konkurslovens § 93, er i sig selv også vildfarelser i forståelsen af mulighederne for at krav kan være massekrav, og er under alle omstændigheder ikke egnede præjudikater for tvangsbøder, jf. Færdselsloven §§ 105-106, da de er væsensforskellige fra vægtafgift, allerede på grund af formålet, jf. pkt. 2. Tvangsbøder er efterstillede krav, jf. konkurslovens § 98.

1. Praktiske udfordringer vedrørende håndtering af køretøjer i konkursboer

Der vil i behandlingen af nogle konkursboer opstå uundgåelige tidsmæssige udfordringer i forbindelse med kurators klarlæggelse af og håndtering af køretøjer, som ikke er behørigt ansvarsforsikret (afmelding/forsikring), såfremt kurator skal undgå at blive pålagt dagsgebyrer i medfør af Færdselslovens § 106, stk. 4.

Ved kuratorernes modtagelse af et nyt konkursbo har kurator følgende muligheder for at indhente oplysninger om skyldners køretøjer:

i) fra skyldner / skyldners ledelse

I mange konkursboer er skyldner/skyldners ledelse ikke mødt på skifte-
retsmødet, hvori der afsiges dekret eller vil/kan ikke give kurator op-
lysninger om skyldners køretøjer, fx fordi det ikke er muligt for kurator
at få skyldner/skyldners ledelse i tale. Det er derfor ikke givet, at kura-
tor kan få oplysninger om skyldners køretøjer herfra. Det er ofte såle-
des, at disse boet også er karakteriserede ved, at der er begrænsede
midler at arbejde for – typisk sikkerhedsstillelsen, jf. konkurslovens § 27
på 30.000 kr. eller 40.000 kr. I sådanne konkursboer har kurator en ræk-
ke centrale opgaver at varetage i kreditorernes interesse for begrænsede
midler. Disse centrale opgaver bør ikke, til skade for kreditorerne, in-
kludere at sikre sig mod dagbøder ved ikke-forsikrede køretøjer.

ii) fra Motorstyrelsen

a. *Når skyldner er en virksomhed*: Kurators adgang til oplysninger fra
Motorstyrelsen er betinget af kurators bestilling og modtagelse af en
tast selv-kode til skat.dk. Tast selv-koden fremsendes pr. almindelig
post.

Ofte bliver tast selv-koden "fanget" i post-spærringen, idet den
fremsendes til skyldners adresse, og derefter først efter længere tid
kommer frem til kurators kontor. Kuratorerne oplever generelt, at mod-
tagelse af koden typisk tager mellem 4-10 dage fra boets bestilling hvil-
ket i sig selv kan medføre DFIM-bøder i niveau 2.500 kr. pr. køretøj.

b. *Ved personlig konkurs*: Kurator har ikke mulighed for at opnå ad-
gang til skyldners skatteoplysninger via skat.dk, idet kurator alene kan
opnå adgang hertil ved et CVR-nr. Kurator anmoder ved personlige
konkurser Motorstyrelsen om en historisk oversigt over skyldners køre-
tøjer. Pt. er ekspeditionstiden for svar herpå ca. 8 uger.

iii) Fra skyldners R75 (skatteoplysninger)

a. Skyldners R75 modtages i dag typisk med dags varsel. R75 udgør
dog skatteoplysningerne pr. datoen for seneste kalenderårs afslutning,
hvorfor der således er en fejlkilde ved, at der sidenhen kan være – og
erfaringsmæssigt endog meget ofte er – sket ændring i omfanget af
skyldners køretøjer.

Først når kurator har oplysninger om, hvilke køretøjer skyldner er regi-
streret som ejer/bruger af, kan kurator afklare, om køretøjet er behørigt
ansvarsforsikret.

Såfremt køretøjet ikke er behørigt ansvarsforsikret, har kurator følgende
muligheder for at undgå at der pålægges yderligere gebyrer:

1) Afmelde pladerne på køretøjet

a. Såfremt kurator er bekendt med, hvor køretøjet befinder sig, kan
dette gøres inden for kort tid.

b. Såfremt kurator *ikke* er bekendt med, hvor køretøjet befinder sig, kan kurator via en meddelelse til Motorstyrelsen tvangsafmelde køretøjet. Fra kurators anmodning herom er der en sagsbehandlingstid på ca. 3-10 dage, hvilket i sig selv kan medføre DFIM-bøder i niveau 2.500 kr. pr. køretøj.

2) Tegne en ansvarsforsikring

a. Såfremt konkursboet benytter det pågældende køretøj, kan (skal) der tegnes en ansvarsforsikring, således der ikke påløber yderligere krav på køretøjet.

I vejledningen gengivet på DFIM's hjemmeside, anfører DFIM bl.a.:

"Er kurator i tvivl om, hvorvidt der er registreret sager hos DFIM, kan kurator, når der er afsagt konkursdekret, kontakte DFIM, der kan oplyse om udestående og vejlede generelt for at undgå, at konkursboet pålægges krav."

Kurators forpligtelser fremgår af konkurslovens §§ 110 og 111, og systematikken er overordnet den, at kurator starter med at sikre aktiver og efterfølgende realiserer dem. Konkursen bliver ved dekretets afsigelse offentliggjort i statstidende, jf. konkurslovens § 30, stk. 1, hvorefter konkursen skal have virkning – også overfor DFIM – mod enhver efter udløbet af døgnet, hvori offentliggørelse er sket, og hvorefter kreditorerne selv henvender sig til kurator med en anmeldelse af deres tilgodehavender, herunder placeringen i konkursordenen jf. konkursloven §§ 93-98. Bliver der dividende til en given fordringsklasse, forholder kurator sig til anmeldelserne og den ønskede placering i konkursordenen. DFIM har med deres system/vejledning baseret på særlovsbestemmelser, der ikke har indtænkt insolvenssituationer, vendt kurators forpligtelser "på hovedet", og uden kvalitativ lovhjemmel i konkurslovens § 93 forsøgt at skabe prioritet for en ekstra forpligtelse for kurator som ingen sammenhæng har med noget økonomisk tab eller nogen berigelse/besparelse og med den konsekvens, at det forringer dækningen til de øvrige kreditorer i boet.

I forlængelse heraf skal det fremhæves, at såfremt DFIM, ligesom andre kreditorer, kontaktede kurator for det tilfælde, at skyldner var indehaver af køretøjer, som ikke var behørigt ansvarsforsikret, ville kurator undgå at skulle bruge kreditorernes midler på at konstatere ovenstående forhold.

2. Formålet bag Færdselslovens §§ 105-106

Færdselslovens § 106, stk. 4 blev sendt i forslag ved LFF 2018-02-28 nr. 152 - Ændring af færdselsloven og lov om registrering af køretøjer (indførelse af dags-gebyr ved manglende betaling af ansvarsforsikringspræmie for motordrevne køretøjer m.v.)

I lovbemærkninger bag bestemmelserne fremgår følgende formål ved indførelsen (LFF 2018-02-28 nr. 152 i pkt. 1. Indledning og lovforslagets baggrund):

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

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

Lovforslaget var således begrundet i 1) at uforsikrede skader i højere grad skulle betales af ejere og varige brugere af uforsikrede køretøjer gennem betaling af dagsgebyr og 2) som motivation til, at de uforsikrede ejere og varige brugere fik tegnet en ansvarsforsikring på køretøjet.

Når en skyldner tages under konkurs, afklarer kurator, om driften i virksomheden skal indstilles eller videreføres af konkursboet. Såfremt driften i virksomheden indstilles, vil køretøjerne ikke blive anvendt. Såfremt driften i virksomheden fortsættes helt eller delvist, vil de relevante køretøjer blive ansvarsforsikret

Formålet med Færdselslovens §§ 105-106 er at sikre, at der i højere grad tegnes en lovpligtig ansvarsforsikring på køretøjer indregistreret i Danmark, idet dagsgebyret er indført som motivation til, at ejere/varige brugere af køretøjer tegner en ansvarsforsikring.

Kuratorer er ikke målgruppen for Færdselslovens §§ 105-106, og kurator vil ikke have nogen motivation til at undlade at oprette en ansvarsforsikring på køretøjer, som konkursboet anvender. Selv hvis dette ikke skulle være tilfældet, har kurator, senest straks efter udpegningen af denne som kurator, tegnet en ansvarsforsikring til at dække boets tab på grund af kurators fejl og forsømmelser ved bobehandlingen, jf. Konkurslovens § 111, stk. 2, som derved vil kunne anvendes, hvis kurator forglemmer at tegne en ansvarsforsikring og anvender et køretøj, som er involveret i en ulykke. Dette vil i praksis sikre skadelidte dækning.

I konkursboer vil der ikke opstå en situation, hvor en skade, påført af et køretøj i kurators varetægt, ikke vil være omfattet af en forsikring, og gebyrer bør derfor ikke belaste boets øvrige kreditorer. Midlerne i konkursboet/sikkerhedsstillelsen, jf. konkurslovens § 27, stk. 1, i konkursboet skal anvendes til kurators undersøgelser og til dækning af anmeldte krav i boet. Det er ikke hensigten bag loven, at dagsgebyrer fra DFIM skal have forrang forud for øvrige kreditorer i konkursboerne.

Kravet skal derfor ikke opnå massekravsstatus.

3. Ligedelingsprincippet og konkursordenen

I konkursloven er hovedprincippet, at der skal ske en ligelig fordeling af skyldners aktiver til skyldnerens kreditorer.

Fravigelse af lighedelsprincippet kræver særlig hjemmel, hvilket findes i Konkursordenen (konkurslovens kapitel 10), som oplister i hvilken rækkefølge, skyldners aktiver skal fordeles mellem kreditorerne.

I konkurslovens § 93 er der givet en særskilt fortrinsret til 1) omkostninger ved konkursens indtræden, 2) omkostninger ved boets behandling og 3) gæld, der pådrages boet under dets behandling, bortset fra krav på indkomstskat, som pålignes skyldneren.

Hensigten bag konkurslovens § 93 er at tildele gæld, som stiftes i forbindelse med konkursbehandlingen, massekravsstatus, således at gælden betales forud for øvrige kreditorer. Herunder dækkes gæld, hvor kurator udtrykkeligt eller stiltiende indtræder i aftaler og forpligter boet, hvor kurator i forhold til de i konkursloven regulerede forpligtelser (eksempelvis konkurslovens §§ 55-56, § 62 og § 63) undlader at opfylde sin handlepligt og hvor kurator handler ansvarspådragende.

Lovgiver har således eksplicit valgt at regulere, hvornår boet vil blive pålagt at betale på massekravniveau, og det har ikke været hensigten med indførelse af konkursordenen og konkurslovens § 93, at konkursboer uden særlig begrundelse skal betale omkostninger på massekravniveau, således at midler går fra de øvrige kreditorer i boet.

DFIM har i nærværende sag henvist til to afgørelser fra Sø- og handelsretten (U1982.981SH og U1996.359Ø) som omhandler hvilken status vægtafgift, forfaldet efter dekret, har i konkursordenen. Overordnet set kan Danske Insolvens-advokater tilslutte sig kurators bemærkninger herom.

Det bemærkes supplerende, at de omtalte afgørelser, synes at bygge på en betragtning om, at vægtafgift skulle have en helt særlig tilknytning til det pågældende køretøj. Følgende udtales bl.a. af Sø- og Handelsretten i kendelsen i U1982.981SH:

Da det er den registrerede ejer (bruger) der efter vægtafgiftslovens § 10, stk. 1, hæfter for vægtafgiften, og da køretøjets nummerplader skal fjernes, hvis afgiften ikke betales, jfr. Vægtafgiftslovens § 12, ligesom afgiftspligten ophører ved afmeldelse af køretøjet, jfr. § 6, findes vægtafgiften, selv om den ikke længere har nogen fortrinsstilling i køretøjets realisationsværdi, fortsat at være knyttet således til det pågældende køretøj, at afgiften må anses som en sådan særlig forpligtelse, som konkursboet må respektere.

Der kan ikke siges at være nogen særlig sammenhæng mellem køretøjet og DFIM-bøderne, jf. Færdselslovens §§ 105-106. DFIM-bøderne har et specifikt formål, som er rettet mod at motivere ejeren/brugeren, jf. pkt. 2.

U1982.981SH og U1996.359Ø kan af disse årsager ikke tillægges betydning i relation til vurderingen af om DFIM-bøderne, jf. Færdselslovens §§ 105-106, kan tillægges massekravsstatus, jf. konkurslovens § 93, i konkursboer. Krav på tvangsbøder, som eksempelvis tvangsbøder ifølge retsplejeloven § 997, stk. 3, der bruges til at gennemtvinge forpligtel-

ser ifølge dom, er utvivlsomt efterstillede i konkursordenen, jf. konkursloven § 98, nr. 2. DFIM-bøden har samme karakter af en tvangsbøde, og der er intet hensyn der taler for, at DFIM-bøden skulle opnå en anden/bedre retsstilling end eksempelvis tvangsbøder ifølge retsplejeloven § 997, stk. 3. DFIM-bøder er efterstillede krav i konkursordenen, jf. konkursloven § 98, nr. 2.

Kurators manglende ageren/stillingtagen i forhold til betaling af grøn ejerafgift medfører, at der påløber renter på kravet. Renten for manglende betaling af vægtafgift udgør i 2022 0,7 % procentpoint pr. dag, jf. opkrævningslovens § 7, stk. 1 og SKM2021.676.SKTST.

Manglende betaling af vægtafgift vil således alene medføre minimale ekstraomkostninger for boet. Eksempelvis, såfremt der er skyldig vægtafgift i et konkursbo med 5.000 kr. påløber der omkostninger med 35 kr. pr. dag, hvilket alene udgør omtrent en-syvende-del i forhold til dagbøderne, DFIM opkræver på 250 kr. pr. dag.”

Parterne har under hovedforhandlingen i det væsentlige procederet i overensstemmelse hermed, ligesom biintervenienten har redegjort nærmere for sin opfattelse af sagen.

Landsrettens begrundelse og resultat

Landsretten er enig i byrettens resultat og begrundelsen herfor. Det, som er anført for landsretten, kan ikke føre til et andet resultat. Landsretten stadfæster derfor dommen.

Efter sagens udfald skal Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring i sagsomkostninger for landsretten betale 15.000 kr. til Lyngby Byg/Højgaard Nielsen ApS under konkurs. Beløbet er til dækning af konkursboets rimelige udgifter til advokatbistand ekskl. moms. Ud over sagens værdi er der ved fastsættelsen af beløbet taget hensyn til sagens omfang, karakter og forløb, herunder hovedforhandlingens varighed.

Der er ikke oplyst om sådanne særlige omstændigheder, at der er grundlag for i medfør af retsplejelovens § 252, stk. 4, 2. pkt., at pålægge Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring at betale sagsomkostninger til Danske Insolvensadvokater i anledning af dennes biintervention.

THI KENDES FOR RET:

Byrettens dom stadfæstes.

I sagsomkostninger for landsretten skal Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring inden 14 dage betale 15.000 kr. til Lynge Byg/Højgaard Nielsen ApS under konkurs. Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.

Publiceret til portalen d. 22-09-2022 kl. 10:00

Modtagere: Advokat (H) Peter Frederiksen, Advokat (H) Kenneth Cramer,
Biintervenient Danske Insolvensadvokater, Indstævnte Lynge Byg/Højgaard
Nielsen ApS, Advokat (H) Per Astrup Madsen, Appellant Dansk Forening
for International Motorkøretøjsforsikring