

2018-11-16

Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter,
Enheten för marknad och regelverk på
transportområdet

103 33 Stockholm

Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33)

Svenska Bankföreningen och Finansbolagens Förening har getts möjlighet att yttra sig över rubricerade förslag och önskar gemensamt framföra följande synpunkter.

Föreningarna begränsar sitt yttrande till frågor som påverkar leasing och avbetalningsköp.

Sammanfattning

- Föreningarna anser att den nuvarande lagstiftningen bör ändras så att fordonsrelaterade skulder följer gäldenären när det gäller leasing och avbetalningsfordon så att dessa skulder inte, som idag, övervältras på de banker och finansbolag som är ägare/har återtaganderätt till fordonen.
- Banker och finansbolag bör ges tillgång till nödvändig information om fordonsrelaterade skulder genom en automatiserad lösning hos Transportstyrelsen och KFM.
- Föreningarna avstyrker därutöver lagändringarna angående skärpningarna i lagstiftningen såvida inte dessa kompletteras med undantag för fordon som finansieras genom leasing eller avbetalningsköp.

Fordonsrelaterade skatter och avgifter ska betalas av brukaren/innehavaren av fordonet. För fordon som upplåtits genom leasing eller köpts på avbetalning är det den som leasat fordonet, eller vid avbetalningsköp av den som köpt på avbetalning

som primärt är betalningsskyldiga för sådana skulder. Om en brukare eller avbetalningsköpare missköter sina betalningar av fordonsrelaterade skulder kommer enligt nuvarande och föreslagna regler den bank eller det finansbolag som äger eller har säkerhet i fordonet att påverkas. Det sker på grund av att skulderna följer fordonet och inte den egentliga gäldenären. När banken/finansbolaget återtar ett fordon tvingas banken/finansbolaget att betala brukarens respektive avbetalningsköparens fordonsrelaterade skulder för att fritt kunna disponera fordonet, dvs för att kunna omsätta det till en ny kund. Därutöver kan det allmänna ianspråkta fordonet om innehavaren har fordonsrelaterade skulder överstigande 5 000 kr. När det gäller fordon som ianspråkats skall fordonsinnehavarens samtliga fordonsskulder för samtliga fordon betalas inom en månad dvs även skulder relaterade till fordon utan koppling till banken/finansbolaget. Det innebär att fordonet i sin helhet konfiskeras i fall då skulderna överstiger värdet av fordonet. Bankernas/finansbolagens kostnader för att lösa och hantera de fordonsrelaterade skulderna växer snabbt och beräknas uppgå till 20-30 miljoner kronor/år. Det medför dessutom ett omfattande administrativt merarbete vilket är skälet till att föreningarna, förutom av principiella skäl, anser det ytterst väsentligt att möjligheten för staten och det allmänna att konfiskera egendom för annans gäld och därigenom även åsidosätta förmånsrättslagens prioritetsordning mellan borgenärer undanröjs när nu lagstiftningen ses över.

Finansbolagens Förening och Bankföreningen har vid ett flertal tillfällen och senast till utredaren informerat om problemen med den nuvarande lagstiftningen. Lagstiftningen ger felaktiga incitament och utgör ett långtgående ingrepp i bankernas/finansbolagens äganderätt och säkerhetsrätt till aktuella fordon. Lagstiftningen innebär att det allmänna konfiskatoriskt kan tillgodogöra sig värdet av ifrågavarande fordon. Lagstiftningen innebär därmed att det skydd som äganderätt- och återtaganderätt normalt ger rättighetshavaren inte kan göras gällande gentemot det allmänna. Föreningarna ifrågasätter under hänvisning till tidigare remissynpunkter och synpunkter från Lagrådet om denna ordning är förenlig med konventions- och grundlagsskyddet för äganderätten.

Förslag till lösningar har även lämnats till utredaren vilka bifogas och åberopas på nytt

Utredaren har tyvärr valt att inte hörsamma de synpunkter och betänkligheter som tidigare framförts från föreningarnas sida. Frågan är dock så väsentlig för medlemsföretagen att föreningarna på nytt önskar lyfta problematiken när

föreningarna getts möjlighet att yttra sig över förslaget om översyn av lagstiftningen. Föreningarna vidhåller således det förslag till lösningar som presenteras för utredaren.

Allmänna utgångspunkter

Inskränkningar i borgenärskyddet och äganderätten bör aldrig göras utan att det föreligger tungt vägande skäl. Kreditgivares och borgenärs rättigheter är av central betydelse för en fungerande kreditmarknad och för möjligheten att tillhandahålla finansiering avseende bland annat fordon. Samhället, företag och individer har ett intresse av att det finns effektiva möjligheter till finansiering av fordon. En effektiv marknad för finansiering av fordon gör det också möjligt för fler att få tillgång till ett nyare fordon som är bättre ur såväl miljö- som trafiksäkerhetshänseende.

Banker och finansbolag är föremål för omfattande reglering som bl.a. innebär höga krav på kundkännedom och kontroll av kundens identitet. Det innebär att varje finansieringsavtal föregås av en noggrann prövning, vilket medför hög tillförlitlighet för uppgifter avseende leasing och avbetalningsfordon som tillförs vägtrafikregistret. Någon tvekan om vem som är betalningsskyldig för skatter avgifter gällande fordonen ifråga föreligger inte och uppgifterna i registret kan läggas till grund för krav gentemot brukaren i leasingfallen respektive ägaren avbetalningsfallen.

Trots att det alltså står klart vem som har betalningsansvaret (brukaren i leasingfallen respektive avbetalningsköparen i avbetalningsfallen) och att det således inte föreligger någon risk för kringgående, ges det allmänna, genom den ifrågavarande lagstiftningen, möjlighet att konfiskera en annan parts (banken/finansbolagets) egendom och rättigheter.

Den positiva och styrande effekt som lagstiftningen kan ha i förhållande till situationer med s.k. fordonsmålvakter (där den verkliga ägaren/brukaren undviker att betala skatter och avgifter genom att dölja sig för myndigheterna) föreligger överhuvudtaget inte när det är fråga om leasing- eller avbetalningsfordon. Lagstiftningens effekter för dessa kategorier av fordonsinnehavare blir istället att den som är skyldig att betala skatter och avgifter (brukaren i leasingfallen och avbetalningsköparen i avbetalningsfallen) ges incitament att *inte* betala skatter och avgifter och att istället övervältra kostnaden på en annan part (banken/finansbolaget) som tvingas betala fordonskulden. I anspråktagandefallen häftar dessutom fordonet för samtliga fordonsskulder för gäldenärens samtliga fordon - vilket torde

stå i strid med egendomsskyddet i RF 2 kap. 15§. Den ekonomiska effekten blir i förlängningen att andra kunder får betala genom högre räntor och avgifter.

Några skäl som kan motivera att egendom och rättigheter konfiskeras av det allmänna för att täcka andra väl identifierade gäldenärers skatte- och avgiftsskulder har inte framkommit. Lagstiftningens kostnadsövervältrande mekanismer sänker också Transportstyrelsens incitament att driva in skatter och avgifter direkt från de betalningsskyldiga i ett tidigare skede. Utredaren bortser tyvärr helt från de allvarliga och tunga invändningar som riktats mot lagstiftningen. Detta är anmärkningsvärt mot bakgrund av den angivna målsättningen att *"Utgångspunkten i lagstiftningsarbetet mot fordonsmålvakter måste enligt utredaren vara att vidta proportionerliga åtgärder som inte strider mot principen om regelförenkling i samhället och som inte heller försvårar för enskilda i vardagen"* (vår kursivering).

Föreningarna vidhåller som framgått ovan det förslag till lösningar som tidigare presenteras för utredaren.

Närmare om utredarens ställningstaganden i promemorian med anledning av de förslag som lämnats till utredaren

Utredarens skäl mot att ändra reglerna på det sätt som tidigare föreslagits till utredaren kommenteras nedan.

- **"endast ett fåtal fordon [har] tagits i anspråk"**

Av promemorian framgår att det är först under de senaste åren som lagstiftningen börjat tillämpas mer aktivt av myndigheterna. Det stämmer även väl med branschens egen bild av utvecklingen, där en kraftig ökning av kostnadsövervältringen har uppstått sedan lagstiftningen börjat tillämpas bl.a. av kommunerna under senare tid. Lagstiftningen blir dock inte mer acceptabel för att den inledningsvis endast tillämpats i relativt få fall på grund av att rutinerna hos myndigheterna inte hunnit komma på plats.

- **"inte förenligt med vägtrafikregistrets ändamål"**

Föreningarna har svårt att förstå argumentet. Ändamålet med vägtrafikregistret hindrar inte att myndigheterna behandlar de personuppgifter som krävs för att driva in fordonsskulder även efter det att gäldenären inte längre är brukare eller ägare av ett fordon (vilket skulle krävas om skulden ska följa gäldenären och inte fordonet). Inget hinder finns i praktiken mot att det allmänna driver in sådana skulder från en gäldenär efter det att gäldenären upphört att vara brukare eller ägare av fordonet. Skulle det, som utredare tycks göra gällande, krävas en lagändring för sådan personuppgiftsbehandling bör den lagändringen genomföras mycket skyndsamt. Det är dock föreningarnas uppfattning att en sådan lagändring knappast är nödvändig.

- **"saknas emellertid anledning att för närvarande göra annan bedömning än tidigare"**

Som framkommit har den nuvarande lagstiftningen redan när den infördes kritiserats av såväl remissinstanser som av Lagrådet för att vara alltför långtgående medhänsyn bl.a. till skyddet för äganderätten. Det fanns alltså redan i det tidigare lagstiftningsärendet starka skäl att göra en annan bedömning än den som lagstiftaren valde att göra. Sedan lagstiftningen trädde i kraft har de negativa effekter på bl.a. äganderätt och säkerhetsrätter som förutsågs av remissinstanserna blivit en realitet med en eskalerande kostnadsövertäring och därtill omfattande administrativt merarbete för bl.a. banker och finansbolag.

En tillkommande omständighet sedan 2014 är att ca 30 procent av alla fordon till konsument tillhandahålls genom privatleasing. Detta innebär att antalet fordon som finansieras genom leasing har ökat markant sedan den nu gällande lagstiftningen togs fram och trädde i kraft.

- **"undantag för en viss kategori av fordon öppnar vidare upp för skenavtal"**

Utredarens farhågor om att ett undantag (för fordon som leasas eller köps på avbetalning från banker och finansbolag) skulle öppna upp för skenavtal är märkliga och ogrundade.

Banker och finansbolag är föremål för omfattande reglering som bl.a. innebär höga krav på kundkännedom och kontroll av kundens identitet. Det innebär att varje

finansieringsavtal föregås av en noggrann prövning, vilket medför hög tillförlitlighet för uppgifter avseende leasing och avbetalningsfordon som tillförs vägtrafikregistret. Någon tvekan om vem som är betalningsskyldig för skatter och avgifter gällande fordonen ifråga föreligger därmed inte, utan uppgifterna i registret kan läggas till grund för krav gentemot brukaren i leasingfallen respektive avbetalningsköparen i avbetalningsfallen. Genom kreditprövningen och kontrollerna som görs vid finansiering minskar också statens och det allmännas risk för att skatter och avgifter inte betalas i förhållande till vad som gäller för fordon i allmänhet där inga som helst kontroller av identitet eller betalningsförmåga görs.

I det förslag som lämnades till utredaren anfördes dessutom att det kan vara rimligt med en koppling mellan fordonet och de fordonsrelaterade skulderna under den tid som brukaren respektive avbetalningsköparen nyttjar fordonet för att tydliggöra att de har samma ansvar som andra fordonsinnehavare att reglera fordonsrelaterade skulder. När fordonet återgår i banken/finansbolagets besittning bör dock skulderna inte längre följa fordonet utan endast gäldenären. I dessa fall har banken/finansbolaget hela tiden varit synliga i vägtrafikregistret genom leasing spärr eller avbetalningsmarkering och det står helt klart att det inte rör sig om en situation med fordonsmålvakter eller skenavtal.

Angående tillgång till uppgifter om fordonsskulder

- **”integritets och sekretessfrågor kopplade till offentlighet av dessa uppgifter”**

Enligt utredaren kan det finnas integritets- och sekretessfrågor som skulle utgöra hinder mot att ta del av vilka skulder som belastar fordon. Någon närmare utredning om vilka hinder utredaren avser återfinns dock inte i promemorian. Föreningarna noterar att uppgifter om de förfallna fordonsskulderna redan idag på manuell basis görs tillgängliga post för post, med angivande av OCR-nummer för varje post i samband med att de regleras av banken/finansbolaget. Banker/finansbolag tvingas reglera skulderna med separat OCR-nummer för varje liten post för sig för att återfå eller kunna omsätta fordonet. Situationen med omfattande och ständigt växande manuell hantering blir alltmer orimlig med hänsyn till de stora volymer av fordon som ägs- och finansieras av banker/finansbolag.

Även om det skulle föreligga hinder enligt gällande rätt – vilket inte är troligt – är det inte visat att det genom en lagändring inte vore möjligt att tillgängliggöra mer

information eller mer automatiserad informationsöverföring av information som redan idag görs tillgänglig efter manuell förfrågan.

Ökad tillgång till mer automatiserad information är enligt föreningarna en högt prioriterad fråga. Avsaknaden av fortlöpande automatiserad informationsöverföring från Transportstyrelsen och KFM gör att banker/finansbolag inte kan hantera de fordonsrelaterade skulderna på samma sätt som exempelvis obetalda leasingavgifter som krävs in löpande. När det gäller avbetalningsfallen måste förfallna avbetalningar uppgå till betydande belopp innan en uppsägning kan ske och det finns starka begränsningar gällande vilka krav på betalning som kan ställas mot en konsument vid avräkning efter uppsägning. I denna del krävs en lagändring för att banken/finansbolaget ska kunna kräva kunden på betalning. Sammanfattningsvis saknas både i leasing- och avbetalningsfallen en reell möjlighet att skydda sig mot kostnader genom egna åtgärder under avtalstiden.

- **”Transportstyrelsen saknar skyldighet att tillhandahålla sådana skraddarsyddas uppgifter”**

Det förhållandet att Transportstyrelsen idag saknar skyldighet att löpande tillhandahålla uppgifter i den utsträckning som krävs för att tillgodose det informationsbehov som föreligger är ett faktum och i sig inget skäl mot att det, genom lämplig lagstiftningsåtgärd, tydliggörs att Transportstyrelsen ska åläggas att tillhandahålla information som är nödvändig. Ordet ”skraddarsyddas” är illa valt. I sammanhanget är det viktigt att förstå de mycket stora volymer av fordon som ägs och finansieras av banker/finansbolag. Tillgång till informationen skulle också innebära att banker/finansbolag kan vidta åtgärder i ett mycket tidigare skede exempelvis genom att avsluta avtal där skatte- och avgiftsbetalningar inte fullgörs. Därmed skulle både växande fordonsskulder och risken för enskilda att hamna i överskuldssättning förebyggas.

- **”torde också kunna avtala om att leasing- eller kreditgivaren löpande ska få ta del av kundens uppgifter i vägtrafikregistret”**

Även om det skulle kunna avtalas om möjlighet att ta del av information under avtalstiden och till dess att skulderna reglerats löser ett sådant avtal inte behovet av en teknisk lösning med automatiserad överföring av uppgifter från Transportstyrelsen och KFM till banker/finansbolag under avtalstiden.

Utredningens förslag i övrigt

Utredaren föreslår i promemorian ett antal skärpningar av lagstiftningen. Eventuella skärpningar måste enligt föreningarna kombineras med undantag för fordon som finansieras av banker/finansbolag och automatiserad informationsöverföring av aktuella fordonskulder. Föreslagna skärpningar av lagstiftningen skulle i annat fall ytterligare försämra den nuvarande situationen som kännetecknas av brist på information, ökande administrativa bördor och konfiskation genom eskalerande kostnadsövertvålning. Utredarens förslag till lagändringar avstyrks därmed.

SVENSKA BANKFÖRENINGEN



Hans Lindberg

FINANSBOLAGENS FÖRENING



Lars Zacharoff