

2020-11-17

Till Försvarsdepartementet och
Justitiedepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

Ang: Ersättning m.m. enligt förfogandelagen vid uttag av fordon som leasas eller köpts på avbetalning

Svenska Bankföreningen och Finansbolagens Förening hemställer härigenom om en översyn av förfogandelagen (1978:262) med tillhörande föreskrifter

Sammanfattning

Försvarsmakten har återupptagit totalförsvarsplaneringen vilket innebär att fordonsinnehavare runt om i Sverige får hem besked om att fordonet de kör har tagits ut av Försvarsmakten och kan komma att inanspråkats efter ett beslut om höjd beredskap i Sverige.

Ersättningen enligt förfogandelagstiftningen, som till stora delar är föråldrad och inte återspeglar nutida förhållanden, täcker dock inte värdet av finansieringsavtalen genom vilka en stor och växande andel av de svenska fordonen finansieras. Inanspråktagande av uttagna fordon i en krissituation med höjd beredskap innebär därmed att betydande förluster uppstår hos främst märkesanknutna finansbolag och banker som finansierar något av de fåtal fordonsfabrikat som är aktuella för försvarsändamål.

Enligt föreningarna bör förfogandelagstiftningen snarast ses över så att kontinuitet i kreditförsörjningen enligt aktuella och i övrigt välfungerande finansieringsmodeller kan säkerställas för berörda fordonsfabrikat även i en situation där Sverige i framtiden skulle närma sig, eller stå inför, en situation med beslut om höjd beredskap.

Bakgrund

Förfogandelagen (1978:262), förfogandeförordning (1978:558) samt förordning (1992:391) om uttag av egendom för totalförsvarets behov ger rätt att för Försvarsmakten som uttagningsmyndighet ta civila fordon i anspråk för att möta totalförsvarets behov.

- **Varför skapar lagstiftningen problem?**

De problem som Svenska Bankföreningen och Finansbolagens Förening identifierat och vill uppmärksamma kan främst kopplas till att staten enligt gällande reglering endast ersätter enligt en i förväg fastställd taxa¹ när fordonet övertas av staten som inte motsvarar värdet av de finansieringsavtal som upphör genom att staten tar över fordonet som finansieras². Lagstiftningen är i stora delar föråldrad och återspeglar inte nutida och framtida förhållanden, där en mycket stor andel den svenska fordonsparken finansieras genom leasing³ eller genom avbetalningsköp.⁴

Försvarsmakten gör vidare inte någon "jämn fördelning" av uttagna fordon mellan olika banker och finansbolag utan urvalet styrs helt av försvarsbehovet. Det innebär att banker och finansbolag drabbas väldigt olika om övertagande skulle aktualiseras. Någon likhet inför lagen råder därmed inte enligt befintlig reglering, vilket är otillfredsställande inte minst ur ett konkurrensperspektiv.

- **Skillnad mellan leasingavgifter och värdeminskning i början av avtalets löptid**

Vid avtal om fordonsleasing är de månatliga leasingavgifterna vanligen jämnt fördelade över exempelvis 36 månader. Samtidigt sjunker fordonets värde normalt i snabb takt under den första tiden när fordonet är nytt.⁵

¹ Se 33 § förfogandelagen (1978:262).

² I 29 § förfogandelagen, under rubriken Ersättningsgrunder, stadgas att: "Tages egendom i anspråk med äganderätt, utgår skälig ersättning för nödvändiga kostnader vid framställning eller återanpassning eller återanskaffning eller, om egendomen tages i anspråk hos återförsäljare, vid återanskaffning och återförsäljning av sådan egendom".

³ Där fordonen ägs av banker och finansbolag

⁴ Där banker och finansbolag har säkerhet i de finansierade fordonen

⁵ Vilket även konstateras i SOU 1994:120 om Finansiell leasing av lös egendom (s. 77). För att illustrera problemet kan vi ta ett exempel med en Volvo V90, nypris på 430,000 kr inkl. mervärdesskatt. Beräkningen av leasingavgiften (på 5 403 kr i månaden) utgår från restvärde 55% efter 36 månader och en räntesats på 5%. Skillnaden mellan värdeminskning och erlagda leasingavgifter vid ett ianspråktagande som sker efter tre månader blir 38 824 kr, efter sex månader 29 488 kr och efter 12 månader 21 136 kr. Handlar det istället om lastbilen Volvo FH 6x2 Skåpbil med ett inköpspris på 1 900 000 kr och ett fast restpris på 600 000 kr där avtalet löper på hela 60 månader med räntesatsen 3,5 % och en månadsavgift på 25 325 blir förlusterna betydligt större. Efter 3 månader är förlusten 197 625 kr, efter 6 mån 182 450 kr och efter 12 mån får leasegivaren utstå en förlust på 121 700 kr.

Principiellt bygger leasegivarens rätt till betalning på att leasegivaren samtidigt tillhandahåller det avtalade fordonet. Inte minst i förhållande till konsumenter kan det finnas både betänkligheter och hinder mot att kräva leasetagaren på mellanskillnaden mellan värdeminskningen och avtalade leasingavgifter fram till ett övertagande (av de nästan nya fordon som Försvarsmakten i första hand väljer ut). Därmed kommer banken eller finansbolaget som äger fordonet att sannolikt göra en betydande förlust när leasingavtalet avbryts i förtid och fordonet övertas av staten.

Enligt 42 § ersätts fordran ur ersättningen för egendomen vid bl.a. avbetalningsköp. Liknande problem föreligger därmed även vid avbetalningsköp. Vid avbetalningsköp gentemot näringsidkare föreligger inte något krav på kontantinsats, vilket innebär att det kan föreligga en betydande skillnad mellan de erlagda avbetalningarna och fordonets värdeminskning till statens övertagande. Vid avbetalningsköp gentemot konsument föreligger även förbud mot att kräva in den restskuld som inte täcks ur fordonets värde.

Behovet av kontinuitet i kreditförsörjning och fordonsfinansiering

Kontinuitet och kontinuitetsplanering är ett ledord för att hantera praktiskt taget alla krissituationer som kan drabba det svenska samhället. I ett modernt samhälle är det erfarenhetsmässigt centralt med kontinuitet i kreditförsörjningen i krissituationer. För att kunna upprätthålla kontinuitet även i ett läge av höjd beredskap krävs därför att finansieringsavtal, exempelvis leasingavtal och avtal för avbetalningsköp, fortsatt kan ingås utan förhöjd risk för att värdet av finansieringsavtalen slumpartat konfiskeras genom att staten övertar den finansierade egendomen.

I ett scenario där Sverige närmar sig förhöjd beredskap skulle detta med nuvarande lagstiftning få stora konsekvenser för nuvarande affärsmodeller för fordonsfinansiering, inte minst leasing för ett mycket begränsat antal fordonsfabrikat som är aktuella för försvarsändamål. Avtal som innebär att leasetagaren kan sprida inbetalningarna jämnt över hela leasingperioden skulle inte fungera för dessa fordonsmärken i och med att avtalet kan avbrytas genom ett statligt övertagande utan att leasegivaren kan få ersättning för fordonets värdeminskning eller för leasingavtalets värde i övrigt.

Om leasetagare skulle avkrävas leasingavgifter som följer den kraftiga värdeminskningen i början av avtalstiden skulle vissa, exempelvis många småföretag och privatpersoner, inte ha möjlighet att betala i takt med värdeminskningen. Därmed skulle de utestängas från möjligheten att finansiera ett fordon av de märken som Försvarsmakten i regel intresserar sig för. Alternativt skulle de drabbade

leasegivarna generellt behöva höja leasingavgifterna för samtliga leasetagare för att täcka förlusterna som uppstår när fordon blir föremål för statligt övertagande. Båda alternativen möter dock hinder, inte minst konkurrensmässigt eftersom statligt ianspråktagande drabbar i huvudsak svenska fordonsfabrikat men inte påverkar övriga konkurrerande fordonsmärken som inte är aktuella för försvarsändamål.

Konkret blir frågan varför en konsument eller ett företag skulle ta risken att ingå ett avtal med långtgående krav på att omedelbart ersätta hela den faktiska värdeminskningen i händelse av ett ianspråktagande? För ett nytt fordon utgör den initiala värdeminskningen i regel ett betydande belopp. Sådana krav kan enkelt undvikas genom att istället leasa eller avbetalningsfinansiera ett fordon av konkurrerande fabrikat där några sådana villkor inte alls uppställs eftersom det konkurrerande fabrikket ifråga inte är aktuellt för försvarsändamål.

Staten bör betala en ersättning som motsvarar finansieringsavtalens värde

Av 2 kap. 15 §, andra stycket, första meningen i regeringsformen följer att *"den som genom expropriation eller något annat sådant förfogande tvingas avstå sin egendom ska vara tillförsäkrad full ersättning för förlusten."* Av tredje meningen samma stycke framgår att *"Ersättningen ska bestämmas enligt grunder som anges i lag"*. Särskilt kan noteras ordet *"full"* framför ersättning som infördes genom 2010 års ändringar av regeringsformen för att tydliggöra huvudprincipen om full ersättning vid expropriativa ingrepp.⁶ Formuleringen i regeringsformen innebär att det finns grundlagsstöd för att betala ut full ersättning för den förlust som uppkommer när ett avtalsförhållande bryts av staten varför detta också uttryckligen bör framgå av förfogandelagens regler.

I linje med 2 kap. 15 §, andra meningen, regeringsformen bör ersättningsnivån vid ianspråktagande av leasingfordon för totalförsvarets behov innebära att leasegivaren har rätt till ersättning motsvarande hela leasingavtalets kvarvarande värde. dvs. värdet av de återstående leasingavgifterna samt fordonets restvärde (som leasegivaren erhållit om avtalet fullföljts och inte avbrutits av staten i förtid). Ersättningsnivån bör framgå av förfogandelagen med tillhörande föreskrifter.

Vårt förslag är att staten, genom Länsstyrelsen, ska betala en ersättning som uppgår till värdet av de återstående avtalsenliga leasingavgifterna, samt ersättning för värdet av fordonets beräknade restvärde vid avtalstidens slut (eller vid operationell leasing det förväntade försäljningsvärdet vid avtalstidens slut) dvs. ersättning för det värde

⁶ SOU 2008:125 Del 1, s. 444f

som leasegivaren skulle ha erhållit om leasingavtalet fullföljts och inte avbrutits i förtid av staten.

Vid avbetalningsköp bör ersättningen till banken eller finansbolaget täcka värdet av kreditavtalet, dvs. kreditfordran. Ersättningsnivån bör framgå av förfogandelagen med tillhörande föreskrifter. Vårt förslag är att staten, genom Länsstyrelsen, ska betala en ersättning som uppgår till den återstående kreditfordran inklusive den ränta som tillkommit kreditgivaren om avtalet hade fullföljts. Ersättningen till kreditgivaren ska med andra ord även här motsvara avtalets fulla värde.

Rätt till information

En annan fråga som bör tas upp vid en översyn är rätten till information till följd av beslut om uttag av fordon. Enligt vad som erfarits tar försvaret ut stora volymer av fordon av ett mycket begränsat antal fabrikat. Finansbolag och banker som är inriktade på att finansiera stora volymer av något av dessa fabrikat har utan rätt till information - en betydande men okänd exponering i händelse av att fordonen skulle ianspråkta, vilket inte är tillfredställande.

Enligt 7 § Förordning (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov ska myndigheten underrätta ägaren *eller* innehavaren. Vid Försvarsmaktens fordonsuttagning underrättas enligt vad som erfarits i dagsläget endast leasetagaren (brukaren) om uttagningsbeslutet. Information om uttag bör framöver skickas både till leasegivaren (tillika ägaren av fordonet) och till leasetagaren (brukaren). Även om uttagningsbeskedet endast är ett preliminärt besked och förfogande sker först när och om behov uppstår är det viktigt för leasegivaren som äger fordonet att kunna planera sin affärsverksamhet utefter de uttagningsbesked som fattas. Förordningen bör således förtydligas genom att ordet "eller" byts ut mot ett "och".

Finansbolag och banker har för att kunna tillvarata sin rätt som säkerhetshavare behov av samma information beträffande avbetalningsfordon varför en underrättelseskyldighet även i förhållande till den som har pant eller säkerhetsrätt i ett fordon bör införas i förordningen.

Rutiner för hantering av uttag och ersättning

En lösning för att göra ersättningsproceduren så smidig som möjligt beträffande leasingfordon skulle kunna vara att när leasingföretaget får besked om att ett ianspråktagande kommer att göras beträffande ett visst fordon sänder ett standardiserat lösenförslag (motsvarande ett sådant som används när avtal av någon annan anledning behöver avslutas i förtid). Av lösenförslaget framgår

beloppet för resterande leasingavgifter samt fordonets restvärde. Detta underlag kan länsstyrelsen använda sig av för att betala ut rätt ersättning till leasingföretaget som är fordonets ägare.

Fordon som involverar annans egendom

Vidare bör uppmärksamhet att det ibland förekommer att fordonets tillbehör eller komponenter inte har samma ägare som fordonet i sig. Det är exempelvis vanligt att vinterdäck, takräcken eller snökedjor köpts av leasetagaren. Dessa tillbehör behöver därmed värderas separat och inte som en del av fordonet.

Vad gäller frågan om fordon som involverar annans egendom torde 26 §, andra stycket i förfogandeförordningen kunna tillämpas. Andra stycket lyder: *"Innan utbetalning sker, skall länsstyrelsen i den omfattning som omständigheterna påkallar det utreda huruvida annan än den som förfogandet riktar sig mot har rätt till den med förfogandet avsedda egendomen."* För att ersättning ska tillfalla ägaren av ett tillbehör eller komponent bör det vara enkelt för länsstyrelsen att fatta beslut utan att särskild utredning påkallas.

En enkel lösning för att avgöra ägarförhållanden vid förfogande av leasingfordon är att leasegivaren på det standardiserade lösenförslaget (som nämnts ovan) anger vilken egendom som omfattas av leasingavtalet, dvs. vad leasinggivaren äger. Är tillbehör inte upptagna där ska tillbehören värderas separat och ersättning för värdet utbetalas till leasetagaren.

SVENSKA BANKFÖRENINGEN

FINANSBOLAGENS FÖRENING



Hans Lindberg



Lars Zacharoff