

2021-04-26

Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. (Ds 2020:20)

Svenska Bankföreningen och Finansbolagens Förening önskar framföra följande synpunkter med anledning av att föreningarnas medlemmar äger och finansierar en stor del av den svenska fordonsparken.

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

Bakgrund

Föreningarna har flera sammanhang framhållit 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.

Sammanfattning

- Föreningarna avstyrker förslaget om ett ägarbundet användningsförbud samt förslag om rätt att omhänderta fordon såvida inte lagstiftningen kompletteras med undantag för fordon som finansieras genom leasing och avbetalningsköp.
- Åtgärder för att komma till rätta med fordonsmålvakter och att minska de fordonsrelaterade skulderna är angelägna men konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna bör drabba de som ådragit sig skulderna och inte tredje man.

- Den föreslagna ordningen är inte förenlig med skyddet för äganderätten.
- Undantag kan och bör göras i lagstiftningen för fordon som ägs av bank eller finansbolag eller i vilket en bank eller ett finansbolag har återtagandeförbehåll, vilket är fallet vid leasade fordon och fordon köpta på avbetalning.
- Banker och finansbolag bör under alla förhållanden ges tillgång till nödvändig information om fordonsrelaterade skulder genom en automatiserad lösning hos Transportstyrelsen och KFM så att uppgifterna kan komma in i affärssystemen så att skulduppbyggnad faktiskt kan förhindras.

Synpunkter på förslagen

Fordonsrelaterade skatter och avgifter ska betalas av leasetagaren/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. Denna grundläggande uppfattning, som ansluter till principen att den som ådragit sig en skuld – och inte någon annan - också ska svara för skulden kan tyckas självklar, liksom att åtgärder för indrivning av en fordran riktas mot gäldenären och inte mot tredje man. Förslaget avviker emellertid i delar från denna princip.

Enligt förslaget är den generella förutsättningen för att polismyndigheten ska få omhänderta ett fordon, att fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50.000 kr. Begreppet *fordonets ägare*, ska enligt förslaget omfatta även *den som är innehavare* när det är fråga om fordon som leasats eller köps på avbetalning. För en leasegivare med tusentals bilar i sin fordonsflotta är det mycket sannolikt, att en del av leasetagarna, (särskilt större företagskunder som har många fordon) som är innehavare enligt förslagets terminologi, ådrar sig totala fordonskulder som når gränsvärdet 50 000 kr. Det angivna gränsvärdet behöver enligt förslagets ordalydelse inte hänföras till ett visst fordon utan kan avse flera mindre fordonsrelaterade skulder knutna till olika fordon med samma innehavare.

Enligt förslaget ska det ägarbundna användningsförbudet hävas först när fordonsägarens (leasetagaren i leasingfallen) skuldbelopp enligt vägtrafikregistret är 0 kr. Det innebär att hela säkerhetsvärdet går förlorat när de totala skulderna, som således helt kan sakna samband med det leasade eller finansierade fordonet, överstiger värdet på det leasade/finansierade fordonet som är föremål för användningsförbud.

Ett användningsförbud eller omhändertagande i leasing och avbetalningsfallen bör förutsätta att skulden på 50 000 kr avser det finansierade fordonet. Krav på betalning bör därtill endast kunna riktas mot leasetagaren eller avbetalningsköparen. Det är inte rimligt att staten bereder sig täckning för annans gäld som därtill saknar allt samband de finansierade fordonet genom att staten på bankens eller finansbolagets baskostnad tillgodogör sig hela värdet av fordonet som finansieras.

Som föreningarna redogjort för i tidigare ärenden saknas det dessutom rätt och möjlighet till automatiserad informationsöverföring av en leasetagares fordonsskulder både vad gäller det leasade fordonet och leasetagarens totala fordonsskulder i övrigt. Detsamma gäller avbetalningsfordon. Det är därmed inte möjligt att följa att skulder inte byggs upp hos leasetagaren eller avbetalningsköparen. Möjligheterna att i efterhand (när staten redan tillgodogjort sig hela värdet av säkerheten) regressvis från leasetagaren eller avbetalningsköparen (där lagstiftningen dessutom hindrar krav på restskuld) erhålla ersättning är därtill synnerligen begränsade och erbjuder inte någon ersättning för det av staten konfiskerade fordonssvärdet.

Rätten och möjligheten till information blir än mer betydelsefull mot bakgrund av promemorians förslag om att förkorta uppställningstiden från tre till en månad. En förkortad uppställningstid förkortar även finansiärens tid och möjligheter att reagera och tillvara sin rätt. Detsamma gäller när fler skulder inkluderas genom att en definition av fordonrelaterade skulder införs i lagen om omhändertagande av vissa fordon - gränsvärdet uppnås snabbare när fler skulder inkluderas.

Problemen med att kostnader för uppställning av leasing och avbetalningsfordon belastar det offentliga hade även kunnat lösas genom att fordonen istället direkt fördes till en av banken eller finansbolaget anvisad plats.

Ett generellt undantag behövs

Utredaren öppnar upp för att det finns situationer då ett ägarbundet användningsförbud inte bör inträda trots formella förutsättningar. I dessa fall föreslås att Transportstyrelsen i det enskilda fallet ska ges möjlighet att besluta om undantag och en sådan bestämmelse skulle tillämpas restriktivt vid särskilda skäl. Föreningarna vill emellertid se ett generellt undantag för banker och finansbolag som har ett legitimt behov av att effektivt kunna hantera större fordonsflottor.

Tidigare yttranden kring bekämpandet av fordonsmålvakter

Finansbolagens Förening och Bankföreningen har vid ett flertal tillfällen och senast till utredaren informerat om problemen med den nuvarande lagstiftningen för att bekämpa fordonsmålvakter.

Bankföreningen och Finansbolagens Förening har tidigare yttrat sig över Ds. 2018:33, Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonmålsvakter, se länk till [remissyttrandet](#), samt skickat in hemställan till Trafikutskottets ledamöter ang. Prop. 2019/20:67, Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter, se länk till [hemställan](#).

Tidigare angivna utgångspunkter kvarstår

Trots att det alltså står klart vem som har betalningsansvaret (leasetagaren i leasingfallen respektive avbetalningsköparen i avbetalningsfallen) och att det således inte föreligger någon risk för kringgående, ges det allmänna, genom den föreslagna lagstiftningen, förstärkta möjligheter 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. fordonsmålsvakter (där den verkliga ägaren/leasetagaren 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 (leasetagaren 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.

Slutsatser

Mot bakgrund av vad som redogörs ovan och i tidigare framställningar anser föreningarna att förslaget om ett ägarbundet användningsförbud samt förslag om rätt att omhändertaga fordon bör avstyrkas såvida inte lagstiftningen kompletteras med undantag för fordon som finansieras genom leasing och avbetalningsköp.

SVENSKA BANKFÖRENINGEN



Hans Lindberg

FINANSBOLAGENS FÖRENING



Lars Zacharoff