

2020-02-20

Till Trafikutskottets ledamöter  
Sveriges Riksdag  
100 12 Stockholm

## **Ang: Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter Prop. 2019/20:67**

Svenska Bankföreningen och Finansbolagens förening hemställer om att Trafikutskottet föreslår att riksdagen

- dels avslår propositionen, såvida inte lagstiftningen kompletteras med undantag för fordon som finansieras genom leasing och avbetalningsköp
- dels uppmanar regeringen att vidare utreda frågan om hur äganderätten ska skyddas samtidigt som skatte- och avgiftsgäldenären åläggs ett betalningsansvar.

### **Sammanfattning**

Åtgärder för att komma till rätta med fordonsmålsvakter och att minska restförda fordonskulder är angelägna men konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna bör drabba de som ådragit sig skulderna och ingen annan. De skärpningar som föreslås i propositionen innebär att tredje man drabbas av sanktioner som istället bör riktas mot den som undandrar sig betalningsansvar. 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.

### **Bakgrund**

Bankföreningen och Finansbolagens Förening har tidigare yttrat sig över Ds. 2018:33, Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonmålsvakter, [se länk till remissyttrandet](#). Föreningen anser att den föreslagna lagstiftningen ger felaktiga incitament till skatte- och avgiftsgäldenärer som leasar eller köper fordon på

avbetalning att inte betala skatter och avgifter. Samtidigt utgör den ett långtgående ingrepp i bankernas/finansbolagens äganderätt och säkerhetsrätt till aktuella fordon. Detta eftersom lagstiftningen inte riktar sig mot, eller begränsas till, skatte- eller avgiftsgäldenären utan tvärtom är utformad så att det allmänna ska kunna tillgodogöra sig värdet av ifrågavarande fordon från en helt annan part än skatte- och avgiftsgäldenären. Skulderna behöver inte ens ha någon koppling till fordon som banken eller finansbolaget äger eller har återtaganderätt till. Lagstiftningen innebär därmed att det skydd som ägande- och återtaganderätt normalt ger rättighetshavaren inte kan göras gällande gentemot det allmänna.

### **Regeringens förslag innebär inskränkning i äganderätten**

Även om regeringen inte vill efterkomma remissinstansernas synpunkter är det viktigt att även den som inte tagit del av remissvaren kan förstå vilka sakliga invändningar som remissinstanserna riktat mot förslaget. I rubricerade proposition är det några sakförhållanden som därför bör tydliggöras för att möjliggöra en sådan förståelse.

På sid 19 i nämnda proposition anges att "För att ett användningsförbud ska vara proportionellt bör sanktionen endast träffa dem som upprepat och systematisk undandrar sig betalningsansvar för felparkeringsavgifter och därtill kopplade sanktionsavgifter".

En huvudinvändning från föreningarnas sida är att det saknas en sådan begränsning som regeringen nu i propositionen konstaterar utgör en förutsättning för att regleringen ska vara proportionell och förenlig med skyddet för äganderätten.

Eftersom föreningarnas invändning inte återges i propositionen bemöts den följaktligen inte heller med någon motivering som ger stöd för att behålla och skärpa en reglering som helt uppenbart inte begränsar sig till att "*träffa dem som upprepat och systematisk undandrar sig betalningsansvar*", där ju banker och finansbolag inte ingår.

Föreningarna har framfört att eventuella skärpningar av lagstiftningen måste kombineras med undantag för fordon som finansieras av banker och finansbolag. På sid 18 anges "Detta framstår emellertid inte som en rimlig lösning, eftersom frågan om ett användningsförbud inträtt då skulle bli beroende av vilken finansieringsform *fordonsägaren* har valt vid sitt *bilköp*".

Motiveringen är möjligen korrekt i förhållande till avbetalningsköp men vid leasing är banken eller finansbolaget fordonets ägare och den part som köper bilen, varför skrivningen innehåller två avgörande sakfel som vi valt att kursivera ovan. Anledningen till att branschen har invändningar mot regleringen är att den leder till sådana felaktiga incitament som lagstiftaren nu tror sig undvika genom att den ger gäldenären incitament att övervältra skatte- och avgiftsskulder på banken eller finansbolaget som tvingas betala, medan gäldenären går fri från krav.

Branschen är naturligtvis ytterst angelägen om att leasing- och avbetalningsfordon inte ska kunna användas för att undgå skatter och avgifter. I det förslag som lämnades till utredaren till Ds 2018:33 anfördes därför att det är 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. Branschen har således inget att invända mot åtgärder som riktar sig mot gäldenären exempelvis att användningsförbud och avskyltning tillämpas mot avbetalningsköparen eller leasetagaren under tid som denna nyttjar fordonet. När fordonet återgår i banken/finansbolagets besittning bör dock skulderna/åtgärderna 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.

### **Fortlöpande information från myndigheter om fordonsskulder kan minska överskultsättning**

Som föreningarna tidigare anfört är en långt mer effektiv metod för att förhindra att fordonsrelaterade skulder uppstår i samband med leasing och avbetalningsfordon att lagstiftaren ger banker och finansbolag rätt till automatiserad information från Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten om att det uppstått en skuld.

Avsaknaden av fortlöpande automatiserad informationsöverföring från Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten (som kan integreras i affärssystemen) gör att banker/finansbolag inte kan hantera de fordonsrelaterade skulderna på samma sätt som exempelvis obetalda leasingavgifter, som krävs in löpande. I sammanhanget är det viktigt att förstå de mycket stora volymer av fordon som ägs och finansieras av banker/finansbolag. Tillgång till informationen från Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten skulle 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 överskudsättning effektivt förebyggas.

När det gäller avbetalningsfallen måste dock 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 och förebygga att fordonsskulder byggs upp.

Sammanfattningsvis saknas både i leasing- och avbetalningsfallen en reell möjlighet för banker och finansbolag att skydda sig mot kostnader genom egna åtgärder under avtalstiden.

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. Detta är dock i sig inget skäl mot att det, genom lämplig lagstiftningsåtgärd, tydliggörs att Transportstyrelsen ska åläggas att tillhandahålla information som är nödvändig för att förebygga uppkomsten av fordonsrelaterade skulder.

Enligt föreningarna är det tydligt att det finns alternativa, mer effektiva och proportionella åtgärder än att bankers och finansbolags äganderätt och säkerhetsrätt inskränks. Automatiserad informationsöverföring från myndigheterna och mindre justeringar lagstiftningen gällande avbetalningsköp är ett par tydliga exempel på sådan mindre ingripande och betydlig mer effektiva åtgärder.

Mot bakgrund av vad som redogörs ovan anser föreningarna att utskottet ska avslå regeringens proposition såvida inte lagstiftningen kompletteras med undantag för fordon som finansieras genom leasing och avbetalningsköp.

SVENSKA BANKFÖRENINGEN

FINANSBOLAGENS FÖRENING

Hans Lindberg

Lars Zacharoff