

Hemställan i anledning av uppdrag om översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter som infördes 2014

Kompletterande framställan efter möte den 26 april 2018 med utredaren Björn Hansson och utredningssekreteraren Maria Carnheimer, som på regeringens uppdrag genomför en översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter. I mötet deltog företrädare för Finansbolagen Förening, Svenska Bankföreningen och Motorbranschens Riksförbund

Sammanfattning

Kreditgivares och borgenärs rättigheter är av central betydelse för en fungerande kreditmarknad och möjlighet att tillhandahålla finansiering avseende fordon bland annat. Ur flera aspekter är det bra både för samhället, företag och individer att det finns möjlighet till finansiering av fordon. Detta gör det möjligt för fler att skaffa sig ett nyare fordon som både säkerhetsmässigt och ur miljöhänsyn är bättre. Sedan lagstiftningen mot fordonsmålvakter infördes 2014 har privatleasing tillkommit som ett vanligt och uppskattat sätt för konsumenter att få tillgång till en ny bil. Idag tillhandahålls närmare 30 procent av alla nya bilar till konsument genom privatleasing. Finansbolag och banker (*nedan gemensamt finansbolag*) äger och finansierar tillsammans en mycket stor del av den svenska fordonsparken. För Finansbolagen Förening och Svenska Bankföreningens medlemmar handlar det årligen om ca 550 000 nya avtal (nya och begagnade fordon) uppgående till ca 110 miljarder sek. Utestående belopp som finansieras är ca 200 miljarder.

Nuvarande lagstiftning gör ett långtgående ingrepp i ägande- och säkerhetsrätten till fordon som finansieras av finansbolag. De långtgående omsättningshinder m.m. som infördes genom lagstiftningen mot fordonsmålvakter 2014 ger felaktiga incitament genom att brukare av leasingfordon och avbetalningsköpare kan övervältra obetalda skatter och avgifter (samt omfattande kostnader för administrativ hantering av dessa) på finansbolagen vars övriga kunder får betala genom högre räntor och avgifter.

Genom att återställa ansvaret för obetalda skatter och avgifter så att det åter följer brukaren av leasingfordonet respektive avbetalningsköparen skulle både ägande- och säkerhetsrätten återställas och kostnadsöverväldningen på finansbolagen övriga kunder upphöra.

Det hemställs därför om att fordonsskulder som uppkommer under den tid ett fordon leasas - eller kreditavtal avbetalas inte ska följa fordonet efter det att fordonet återlämnats eller återtagits av finansbolaget. Rent praktiskt och tekniskt bör skuldernas koppling till ett specifikt fordon försvinna när den s.k. leasing- eller avbetalningsmarkeringen tas bort i vägtrafikregistret av finansbolaget efter det att ett fordon återlämnats eller återtagits av finansbolaget. Skulden ska följa gäldenären och inte fordonet.

Bakgrund

Remissinstansernas kritik

Allvarliga och tungt vägande invändningar framfördes redan under remissbehandlingen av Ds 2012:7 som låg till grund för nu gällande lagstiftning som trädde i kraft 2014. Kammarrätten i Jönköping förutsåg att lagförslaget skulle innebära stora ingrepp i äganderätten och även att omsättning av fordon skulle komma att försvåras.¹ Hovrätten för Västra Sverige anförde att förslaget inte kunde tillstyrkas utan att det gjordes ytterligare överväganden av vilka rättsliga och samhällsekonomiska

¹ Prop. 2013/2014 sid 29.

konsekvenser förslaget skulle få. Hovrätten framförde även frågan om kreditgivaren är tillräckligt skyddad bör belysas ytterligare liksom vilka effekter det skulle medföra för leasingverksamhet och kreditköp. Rikspolisstyrelsen ansåg att förslaget innebar ett ingrepp i den enskildes egendomsskydd.

Finansbolagens Förening var i sitt yttrande i likhet med Svenska Bankföreningen och Motorbranschens Riksförbund kritiska till att lagstiftningen skulle omfatta även leasingfordon och fordon som köpts på avbetalning med återtagandeförbehåll. Något undantag från att skulden ska vara kopplad till fordonet vid leasing respektive avbetalningsköp gjordes inte. Detta trots den omfattande remisskritiken och branschens förslag om ett undantag för sådana fordon som finansieras genom banker och finansbolag.

Det ska också framhållas att i prop. 2013/14:176 sid 45 framgår att Transportstyrelsen utfört en granskning av de 35 fordonsmålakter som hade flest fordonregistrerade på sig. Det visade sig att de flesta av dessa fordon var av äldre modell och att de fordon där man förväntade sig att det skulle uppstå skulder av större omfattning och med högre belopp inte var fordon där annan part hade äganderätt eller återtaganderätt.

Hur har förutsättningarna för att finansiera fordon påverkats av regleringen från 2014?

Lagen om ianspråktagande

Reglerna om ianspråktagande innebär i praktiken att de skatter och avgifter som belastar ett fordon utgör ett absolut överlåtelsehinder för varje seriös aktör. En bilhandlare eller ett finansbolag blir därmed tvungen att lösa alla skulder som belastar fordonet innan det kan säljas till en ny kund. I sammanhanget är det viktigt att förstå att dessa regler träffar en bransch i vilken omsättnings-hastigheten är av avgörande betydelse för att uppnå lönsamhet. För varje dag en begagnad bil står osåld försvinner en betydande del av den marginal som kan finnas. Tillkommande kostnader för att få bort skatter och avgifter som belastar fordonet leder till att betydande förluster uppstår.

Förutom att kostnaden för obetalda skatter av avgifter är en stor och snabbt växande kostnad som övervältas på branschen i följd av reglerna om ianspråktagande föreligger betydande praktiska och administrativa svårigheter att fastställa vilka skulder som belastar ett specifikt fordon. För varje fordon krävs omfattande manuellt arbete som innebär att både Transportstyrelsen och KFM måste kontaktas (ofta flera gånger och inte sällan per telefon med långa väntetider för att komma fram). Servicegraden varierar beroende på vilken handläggare hos myndigheterna som svarar. Sedan ska varje liten skuldpost regleras genom registrering av separat OCR-nummer vilket är mycket tidsödande. I praktiken har ytterligare personal behövt anställas hos finansbolagen för att klara av den omfattande och växande administrativa hanteringen kring de fordonsrelaterade skulderna.

Varken Transportstyrelsen eller KFM:s verksamhet eller system har anpassats för att hantera den stora mängd ärenden som behöver hanteras till följd av att finansbolag inte undantagits från regleringen. Ett belysande exempel på bristen på anpassning är att det till och med saknas möjlighet att erhålla kvitto på betalningar till KFM. Ett annat exempel är att finansbolagen inte kan få fram alla uppgifter från KFM. Detta innebär bl.a. att avgifter för själva förfarandet hos KFM inte kan regleras utan att det endast blir det som finns registrerat hos Transportstyrelsen som är tillgängligt och som kan betalas. Enligt nuvarande lagstiftning ska även kostnader som uppkommer hos KFM erläggas, vilket innebär att KFM kan kräva in även dessa avgifter från finansbolagen (om inte lagen ändras).

Lagen om flytt av fordon

Kommunerna har börjat utnyttja möjligheten att flytta fordon alltmer flitigt. Sannolikt har lagstiftning om flytträtt blivit mer känd efterhand.

När det gäller finansierade fordon som flyttas avkrävs finansbolagen på leasetagarens/ avbetalningsköparens sammanlagda felparkeringsavgifter för samtliga fordon som denne är registrerad på oberoende av det finns någon koppling till finansbolaget eller ej. Exempelvis kan ett större företag ha fordonskulder som vida överstiger värdet på den aktuella bilen som finansbolaget finansierat. Flera sådana fall har förekommit i praktiken. Om skulderna inte betalas av finansbolaget förverkas fordonet inom en månad. Antingen förlorar finansbolaget bilen eller så tvingas finansbolaget betala någon annans skulder för att få tillbaka fordonet. Någon reell möjlighet att skydda sig mot kostnader genom egna åtgärder under avtalstiden saknas även i detta sammanhang. Det kan ifrågasättas om regleringen är förenlig med konventions- och grundlagsskyddet för äganderätten.

Sammantagna effekten av regleringen från 2014

Konsekvensen av att finansbolag inte undantogs från 2014-års reglering är att äganderätt vid leasing och värdet av den säkerhet som finns vid avbetalningsköp urholkas på ett långtgående sätt. Den införda lagstiftningen har vidare medfört att finansbolagen får erlagga kostnader som rätteligen ska regleras av leasetagaren och avbetalningsköpare men som nu ytterst istället får bäras av finansbolagens övriga kunder genom högre räntor och avgifter. Det kan även, som redan remissinstanserna anförde, starkt ifrågasättas om regleringen är förenlig med konventions- och grundlagsskyddet för äganderätten.

Andelen fordon som finansbolagen måste reglera fordonsrelaterade skulder för har ökat markant sedan 2014. Beloppsmässig handlar det om en ökning på i storleksordningen 350 procent (tidigare reglerades enbart obetald fordonskatt). Ökningen består till största delen av de tillkommande skatterna och avgifterna som belastar fordonen efter lagändringarna 2014.

Det som är särskilt oroande är ökningstakten av antalet fordon med fordonskulder som återkommer och som finansbolagen tvingas reglera. Ökningstakten uppskattas till ca 50 procent under 2018 jämfört med 2017. För ett fordon som återkommer med oreglerade fordonsrelaterade skulder handlar det i genomsnitt om ca 4 000 kr. I flera fall handlar det om väsentligen högre belopp 50 000–60 000 kr och i enstaka fall om över 100 000 kr. Finansbolagens sammantagna kostnader för att lösa och hantera de fordonsrelaterade skulderna beräknas som nämnts ovan komma att uppgå till i storleksordningen 20–30 miljoner kronor för 2018². I detta belopp ingår inte kostnaden för den förlängda omsättningstid som uppstår när ett fordon är belastat med fordonsrelaterade skulder och dessa måste fastställas och regleras innan fordonet kan säljas till en ny kund. I sammanhanget är det värt att notera att den kraftiga ökningen sker under en period av högkonjunktur. Frågan inställer sig därför hur lagstiftningens felaktiga incitament kommer att påverka utvecklingen vid en framtida konjunkturedgång med högre arbetslöshet m.m. Det finns en uppenbar risk att den negativa utvecklingen med kunder som inte betalar skatter och avgifter kommer förstärkas ytterligare med påföljd att finansbolagens äganderätt och säkerhetsrätt påverkas än mer negativ. Det finns en även risk att för ett helt onödigt och växande bidrag till överskuldssättning genom att avtal inte kan

²Uppskattningen har gjorts utifrån kostnaderna hos ett par företag som tillsammans representerar en betydande marknadsandel (ca 50 procent) av andrahandsmarknaden för fordon som finansierats av banker och finansbolag och där fordonsrelaterade skulder måste regleras för att fordonet ska kunna omsättas till en ny kund.

avslutas när skäl föreligger utan först efter flera år när de oreglerade fordonsskulderna uppdagas i samband med att fordonet återlämnats eller återtagits av finansbolaget.

Äganderätten

Problem med s k fordonsmålvakter beskrivs i regeringens Proposition 2013/14:176 enligt följande.

Det finns en "civilrättslig ägare" som vill undandra sig betalningsskyldighet för skatter och avgifter som är kopplade till de fordon den civilrättsliga ägaren använder. Den civilrättsliga ägaren vill därför inte stå som registrerad ägare i Transportstyrelsens fordonregister utan ser till att bilen registreras på en person som saknar utmättningsbara tillgångar och därmed blir en fordonsmålvakt. Fordonet påträffas sällan hos den registrerade ägaren utan finns sannolikt hos den civilrättslige ägaren som det saknas uppgifter om vem det är. På detta sätt undandrar sig den civilrättslige ägaren sitt betalnings-ansvar för obetalda skatter och avgifter för ett fordon och det allmänna går miste om dessa intäkter.

När det gäller fordon som finansierats genom ett finansbolag så finns inte de problem som skulle åtgärdas med den nu gällande lagstiftningen. När det gäller leasingfordon är det tvärt om mycket tydligt vem som är den civilrättslig ägaren – ett finansbolag vars verksamhet är föremål för omfattande reglering. Beträffande avbetalningsfordon är det också mycket tydligt vem som är den civilrättslig ägaren – en avbetalningsköpare som genomgått ett noggrann identifierings- och kundkännedomprocess hos ett finansbolag. I de fall finansbolaget återtar fordonet med stöd av ett äganderättsförbehåll är det också tydligt vem som är den civilrättsliga ägaren – finansbolaget som återtagit fordonet från en väl identifierad avbetalningsköpare med stöd av äganderättsförbehållet.

Betalningsskyldigheten för skatter och avgifter

När det gäller leasing och avbetalningsfordon har lagstiftaren valt en i grunden tydlig reglering om vem som är ansvarig för erlägga för fordonsskatt, trängselskatt, infrastrukturavgifter, felparkeringsavgifter samt trafikförsäkring. I leasingfallet är det leasetagaren som ska betala och i avbetalningsfallen är den som blivit registrerad som ägare genom ett avbetalningsköp som ska betala skatter och avgifter som uppkommer under avtalstiden/innehavstiden.

Uppgifter om finansbolaget framgår av Transportstyrelsens vägtrafikregister. I leasingfallen antecknas finansbolaget som leasegivare (vilket är det samma som den civilrättslig ägaren) och leasetagaren som brukaren (vilket är den som har att betala skatter och avgifter). I avbetalningsfallen framgår vem som är den civilrättsliga ägaren i följd av avbetalningskontraktet (vilket är den som har att betala skatter och avgifter) och därtill finns en markering om att finansbolaget har en återtaganderätt till skydd för sin fordran.

Varje finansieringsavtal föregås av en noggrann prövning vilket medför en hög tillförlitlighet för de uppgifter som finns i vägtrafikregistret gällande leasing och avbetalningsfordon

Finansbolag har genom tillstånd från Transportstyrelsen möjlighet att registrera ägarförändringar och göra noteringar om leasing- och krediter direkt i vägtrafikregistret. Uppgifter som finns i registret tillförs registret redan i samband med att avtal om leasing eller avbetalningsköp träffats. För branschens olika aktörer är det av helt avgörande betydelse att uppgifterna i registret vid var tid är korrekta och omfattande rutiner föreligger för att säkerställa detta. Finansbolag är även underkastade en mycket omfattande reglering. Bl.a. görs omfattande kundkännedomåtgärder, identitetskontroller och kreditprövningar m.m. avseende samtliga kunder som ingår avtal med finansbolaget. Utifrån detta föreligger det en mycket hög grad av tillförlitlighet för att de uppgifter som tillförs registret gällande finansbolag och deras kunder är korrekta. Någon tvekan om vem som

är betalningsskyldig för skatter och avgifter gällande fordonen i fråga föreligger därmed inte utan uppgifterna i registret kan läggas till grund för krav gentemot brukaren i leasingfallen respektive ägaren i avbetalningsfallen. Den som gör gällande att betalningsskyldighet för skatter och avgifter inte skulle föreligga, på den grunden att uppgifterna i registret om finansbolag och deras kunder skulle vara felaktiga, har mot denna bakgrund rimligen en ännu tyngre börda för att visa detta än den som i allmänhet gäller beträffande uppgifter i registret, som inte kontrolleras på motsvarande sätt.

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. När det gäller ägarförändringar av fordon i allmänhet (som inte finansieras av någon bank eller finansbolag) görs nämligen inga som helst kontroller av om uppgifterna som lämnas till Transportstyrelsen och som förs in i vägtrafikregistret återspeglar verkliga ägarförhållanden än mindre om ägaren har betalningsförmåga för skatter och avgifter trafikförsäkring etc. som är förknippat med att äga ett fordon. Den allmänna avsaknaden av kontroller och krav är sannolikt en viktig förklaring till att fordonsrelaterade skulder uppstår. Alla har inte förutsättningar att betala skatter och avgifter för ett fordon.

Stort behov av automatiserad informationsöverföring

Som framgått inledningsvis finansierar Finansbolag och banker en mycket stor del av den svenska fordonsflottan genom leasing- eller avbetalningskontrakt. Av de nybilsregistreringar som gjordes under 2017 hade närmare 70 procent av dessa en finansiering i form av avbetalning eller leasing. När det gäller begagnade fordon som säljs av bilföretag anknutna till Motormännens riksförbund så uppskattas att närmare 50 procent av dessa bilar har en finansieringslösning. En vanlig avtalstid vid leasing, både till företag och konsument är tre år. Med nuvarande ordning, där finansbolaget eller banken inte får eller har rätt till någon fortlöpande informationsöverföring om fordonskulder från Transportstyrelsen eller KFM, är det först i samband med att ett fordon återlämnas som skulderna kan uppdagas av finansbolaget. Med hänsyn till de stora volymer med många tusentals fordon som hanteras av varje enskilt finansbolag är någon manuell uppföljning under avtalstiden inte praktiskt möjlig. Skulderna för ett enskilt fordon kan uppgå till mycket ansevärda belopp och det förekommer fall där skulderna överstigit 100 000 kr.

Kunderna betalar ofta leasingavgifter och avbetalningsavser till finansbolaget (de vill sannolikt inte bli av med bilen i följd av obetalda skulder till finansbolaget) varför någon uppsägning inte aktualiserats på den grunden under avtalstiden. I prop. 2013/2014:176 sid 43 ff utgick man ifrån att kreditgivare och leasinggivare skall erhålla information om uppkomna skulder och beslut om inlämnande och hinna agera för att tillvara ta sin rätt. Det tas särskilt upp Kronofogdemyndighetens skyldighet att underrätta sakägare och att detta skulle innebära att kreditgivare och leasinggivare som var antecknade i vägtrafikregistret skall få information. Det har dock visat sig att denna information inte har kommunicerats med finansbolagen på det sätt som förväntades utifrån propositionen till den nu gällande lagstiftningen.

Avsaknaden av fortlöpande automatiserad informationsöverföring från Transportstyrelsen och KFM gör att finansbolag inte kan hantera de fordonsrelaterade skulderna på samma sätt som exempelvis obetalda leasingavgifter som krävs in fortlöpande. 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 en avräkning efter en uppsägning. Inte sällan uppgår de fordonsrelaterade skulderna till ett belopp som gör att finansbolagets äganderätt eller säkerhetsrätt till det aktuella fordonet inte har något kvarstående värde efter det att staten eller de allmänna erhållit betalning för de fordonsrelaterade skulderna.

Någon reell möjlighet att skydda sig mot kostnader genom egna åtgärder under avtalstiden saknas. Som nämnts kan ifrågasättas om regleringen är förenligt med skyddet för äganderätten.

Slutsatser

- En koppling mellan fordon som finansieras av finansbolag och problem med fordonsmålvakter som ligger till grund för den lagstiftning som infördes 2014 föreligger överhuvudtaget inte. Det övervägande som ligger till grund för att finansbolagen trots detta kom att omfattas av regleringen har visat sig vara felaktiga och är otillräckliga eller inaktuella.
- Nuvarande reglering innebär ett betydande ingrepp i äganderätten och säkerhetsrätten till finansierade fordon.
- Nuvarande regleringen har skapat felaktiga incitament som gör att allt fler inte betalar skatter och avgifter eftersom de har möjlighet att övervältra kostnaderna finansbolaget och därmed på övriga kunder som får betala högre räntor och avgifter.
- Finansbolagen är föremål för en omfattande reglering och tillsyn. Krav på kreditprövning och identitetskontroller är långtgående och tillsynsmyndigheterna har rätt att omedelbart påföra sanktioner eller dra in tillstånd för verksamheter som inte följer de krav som uppställs. Det uppgifter som tillförs vägtrafikregistret om finansbolag och deras kunder är mycket tillförlitliga och kan läggas till grund för krav gällande skatter och avgifter gentemot mot leasetagare och avbetalningsköpare.

Förslag till lösningar

- Fordon som genom leasing eller avbetalningsköp finansieras av finansiella institut³ enligt lagen om anmälningsskyldighet avseende viss finansiell verksamhet (1996:1006), konsumentkreditinstitut enligt lagen om viss verksamhet med konsumentkrediter (2014:275), kreditmarknadsbolag och banker enligt lagen om bank och finansieringsrörelse (2004:297) som bedriver finansieringsverksamhet bör undantas från att belastas med fordonsrelaterade skulder som brukare av leasingfordon och avbetalningsköpare ger upphov till.
- Det kan i och för sig vara rimligt med en koppling mellan fordonet och de fordonsrelaterade skulderna under den tid som leasetagaren/avbetalningsköparen nyttjar fordonet för att tydliggöra att leasetagaren/avbetalningsköparen har samma ansvar som andra fordonsinnehavare att reglera fordonsrelaterade skulder. När fordonet återgår i finansbolagets besittning bör dock skulderna inte längre följa fordonet utan endast gäldenären. I dessa fall har finansbolaget hela tiden varit synlig i Transportstyrelsens vägtrafikregister och det är helt klart att det inte rör sig om en situation med fordonsmålvakter.

Praktiskt och tekniskt bör denna förändring kunna kopplas till att finansbolaget tar bort leasingmarkeringen avseende leasingfordon och för avbetalning när en uppsägning av avbetalningsavtalet sker och finansbolaget åter registreras som ägare. Dessa förändringar i vägtrafikregistret kan nämligen endast göras av det finansbolag som markeringarna avser

³ Finansiella institut har inte tillstånd från finansinspektionen men är föremål för ägar- och ledningsprövning samt krav om att följa reglerna om mot penningtvätt och finansiering av terrorism på samma sätt som tillståndspliktiga företag. Flera stora fordonsfinansierande finansbolag såsom BMW, Mercedes och Volkswagens finansbolag är finansiella institut.

och ingen annan. I dessa fall bör staten och det allmänna efter det att finansbolaget anmält förändringar i Transportstyrelsens vägtrafikregister enligt ovan endast vara hänvisade till att kräva gäldenären på obetalda skatter och avgifter. Skulderna ska följa gäldenären och inte fordonet. Det är därför viktigt att Transportstyrelsen åläggs att genomföra en teknisk lösning som innebär att de fordonsrelaterade skulderna inte kvarstår i vägtrafikregistret eller på annat sätt som gör att de är kopplade till fordonet.

- Skulder – i vart fall de som överstiger 5000 kr bör rapporteras till finansbolagen genom en automatiserad lösning. Det är nödvändigt att införa en fortlöpande (automatiserad digital överföring) upplysningsplikt för Transportstyrelsen och KFM i förhållande till leasegivare och kreditgivare om att det hos Transportstyrelsen eller hos KFMs införts fordringar (förslagsvis när skulden överstiger 5000 kr för ett enskilt fordon) avseende fordon som finansbolaget som leasegivare äger eller som kreditgivare har återtaganderätt i.
- Även när det gäller flytt av felparkerade fordon bör det föreligga en omedelbar upplysningsplikt i förhållande till den som har äganderätten eller säkerhetsrätt i fordonet. I båda fallen är rätten till information en förutsättning för att finansörerna fortlöpande under avtalstiden ska kunna ta till vara sina rättigheter. I sammanhanget noteras att det handlar om mycket stora volymer av fordon som finansieras varför automatiserat systemstöd hos myndigheterna för att sända information till finansörernas avtalshanteringsystem krävs. En sådan ordning skulle också minska risken för överskuldsättning genom avtal kan avslutas direkt när skäl föreligger. Detta skulle även minska risken för att staten och det allmänna får bära kostnader
- För att branschen ska kunna agera krävs förutom tidig information enligt ovan en tydligare lagreglering med innebörd att den typ av skulder och situationer som kan föranleda ianspråktaganden eller flytträtt också innebär rätt till uppsägning enligt konsumentkreditlagen och lagen om avbetalningsköp mellan näringsidkare samt en rätt att återkräva de kostnader som uppstår. En sådan ordning skulle också minska risken för överskuldsättning genom att avtal kan avslutas direkt när skäl föreligger. Detta skulle även minska risken för att staten får bära kostnader för ytterligare obetalda skatter och avgifter uppstår när finansieringsavtal inte avslutas när skäl föreligger.

- **Exempel på där nuvarande reglering ger orimliga effekter**

1. Polis eller kommun utnyttjar flytträtten och kräver finansbolaget inte bara på transport och uppställningskostnader och de avgifter och fordringar som belastar det aktuella fordonet utan på brukarens eller kredittagarens samtliga motsvarande skulder avseende helt andra fordon utan koppling till finansbolaget. Det är inte rimligt att finansbolaget ska krävs på betalning avseende fordon utan någon koppling till finansbolaget. I samband med kunder som har en större vagnpark handlar det ofta om belopp som gör att finansbolagets äganderätt eller säkerhetsrätt till det aktuella fordonet helt kringskärs så att någon rätt av värde inte kvarstår. I denna del är ökad information inte lösningen eftersom det skulle kräva fortlöpande information om hur kundens samtliga fordonskulder gällande samtliga kundens fordon (utan koppling till finansbolaget) skulle behöva överföras till finansbolag vilket inte framstår som en ändamålsenlig lösning.
2. Vid konkurser som avslutats krävs finansbolaget likväl på betalning för att få ut det fordon som finansbolaget äger. Inte sällan uppgår fordran till ett belopp som gör att finansbolagets äganderätt till det aktuella fordonet helt kringskärs så att någon rätt av värde inte kvarstår.