



För bilbranschens bästa

Sida 1 (5)  
2021-09-27

Justitiedepartementet  
103 33 STOCKHOLM

Er ref: Ju2021/03087D

## Remissyttrande

### EU-kommissionens förslag till nytt konsumentkreditdirektiv

*MRF är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1 100 medlemmar på ca 1 500 platser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.*

MRF konstaterar att EU-kommissionens förslag till nytt konsumentkreditdirektiv är svårbegripligt och motsägelsefullt på många punkter. Det gäller särskilt vad avser definition av leasing. MRF anser även att det är viktigt att Sverige i direktivarbetet strävar efter att kunna behålla och utveckla det som fungerar väl i inom svensk konsumentkreditlagstiftning.

#### Art. 2 – tillämpningsområdet

Idag finns i direktivet och i 4 § konsumentkreditlagen undantag för räntefria kreditköp med inga eller mycket små tillkommande kostnader som löper på kortare tid än tre månader.

Antalet betalningsansstånd till konsumenter, enbart tex. betalning mot faktura, är mycket stort och helt avgörande för handel och tjänster skall fungera på ett effektivt sätt. Det handlar också i många fall om små belopp som betalas helt utan problem. Mot den bakgrunden har det inte ansetts proportionellt och förenligt med det allmänna omsättningsintresset att behandla alla betalningsansstånd som krediter med det krav på informationsgivning och kreditprövning det skulle medföra för att göra alla som ger konsumenter betalningsansstånd till "kreditgivare". Det finns därmed starka skäl till att bibehålla de undantag som idag finns i 4 § konsumentkreditlagen för räntefria kreditköp med inga eller mycket små tillkommande kostnader som löper på kortare tid än tre månader.

Med ett avskaffande av det nuvarande undantagen (i Artikel 2, punkten 2, e och f.) för räntefria lån och lån under tre månader samt för vilka endast obetydliga avgifter ska betalas uppkommer frågan om inte vanliga fakturor dvs. betalningsansstånd och faller in under tillämpningsområdet genom att betalningsansstånd ingår i definitionen av kreditavtal.

För det fall direktivet och bestämmelsen i punkten 2 (g) inte avser att undanta kostnadsfria betalningsansstånd/fakturor skulle en närmast överskådlig ny situation uppstå för hanteringen av samtliga betalningsansstånd/krediter (genom att alla utställare av fakturor blir kreditgivare och alla fakturor till konsument är krediter som omfattas av direktivets tillämpningsområde och långtgående krav).



Vad blir konsekvensen om till exempel en faktura med en 14-dagars betalningstid från tex en bilverkstad omfattas av direktivets regler?

Frågan är om det är önskvärt från konsumentskyddssynpunkt, eftersom det kan få hantverkare och andra näringsidkare att i stället kräva förskottsbetalning eller kontant betalning vid leverans/slutförande av arbete till nackdel för konsumenten, för att undvika att behöva följa alla regler i Konsumentkreditlagen. Ett massivt införande av kreditprövningar i samband med alla betalningsanstånd kommer sannolikt utestänga en del konsumenter från möjligheten till kostnadsfria betalningsanstånd/fakturor. Krav på förskottsbetalning eller direktbetalning blir sannolikt en realitet i många sammanhang. MRF kan inte se att kommissionen hanterat frågan eller belyst konsekvenserna av en sådan stor utvidgning av tillämpningsområdet.

### Art. 3 – Definitioner och leasing

En definition av leasing saknas och frågan är om leasing omfattas av tillämpningsområdet. Frågan är om det överhuvudtaget ändamålsenligt att reglera leasing i konsumentkreditdirektivet?

I förslaget finns flera motstridiga uttalanden från kommissionen i frågan om leasing omfattas av tillämpningsområdet eller inte. På sidan 6 i den inledande förklarande texten står det att alla leasingavtal omfattas av följande formulering (*vår kursivering och fetstil*):

*"... Utvidgning av direktivets tillämpningsområde till att omfatta lån under 200 euro, räntefri kredit, alla checkräkningskrediter och **alla leasingavtal**,..."*

Det anges också i preambeln punkt 15 längst ner s. 16 f. (*vår kursivering och fetstil*):

*"På samma sätt bör andra potentiellt skadliga produkter, på grund av de höga kostnader de medför eller de höga avgifter som uttas vid utebliven betalning, omfattas av detta direktiv, för att säkerställa ökad insyn och bättre konsumentskydd, och därigenom stärka konsumenternas förtroende. I detta avseende bör följande inte vara undantagna från tillämpningsområdet för detta direktiv: **leasingavtal**, kreditavtal i form av en kontokredit enligt vilka krediten ska betalas tillbaka inom en månad och ränte- och avgiftsfria kreditavtal, inklusive "köp nu, betala senare-erbjudanden", dvs. nya digitala finansiella verktyg som låter konsumenterna göra inköp och betala för dessa över tid, och kreditavtal enligt vilka krediten ska betalas tillbaka inom tre månader och för vilka endast obetydliga avgifter ska betalas."*

Kommissionens förslag är mycket otydligt och därför svårt att ta ställning till. Om man tittar på själva direktivtextens ordalydelse, i artikel 3.3 i "kreditavtal", så omfattas leasing inte av direktivtexten.

Enligt preambelns punkt 57 omnämns avtal med "förvärvskyldighet". Detta tyder på att kommissionen endast har ansett att avtal där det ursprungligen var avsett att kunden blir ägare bör omfattas. Finansbolagen anser naturligtvis att "maskerade kreditköp", dvs. avtal som i själva verket är ett avbetalningsköp också ska behandlas som ett avbetalningsköp. Men det är inte samma sak som att leasingavtal bör omfattas av direktivet. Om leasing (vad som nu avses med leasing enligt förslaget) skulle täckas uppstår betydande avgränsningsproblem mot abonnemangsavtal m.m. På samma sätt kommer det att finnas avgränsningssvårigheter mot olika former av biluthyrning.



En avgörande skillnad mellan leasing och krediter är att det handlar om ett fysiskt objekt som inte ägs av konsumenten, varför många av bestämmelserna i direktivet helt enkelt inte är meningsfulla att tillämpa. Både innehåll och begrepp skulle skapa förvirring och ge konsumenten det felaktiga intrycket att det handlar om ett kreditköp där konsumenten äger objektet vilket inte är fallet vid leasing.

I sammanhanget noteras att Finansbolagen sedan många år utvecklad god sed vid privatleasing i dialog med bl.a. Konsumentverket och MRF. God sed syftar just att bl.a. till att undvika att begrepp som ger kan ge konsumenten felaktiga och missvisande intryck av att det handlar om köp används i samband med privatleasing: *"Det bör tydligt framgå att det inte är fråga om (avbetalnings) köp och att leasingobjektet ska lämnas tillbaka till leasegivaren vid avtalsperiodens slut"*. MRF och Finansbolagen har även tagit fram en särskild blankett för beställning av privatleasing. Historisk användes bilhandeln samma blankett som vid köp när en leasingbil beställdes, vilket var otydlig eftersom det kunde ge det felaktiga intrycket av att det handlade om ett avbetalningsköp. Denna linje av tydlighet mot konsumenter måste upprätthållas i varje eventuell ny reglering. Kommissionens förslag fallerar också i detta avseende vilket helt enkelt inte är acceptabelt ur konsumentskyddssynpunkt.

Enligt god sed ska för övrigt s.k. finansiell leasing inte tillhandhållas mot konsument i Sverige. En eventuell reglering av finansiell leasing inom EU (vilket eventuellt skulle kunna vara det Kommissionen avser bakom alla motsägelsefulla skrivningar) skulle dock kunna leda till att finansiell leasing mot konsument blir en realitet även i Sverige. Även om det innebär en ny produkt- och affärsmöjlighet är det inte säkert att det förbättrar konsumentskyddet på den svenska marknaden.

Ytterligare exempel på regler som inte är meningsfulla ångerrätten. Vad är det som kan ångras? Beställningen av leasingbilen (som är ett separat avtal)? Eller själva leasingavtalet? Vad är rimligt när kunden kört den nya leasingbilen tur och retur till Spanien ångar leasingavtalet efter två veckor? Ska kundkollektivet betala för det genom ökade leasingkostnader- eller kunden som använt bilen? Nya bilar - förlorar som bekant betydande värde så snart de börjat användas. Förslaget till artikel 26 om ångerrätt ger i och för sig inte stöd för att verkan beträffande leasade objektet förändras.

När det gäller informations-/avtalsinnehåll före avtal och den information som ska lämnas i marknadsföringen är förslaget inte heller meningsfullt i förhållande till leasingavtal, där det bland annat är avgörande hur många kilometer som körs, hur länge avtalet gäller osv. Leasingavtal innehåller inte med nödvändighet någon ränta utan det som anges är en leasingavgift per månad. Rätten att lösa krediten i förtid är inte heller meningsfull för ett leasingavtal, som i allmänhet är oåterkalleligt eftersom avtalet gäller för en bestämd tid om minst ett år, vanligen 3 år.

Direktivet är helt enkelt inte utformat för att inkludera vare sig operationella eller finansiella leasingavtal. Det stöder slutsatsen att leasingavtal inte ska omfattas av direktivet. För det fall det bedöms föreligga ett behov av att reglera leasing mot konsument finns det andra avgörande faktorer kopplade till den fysiska tillgången som inte regleras i konsumentkreditdirektivet. I Sverige upprätthålls redan ett gott konsumentskydd genom att näringslivets självreglering som utvecklats under många år och genom informationsinsatser till konsumenter som ingår privatleasingavtal.

Om det finns en politisk önskan inom EU om ett stärkt konsumentskydd för privatpersoner som ingår leasingavtal krävs det helt andra och mer djupgående analyser än de som presenterats av Kommissionen.



Regleringen i konsumentkreditdirektivet ger inte några ändamålsenliga lösningar på de specifika frågor som är aktuella vid leasing.

### **Artikel 8 – Standardinformation i reklam för kreditavtal**

Artikeln tar sikte på begränsningar i traditionell media t.ex. radioreklam men tar inte hand om hur "information overload" problematiken ska hanteras i t.ex. digitala flöden på en mobiltelefon. Annars kommer kommissionens ambition att möjliggöra digital marknadsföring inte att förverkligas. I direktivets motiv talas det om att minska den obligatoriska informationen i marknadsföringssituationen. Det är svårt att se att denna ambition har uppfyllts aktuellt sammanhang.

### **Artikel 10 och 11 - Förhandsinformation**

MRF ser ingen anledning till förslaget att konsumenten som utgångspunkt ska ha förhandsinformationen en dag innan ett avtal ingås. Det verkar onödigt och ingripande - eftersom det skulle inskränka konsumenterna rättsliga kapacitet att låna när de så önskar. Till exempel ingåendet av ett låneavtal i samband med inköp av en bil eller kylskåp, som omedelbart måste användas för att ersätta en liknande tillgång som har gått sönder.

Som vi förstår förslaget till artikel 10.1 andra stycket finns det ett krav på att borgenären påminner låntagaren om ångerrätten inom en dag efter det att den har ingåtts, som ett villkor för undantag för den endagars "vänteregeln" i punkt 1. Frågan är om informationsbehovet istället kan tillgodoses dels redan när ett förslag till kreditavtal presenteras och dels när det ingås exempelvis med en tydlig och kort standardtext i direkt anslutning före signeringen oberoende av om det sker på ett papper eller elektroniskt. Det är ju bättre om konsumenten redan blir väl medveten om ångerrätten genom ingående av avtalet och när detta signeras i stället för i efterhand.

Konsumenten kan redan i dag själv bestämma hur länge han eller hon vill ägna åt att läsa och förstå informationen, inklusive det slutliga låneavtalet innan han undertecknar avtalet och därmed ingåendet av kreditavtalet. Finansbolagen anser att de allra flesta konsumenter kommer att se det som meningslöst att påminnas om ångerrätten 24 timmar efter ett avtal. Dessutom kan påminnelsen ge upphov till missförstånd som leder till att konsumenten av misstag ångrar krediten utan att ha en annan finansiering på plats. Det kan handla om exempelvis ett kylskåp eller nya kläder som direkt tagits i bruk och som därför inte kan återlämnas. Finansbolagen anser att detta visar att regeln enbart är ett oproportionellt administrativt hinder som varken förbättrar kreditprövningen, minskar överskuldssättningen eller på något annat sätt är till fördel för konsumenten och därför bör strykas.



För bilbranschens bästa

Sida 5 (5)  
2021-09-27

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'David Norrbohm', enclosed in a faint rectangular border.

David Norrbohm  
Jurist  
MRF