



Datum
2021-04-16

Yttrande

Diarienummer
TN-2021-367

Till
Regeringskansliet,
Infrastrukturdepartementet

Remiss från Infrastrukturdepartementet – Uppdrag om översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. (Ds 2020:20) 12020/02794

Malmö stad har, genom dess tekniska nämnd, beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Malmö stad

- anser att det är av särskild vikt att begreppet fordonets ägare förtydligas och att tillförlitligheten av ägaruppgifterna i vägtrafikregistret snarast stärks upp. Malmö stad utvecklar nedan ytterligare sin uppfattning och sina erfarenheter.
- välkomnar att bestämmelserna om försäljning av fordon och redovisning av övervärde förtydligas. Lagförslaget torde dock behöva kompletteras så att ev. övervärde vid försäljning även ska täcka ägarens befintliga skulder, avseende flyttningar av andra fordon, till kommuner m.fl. Först när även de skulderna är reglerade borde ett eventuellt överskott tillfalla fordonets ägare. Malmö stad menar också att det bör belysas vad bevisning som krävs för att ett fordon ska kunna skrotas om en försäljning inte kan *förväntas* (Malmö stads kursivering) ge ett överskott.
- ser positivt på att förvaringstid på uppställningsplats kortas ned från tre månader till en månad. Förslaget leder sammantaget till lägre kostnader för samhället i stort.
- hade gärna sett att frågan om samordningsnummer och den problematik som följer därmed ytterligare hade belysts och att förslag på åtgärder mot missbruk med dessa samordningsnummer i fråga om s.k. fordonsrelaterade skulder lämnats. Malmö stad inser emellertid att problem kringgårdande dessa frågor, som har utretts under ett stort antal år, möjligen kräver en särskild genomlysning. Malmö stad menar dock, av skäl som redovisas nedan, att en sådan genomlysning är nödvändig inom snar framtid.

- menar att det rent allmänt är positivt att begreppet fordonsrelaterade skulder utvidgas för att kunna ligga till grund för beslut om flyttning av feluppställda fordon. LFF 8 § 2 stycket behöver dock justeras så att innebörden anpassas till utredarens intention d.v.s. att alla fordonsrelaterade skulder som förfallit ska vara betalda innan ett fordon kan lämnas ut. Som förslaget är skrivet ska endast de förfallna parkeringsanmärkningarna betalas, därefter kan fordonet lämnas ut. Ska syftet med utvidgningen av begreppet fordonsrelaterade skulder uppnås behöver detta ändras.
- har inga synpunkter på vilkettera av de två alternativa förslagen i kapitel 6.6 och 6.7 som kommer att ligga till grund för lagstiftning eller de övervägningar som gjorts i promemorian då det i praktiken kommer att vara Polismyndigheten som beivrar denna reglering.

Särskilt om målvaktsdefinitionen, begreppet fordonets ägare och pappershandlingar

Malmö stad delar promemorians uppfattning att, vad gäller målvaktsproblematiken, det främst är den oklara innebörden av uttrycket ”fordonets ägare” som orsakar problem i rättstillämpningen.

Malmö stad har haft ett antal ärenden varav promemorian redovisar två; NJA 2018 s. 913, samt mål FT 9509-19 av den 25 maj 2020 (HD meddelade inte prövningstillstånd Mål nr Ö 5238-20). Men Malmö stad har dessutom i ytterligare ett stort antal fall kunnat konstatera misstänkta skenöverlåtelser efter beslut om flyttning, i syfte att tvinga Malmö stad att återlämna fordonet.

Det kan konstateras att definitionen fordonsmålvakt så som denna hittills använts, ett innehav av 100 fordon eller fler, inte uppfylls i de flesta fall av misstänkta skenöverlåtelser. Ett större antal av skenöverlåtelser rör transaktioner mellan personer med betydligt färre fordon än hundra. Det kan enkelt konstateras, att denna kategori i den allmänna fordonsmålvaktsdebatten kunnat s.a.s. flyga under radarn medan de nyttjat den problematik som finns runt begreppet ”fordonets ägare”.

Det är därför positivt att promemorian utgår från det betydligt enklare och riktigare; fordonsmålvakt är en person som i vägtrafikregistret är registrerad som ägare till ett fordon i stället för den som faktiskt äger eller brukar fordonet. Malmö stad inser naturligtvis att en sådan definition riskerar att träffa de som, kanske av försäkringsskäl exv. föräldrar, registrerar barnens fordon på sig och sin adress, men dessa fall leder inte till några större problem i rättstillämpningen, åtminstone inte i det avseende varom nu är fråga. Det är också ett rimligt krav, att som civilrättslig ägare ha tillsyn över sitt fordon. En fordonsflytt p.g.a. fordonsrelaterade skulder kommer dessutom enbart ifråga om fordonet är felparkerat.

I de flesta av de misstänkta skenöverlåtelserna har den som påstår sig vara den nye fordonsägaren retroaktivt registrerat sitt innehav via pappershandlingar, felaktigt bakåtdaterade såsom Malmö stad ser det. Och de som påstår bättre rätt till fordon p.g.a. sådan registrering har inte några fordonsrelaterade skulder, men väl ofta ett innehav om flera fordon.

Bevisbördan för att uppgifterna i vägtrafikregistret inte återspeglar det verkliga ägarförhållandet ligger på den som framställer ett sådant påstående. Hur misstänkliga dessa överlåtelse är, hur ansträngda förklaringar än ges till när och hur överlåtelse skett och hur Malmö stad än visar att de flesta förklaringar och påståenden inte äger sin riktighet, har Malmö stad – likt andra kommuner – svårigheter att överbevisa påståendena.

Försäljningskedjorna är långa, inleds av naturliga skäl p.g.a. flyttningsgrund med en fordonsrelaterad skuld, men försäljs i snabbt tempo av köpare/säljare, påtagligt ofta också dessa med ett flertal fordonsinnehav. För att fordonet till sist ofta hamnar hos en köpare som, (ofta) också har ett flertaligt fordonsinnehav, visar sin ”bättre rätt till fordonet” genom att registrering av ägarbyte skett genom pappershandling. Sällan använder dessa köpare den applikation som Transportstyrelsen framtagit för ändamålet, då det, enligt Malmö stads uppfattning, finns en högst påtaglig medvetenhet om möjligheten till ”bakåtdatering” tio dagar, för en till Transportstyrelsen inkommen handling om ägarbyte.

Malmö stad har dessutom vid ett antal tillfälle erfarit att de berörda fordonen också synes vara inblandade i annan brottslighet. Trots stora ansträngningar att hålla inkräktare ute från uppställningsplatser så tar förövare sig in och bryter sig in i fordon som misstänks vara föremål för skenöverlåtelse.

Malmö stad menar att det nuvarande möjliggörandet av skenöverlåtelse urholkar lagstiftningens syfte och har en destruktiv inverkan på det allmänna rättsmedvetandet.

Malmö stad menar dock att möjligheten till ägarbyte genom pappershandling kan vara kvar, men med det avgörande kriteriet att registrering av ägarbytet inte sker förrän den dag handlingen är Transportstyrelsen tillhanda. Är någon köpare osäker på postgång, säljarens ev. intentioner m.m. kan det redan digitaliserade registreringsförfarandet genom applikation användas. Därmed torde ett krav på införskaffande av e-legitimation inte behövas.

Skulle en potentiell köpare vara orolig för att fordon ska flyttas p.g.a. fordonsrelaterade skulder före registrering skett får det ånyo påpekas att det är enbart när fordonet är felparkerat som flytt kan komma ifråga. Det kan ifrågasättas varför det första en civilrättslig, men ännu inte registrerad ägare, som den första åtgärd denne vidtar med fordonet skulle välja att parkera fel.

Särskilt om samordningsnummer

Malmö stad erfar dagligen i fordonsflyttningsverksamheten, liksom promemorian påpekar, att det finns en undre värld där fordon byter ägare för att undgå skulder, låt vara att de som gör det inte alltid uppfyller begreppet fordonsmålsvakt utifrån Transportstyrelsens definition. Påfallande ofta används dock samordningsnummer i dessa transaktioner. Det visar sig ofta vid utskick i enlighet med lagstiftningen att den påstådde ägaren med samordningsnummer inte längre befinner sig i landet men att dennes samordningsnummer likväl nyttjas vid nya

köp av fordon. Att en person med samordningsnummer har upp till 135 fordon registrerade på sitt namn torde vara en väckarklocka för registermyndigheten, som också möjligen uppmärksammar detta, men inte har verktyg att motarbeta förfarandet.

Någon form av kontroll torde behövas ske av Transportstyrelsen när dessa nummer används. Kontroll sker inte i dagsläget, liksom det t.o.m. förekommer att avlidna registreras som nya fordonsägare. Frågan bör skyndsamt utredas och inte riskeras dras i långbänk.

Särskilt om Transportstyrelsens system

Tillgång till Transportstyrelsens system för kommunernas parkeringsövervakare m.fl. för att kontrollera fordonsrelaterade skulder, i enlighet med den föreslagna utvidgningen, är en grundläggande förutsättning för att Malmö stad som kommunal myndighet ska kunna arbeta rationellt och kostnadseffektivt med felparkerade fordonsrelaterade skulder. Malmö stad har annars inte möjlighet att tillämpa den utvidgade flyttningsgrunden. Malmö stad har alltsedan fordonsrelaterade skulder infördes som en flyttningsgrund efterfrågat större följsamhet ifråga om Transportstyrelsens möjligheter att lämna underlag till kommuner och möjligheterna har långsamt blivit förbättrade men är ännu inte optimala såvida lagstiftarens intentioner ska kunna följas.

Avslutning

Avslutningsvis vill Malmö stad påpeka att de utökade befogenheterna för Polismyndigheten som föreslås i promemorian kan, erfarenhetsmässigt, leda till ytterligare kostnader och arbetsinsatser från kommunernas sida, såvida Polismyndigheten inte fullföljer en fordonsflyttnings fullt ut. Ev. insatser från Polismyndighetens sida avseende exv. användningsförbud får inte leda till att ett fordon ställs upp så att det blir felparkerat och därmed kommunens börda att flytta. Flyttningsmöjligheten för kommuner är visserligen inte tvingande, lagtexten anger *får*. Men för det allmänna rättsmedvetandet skall måste likabehandling ske i medborgarnas ögon.

Avdelningschef

.....
Peter Nilsson, Fastighets- och gatukontoret
.....