

# Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m.

**Ds 2020:20**



**Regeringskansliet**  
Infrastrukturdepartementet

SOU och Ds kan köpas från Norstedts Juridiks kundservice.  
Beställningsadress: Norstedts Juridik, Kundservice, 106 47 Stockholm  
Ordertelefon: 08-598 191 90  
E-post: kundservice@nj.se  
Webbadress: [www.nj.se/offentligapublikationer](http://www.nj.se/offentligapublikationer)

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Norstedts Juridik AB  
på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

*Svara på remiss – hur och varför*

*Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02).*

En kort handledning för dem som ska svara på remiss.

Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på [regeringen.se/remisser](http://regeringen.se/remisser)

Omslag: Regeringskansliets standard

Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2020

ISBN 978-91-38-25095-2

ISSN 0284-6012

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>13</b>
<b>1 Författningsförslag.....</b>	<b>17</b>
1.1 Förslag till lag (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon .....	17
1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. ....	22
1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.....	25
1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.....	33
1.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall.....	34
1.6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning .....	41
<b>2 Alternativt författningsförslag.....</b>	<b>43</b>
2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning.....	43
2.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning .....	45

<b>3</b>	<b>Uppdraget, fordonsmålvakter och fordonsrelaterade skulder .....</b>	<b>47</b>
3.1	Uppdraget .....	47
3.2	Uppdragets genomförande .....	48
3.3	Promemorians disposition .....	48
3.4	Uttryck och målvaktsproblematik .....	49
3.5	Lagstiftningsåtgärder mot fordonsmålvakter .....	50
3.5.1	Inledning.....	50
3.5.2	Utvecklingen under perioden 2006–2015.....	50
3.5.3	Bidragsförordningen .....	51
3.5.4	Ds 2018:33 .....	52
3.6	Utvecklingen av de fordonsrelaterade skulderna .....	52
3.7	Utvecklingen av antalet fordonsmålvakter och målvaktsfordon.....	53
3.7.1	Inledning.....	53
3.7.2	Personer med ett stort fordonsinnehav.....	53
3.7.3	Personer med stora fordonsrelaterade skulder.....	54
3.7.4	Personer med ett stort fordonsinnehav och stora fordonsrelaterade skulder.....	54
<b>4</b>	<b>Rättslig bakgrund .....</b>	<b>57</b>
4.1	Inledning .....	57
4.2	Bakgrund till flyttningslagstiftningen .....	57
4.2.1	1967 års flyttningslag .....	57
4.2.2	1982 års flyttningslag .....	58
4.2.3	Översyn och revideringar av 1982 års flyttningslag.....	59
4.3	Nuvarande flyttningslagstiftning .....	60
4.3.1	Gällande rätt .....	60
4.3.2	Gatumark och tomtmark.....	60
4.3.3	Fordon som omfattas.....	61
4.3.4	Särskilt om ”fordonets ägare” .....	61
4.3.5	Verkställande myndigheter.....	61
4.3.6	Flyttningsgrunderna .....	62

4.3.7	Särskilt om flyttningsskylten i 2 § 3 f FFF .....	63
4.3.8	Flyttningsskylten .....	64
4.3.9	Uppställningstiden .....	64
4.3.10	Fordonsägarens ersättningsskyldighet .....	65
4.3.11	Omhändertagandets varaktighet .....	66
4.4	Vägtrafikregistret och fordonsägare .....	66
4.4.1	Bakgrund och gällande rätt .....	66
4.4.2	Syftet med ett vägtrafikregister .....	67
4.4.3	Registrering av fordonsägare och ägarbyte .....	68
4.4.4	Rättelse av felaktiga registeruppgifter .....	69
4.4.5	Rättsliga verkningar av en ägarregistrering .....	70
4.4.6	Ägarregistreringens presumtionsverkan .....	70
<b>5</b>	<b>Lagstiftningen om flyttning av fordon .....</b>	<b>73</b>
5.1	Inledning .....	73
5.1.1	Uppdraget .....	73
5.1.2	Allmänna utgångspunkter .....	73
5.2	Författningsstrukturen .....	74
5.2.1	Nuvarande ordning och problemställning .....	74
5.2.2	Den nuvarande författningsstrukturen bör bestå .....	74
5.3	Målvaktsparagrafens tillämpningsområde .....	76
5.3.1	Uppdraget och nuvarande ordning .....	76
5.3.2	Målvaktsparagrafen ska tillämpas även på tomtmark .....	76
5.3.3	Målvaktsparagrafen bör endast tillämpas på felparkerade fordon .....	79
5.3.4	Fordonsrelaterade skulder till det allmänna ska ligga till grund för flyttning enligt målvaktsparagrafen .....	80
5.3.5	Samlad bedömning .....	84
5.4	Fordon som har körförbud, användningsförbud eller saknar föreskriven trafikförsäkring .....	85
5.4.1	Nuvarande ordning och problemställning .....	85
5.4.2	Ytterligare vissa fordon ska kunna flyttas omedelbart .....	85

5.5	Särskilt om skuldsanering .....	86
5.5.1	Nuvarande ordning och problemställning.....	86
5.5.2	Undantag för skuldsanering bör inte införas .....	87
5.6	Uttrycket ”fordonets ägare” .....	88
5.6.1	Uppdraget, nuvarande ordning och problemställning.....	88
5.6.2	Bakgrund och tidigare överväganden.....	89
5.6.3	En definition av ”fordonets ägare” ska införas.....	91
5.7	Uppställningstiden .....	94
5.7.1	Uppdraget, nuvarande ordning och problemställning.....	94
5.7.2	Bakgrund och tidigare lagstiftningsåtgärder .....	95
5.7.3	Uppställningstiden ska förkortas .....	97
5.8	Flyttningskostnader .....	100
5.8.1	Uppdraget och problemställning .....	100
5.8.2	De verkställande myndigheternas kostnader för fordonsflyttningens verksamheten .....	101
5.8.3	Åtgärder för att minska flyttningskostnaderna ..	102
5.9	Fordonsägarens ersättningsskyldighet.....	104
5.9.1	Nuvarande ordning .....	104
5.9.2	Problemställning .....	104
5.9.3	Särskilt om undantag från ersättningsskyldighet .....	105
5.9.4	Försäljningskostnader ska ingå i en fordonsägares ersättningsskyldighet.....	105
5.9.5	En fordonsägare ska inte vara ersättningsskyldig för kungörelsekostnader .....	106
5.10	Ansvarsfördelning och samarbete mellan myndigheter.....	107
5.10.1	Nuvarande ordning .....	107
5.10.2	Problemställning .....	107
5.10.3	Ett utvecklat samarbete inom ramen för nuvarande lagstiftning.....	108
5.11	Särskilt om Trafikverkets befogenheter.....	109
5.11.1	Nuvarande ordning och problemställning.....	109
5.11.2	Uttrycket ”Trafikverkets region” ska ändras .....	110
5.11.3	Trafikverkets befogenheter ska utökas.....	110

5.12	Försäljning och redovisning .....	113
5.12.1	Nuvarande ordning och problemställning .....	113
5.12.2	En bestämmelse om försäljning av fordon och redovisning av försäljningslikvid ska införas .....	115
5.13	Föremål som finns på eller i ett fordon .....	117
5.13.1	Bakgrund och nuvarande ordning .....	118
5.13.2	Problemställning.....	118
5.13.3	Bestämmelsen i 9 § LFF bör bestå.....	119
5.14	Särskilt om utlandsregistrerade fordon .....	120
5.14.1	Nuvarande ordning och problemställning .....	120
5.14.2	Frågorna om utlandsregistrerade fordon bör ses över .....	121
5.15	Överklagandeförbudet.....	122
5.15.1	Nuvarande ordning och bakgrund .....	122
5.15.2	Överklagandeförbudet bör bestå.....	123
<b>6</b>	<b>En ny möjlighet att vägra ägarbyte och alternativet med ett ägarbundet användningsförbud .....</b>	<b>125</b>
6.1	Uppdraget.....	125
6.2	Nuvarande ordning och problemställning .....	125
6.2.1	Inledning .....	125
6.3	Allmänna utgångspunkter .....	126
6.3.1	Inledning .....	126
6.3.2	Egendomsskyddet och principen om äganderätt.....	127
6.3.3	Uttryck och avgränsningar .....	128
6.4	Allmänna överväganden.....	129
6.4.1	Inledning .....	129
6.4.2	Risken att antalet fordonsmålvakter i stället ökar.....	129
6.4.3	Risken att omsättningen av begagnade fordon hindras .....	130
6.4.4	Risken att tillförlitligheten av vägtrafikregistret påverkas negativt.....	132
6.4.5	Andra begränsningar .....	133

6.4.6	Samlad bedömning .....	133
6.5	En möjlighet att vägra ägarbyte vid stort fordonssinnehav .....	134
6.5.1	Inledning.....	134
6.5.2	Bakgrund och tidigare överväganden.....	134
6.5.3	Möjligheten att vägra ägarbyte vid ett stort fordonssinnehav bör inte införas.....	135
6.6	Förslag om att vägra registrera ägarbyte vid stora fordonssrelaterade skulder .....	136
6.6.1	Inledning.....	136
6.6.2	Bakgrund och tidigare överväganden.....	137
6.6.3	Fordonssrelaterade skulder som grund.....	137
6.6.4	Förslaget är förenligt med egendomsskyddet .....	138
6.6.5	Fordonssrelaterade skulder som ska inkluderas ...	139
6.6.6	Beloppsgräns och upphörande av begränsningen.....	140
6.6.7	En huvudregel med möjlighet till undantag .....	141
6.6.8	Integritetsfrågor .....	143
6.6.9	Överklagande .....	144
6.6.10	Bestämmelsernas placering.....	144
6.7	Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud .....	145
6.7.1	Inledning.....	145
6.7.2	Övergripande beskrivning .....	145
6.7.3	Förhållandet till fordonsbundna användningsförbud.....	146
6.7.4	Identifierade fördelar med förslaget .....	147
6.7.5	Identifierade nackdelar med förslaget.....	147
6.7.6	Registrerad fordonsägare, fordonsrelaterade skulder som ska inkluderas och beloppsgräns.....	148
6.7.7	Upphörande av ett ägarbundet användningsförbud.....	149
6.7.8	En huvudregel med möjlighet till undantag .....	150
6.7.9	Integritetsfrågor .....	151
6.7.10	Överklagande .....	151
6.7.11	Bestämmelsernas placering.....	152



<b>7</b>	<b>Polisens ingripandemöjligheter mot skuldbelastade fordon .....</b>	<b>153</b>
7.1	Uppdraget.....	153
7.2	Nuvarande ordning.....	153
7.2.1	Inledning.....	153
7.2.2	Flyttning av fordon .....	154
7.2.3	Hindrande av fortsatt färd och hindrandelagen ..	154
7.2.4	Särskilt om körförbud och användningsförbud...	155
7.3	Problemställning och behov.....	156
7.4	En ny lag som ger Polismyndigheten utökade möjligheter att ingripa mot målvaktsfordon .....	156
7.4.1	Syftet med en ny lag .....	156
7.4.2	Åtgärderna ingår i Polismyndighetens arbetsuppgifter.....	157
7.4.3	Förslagets tillåtlighet och författningsform .....	158
7.5	En ny möjlighet att omhänderta vissa fordon.....	160
7.5.1	Två alternativa författningslösningar .....	160
7.5.2	En egen beslutanderätt för Polismyndigheten ....	161
7.5.3	Omhändertagande oavsett var fordonet anträffas.....	161
7.5.4	Omhändertagande även om fordonet inte tillhör föraren.....	162
7.5.5	Definitioner .....	163
7.6	Underrättelse till Kronofogdemyndigheten .....	164
7.7	En ny möjlighet att omedelbart skrota vissa fordon av lägre värden .....	165
7.7.1	Behovet av ett förenklat förfarande.....	166
7.7.2	Värdegränsen och värdering av fordon .....	166
7.7.3	Omedelbar skrotning eller destruktion .....	167
7.7.4	Närmare om det förenklade förfarandet.....	167
7.8	Behovs- och proportionalitetsprinciperna .....	168
7.9	Underrättelse om beslut ska delges .....	169
7.10	Ansvar och kostnader för omhändertagna fordon .....	170

7.11	Särskilt om föremål på eller i fordonet.....	172
7.12	Omhändertagandets varaktighet .....	173
7.12.1	Förfarandet om ett omhändertagande består .....	174
7.12.2	Förfarandet om ett omhändertagande upphör....	175
7.13	Protokollföring.....	176
7.14	Omprövning och överklagande .....	177
7.15	Polismyndighetens föreskrifter .....	178
7.16	Övriga nödvändiga författningsändringar .....	179
7.17	Bestämmelsernas placering .....	179
7.17.1	Inledning.....	179
7.17.2	Polislagen eller flyttningslagen.....	179
7.17.3	Vägtrafikförfattningarna.....	180
7.17.4	En helt ny lag.....	181
<b>8</b>	<b>Vissa undantag från ianspråktagandelagen .....</b>	<b>183</b>
8.1	Uppdraget .....	183
8.2	Nuvarande ordning.....	183
8.2.1	Ianspråktagandelagens tillämpningsområde.....	183
8.2.2	Exekutiv försäljning av ett ianspråktaget fordon .....	184
8.2.3	Försäljning av fordon med stöd av 6 § LFF .....	185
8.3	Problemställning och behov .....	186
8.3.1	Ett omsättningshinder .....	186
8.3.2	Antal fordonsförsäljningar som berörs .....	186
8.4	Det ska införas ett undantag från IAL.....	187
8.4.1	Bakgrund och tidigare överväganden.....	187
8.4.2	Ett undantag för statens och kommunens försäljningar.....	188
8.4.3	Uppgiften ska framgå av vägtrafikregistret .....	189
8.4.4	Bestämmelsens placering .....	190
<b>9</b>	<b>Vissa registrerade fordonsägare .....</b>	<b>191</b>
9.1	Uppdraget .....	191

9.2	Personer som angett falsk identitet vid fordonregistrering .....	191
9.2.1	Nuvarande ordning och problemställning .....	191
9.2.2	Särskilt om samordningsnummer .....	192
9.2.3	Administrativ avregistrering .....	193
9.2.4	Utredarens slutsatser .....	194
9.3	Utvisade personer som är registrerade som fordonägare .....	195
9.3.1	Nuvarande ordning och problemställning .....	195
9.3.2	Utredarens överväganden .....	196
<b>10</b>	<b>Internationell utblick .....</b>	<b>197</b>
10.1	Inledning .....	197
10.2	Danmark .....	197
10.2.1	Fordonsmålvakter .....	197
10.2.2	Registrering av fordon .....	198
10.2.3	Flyttning av fordon och olika möjligheter till tvångsmedel .....	198
10.3	Finland .....	199
10.3.1	Fordonsmålvakter .....	199
10.3.2	Registrering av fordon .....	199
10.3.3	Flyttning av fordon och olika möjligheter till tvångsmedel .....	200
10.4	Norge .....	201
10.4.1	Fordonsmålvakter .....	201
10.4.2	Registrering av fordon .....	201
10.4.3	Flyttning av fordon och olika möjligheter till tvångsmedel .....	202
10.5	Sammanfattning och analys .....	202
<b>11</b>	<b>Konsekvenser och ikraftträdande .....</b>	<b>205</b>
11.1	Ett skarpare regelverk mot fordonsmålvakter .....	205
11.2	Förslaget om en utvidgad målvaktsparagraf .....	207
11.2.1	Problem och lösning .....	207

11.2.2	Alternativa lösningar och effekter av att ingen reglering kommer till stånd .....	207
11.2.3	Konsekvenser för det allmänna .....	207
11.2.4	Konsekvenser för Transportstyrelsen.....	208
11.2.5	Konsekvenser för kommunerna och Polismyndigheten .....	208
11.2.6	Konsekvenser för företagen och privatpersoner.....	209
11.3	Förslaget att vissa fordon ska flyttas omedelbart.....	209
11.4	Förslaget om en definition av fordonets ägare .....	210
11.5	Förslaget om förkortade uppställningstider .....	210
11.5.1	Problem och lösning .....	210
11.5.2	Alternativa lösningar och effekter av att ingen reglering kommer till stånd .....	210
11.5.3	Konsekvenser för verkställande myndigheter .....	211
11.6	Förslaget om fordonsägarens ersättningsskyldighet.....	212
11.7	Förslaget om utökade befogenheter för Trafikverket.....	212
11.7.1	Problem och lösning .....	212
11.7.2	Alternativa lösningar och effekter av att ingen reglering kommer till stånd .....	213
11.7.3	Konsekvenser för verkställande myndigheter .....	213
11.8	Förslaget om försäljning och redovisning.....	214
11.9	Förslaget att vägra registrering av vissa ägarbyten och alternativet med ett ägarbundet användningsförbud.....	214
11.9.1	Problem och alternativa lösningar.....	214
11.9.2	Effekter av att ingen reglering kommer till stånd.....	215
11.9.3	Bakgrund och tidigare konsekvensanalys .....	215
11.9.4	Konsekvenser för det allmänna .....	216
11.9.5	Konsekvenser för Transportstyrelsen.....	218
11.9.6	Konsekvenser för Kronofogdemyndigheten.....	220
11.9.7	Konsekvenser för Sveriges Domstolar.....	221
11.9.8	Konsekvenser för den yrkesmässiga handeln med begagnade bilar.....	222

11.9.9	Konsekvenser för företag med en stor fordonspark.....	224
11.9.10	Konsekvenser för Trafikförsäkringsföreningen ..	224
11.9.11	Konsekvenser för privata markägare .....	225
11.9.12	Konsekvenser för privatpersoner .....	226
11.10	Förslaget om utökade ingripandemöjligheter för Polismyndigheten .....	228
11.10.1	Problem och alternativa lösningar .....	228
11.10.2	Effekter av att ingen reglering kommer till stånd .....	228
11.10.3	Konsekvenser för det allmänna .....	228
11.10.4	Konsekvenser för Transportstyrelsen .....	229
11.10.5	Konsekvenser för Polismyndigheten .....	229
11.10.6	Konsekvenser för Sveriges Domstolar .....	230
11.10.7	Konsekvenser för företag med en stor fordonspark.....	230
11.10.8	Konsekvenser för privatpersoner .....	230
11.11	Förslaget om vissa undantag från IAL.....	231
11.11.1	Problem och lösning .....	231
11.11.2	Alternativa lösningar och effekter av att ingen reglering kommer till stånd.....	231
11.11.3	Konsekvenser för det allmänna .....	231
11.11.4	Konsekvenser för Transportstyrelsen .....	232
11.11.5	Konsekvenser för Kronofogdemyndigheten .....	233
11.11.6	Konsekvenser för privatpersoner .....	233
11.12	Ikraftträdande m.m.....	234
<b>12</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>235</b>
12.1	Förslaget till lag (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon .....	235
12.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. ...	242
12.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.....	243

12.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter .....	245
<b>13</b>	<b>Författningskommentar – alternativt förslag .....</b>	<b>247</b>
13.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning .....	247

# Sammanfattning

Utredarens huvuduppgift har varit göra en fullständig översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon, dvs. lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (LFF) och förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall (FFF). Syftet med utredningen har varit att minska de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna samt att minska förekomsten av fordonsmålvakter och målvaktsfordon. Det saknas en legaldefinition av dessa uttryck, men för att kunna följa utvecklingen har Transportstyrelsen valt att definiera begreppet fordonsmålvalt som en person som är registrerad på över 100 personbilar eller lastbilar. Målvaktsfordon är i sin tur fordon som regelmässigt är avställda och oförsäkrade samtidigt som de fortsätter att ge upphov till fordonsrelaterade skulder avseende felparkeringsavgifter, fordonsskatter, trängselskatter och infrastrukturavgifter. Det finns även annan problematik kopplad till fordonsmålvakterna. Det förekommer t.ex. att målvaktsfordon används som brottsverktyg i olika kriminella sammanhang. Mot bakgrund av de uppgifter som utredaren inhämtat kan det konstateras att det är ett förhållandevis litet antal personer som står för en stor del av målvaktsproblematiken och de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna. Det är också tydligt att de samlade åtgärder som redan vidtagits har haft effekt. Varje år omhändertas och skrotas tusentals fordon med stöd den s.k. målvaktsparagrafen som infördes i flyttningslagstiftningen 2014. Antalet målvaktsfordon minskar numera samtidigt som de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna är i kraftigt avtagande. Antalet fordonsmålvakter fortsätter emellertid att öka och det totala skuldbeloppet är fortfarande relativt högt, ca 1,6 miljarder kr. Vidare förekommer det att nuvarande lagstiftning mot fordonsmålvakter kringgås genom exempelvis skenöverlåtelser av fordon. Polismyndigheten har idag små möjligheter att ingripa mot målvaktsproblematiken.

Fordonsmålvakterna utgör alltså fortsatt ett stort samhällsproblem. I denna promemoria redogör utredaren för sina överväganden och föreslår en rad åtgärder som tillsammans kan förväntas ge ett skarpare regelverk mot fordonsmålvakter.

De författningsändringar som föreslås i flyttningslagstiftningen syftar till att skapa ett mer effektivt och ändamålsenligt regelverk. Möjligheterna att kringgå de regler som finns måste motverkas. Polismyndigheten och kommunerna ska få utökade möjligheter att flytta fordon enligt målvaktsparagrafen och även andra fordon som av olika anledningar inte bör användas i trafiken. Även Trafikverket föreslås få utökade möjligheter att flytta fordon. Idag orsakar den oklara innebörden av uttrycket ”fordonets ägare” problem i rättstillämpningen, exempelvis sker misstänkta skenöverlåtelse efter ett beslut om flyttning i syfte att tvinga flyttande myndighet att återlämna fordonet. Det ska inte vara möjligt att i efterhand förändra de förutsättningar för flyttning som gällde vid beslutet. Utredaren föreslår därför att det ska införas en definition av ”fordonets ägare” i flyttningslagstiftningen. Förslaget motverkar ett kringgående av målvaktsparagrafen och innebär att myndigheternas utrednings- och bevisbörda beträffande vem som är fordonets ägare minskar. Förslaget innebär också att den registrerade fordonsägarens ansvar för flyttningsskostnader blir tydligare. Idag är statens och kommunernas hantering av målvaktsfordon och övriga flyttade fordon förenad med mångmiljonbelopp årligen. De flyttande myndigheterna måste i större utsträckning kunna få betalt av ansvarig fordonsägare. Utredaren föreslår därför att omfattningen av den registrerade fordonsägarens ersättningsskyldighet utökas. Även de faktiska kostnaderna för fordonsflyttningens verksamhet måste minska. Förslaget om förkortade uppställningstider bedöms få mycket stor effekt i detta avseende eftersom uppställningskostnaderna idag uppgår till ca två tredjedelar av myndigheternas totala kostnader för fordonsflyttningens verksamhet.

Vidare föreslås att de idag i viss mån oklara bestämmelserna om försäljning av fordon och redovisning av övervärde förtydligas samt även några ytterligare mindre ändringar i syfte att modernisera lagstiftningen. Härutöver föreslås ett särskilt undantag i ianspråktagandelagen i syfte att motverka det omsättningshinder som idag finns beträffande fordon som tillfaller staten eller kommunen enligt flyttningslagstiftningen.



Utredaren har också haft i uppdrag att utreda om det bör införas en möjlighet att vägra ägarbyte i vägtrafikregistret om den nya fordonsägaren redan är registrerad på ett stort antal fordon eller om denne har omfattande fordonsrelaterade skulder. Utredarens samlade bedömning är att det inte bör införas någon ny möjlighet att vägra ägarbyte. En sådan bestämmelse riskerar att få motsatt effekt och i stället leda en till ökad användning av fordonsmålvakter och kvalitetsbrister i vägtrafikregistret. Om en säljare tvingas stå kvar som fordonsägare i vägtrafikregistret för att en anmälan om ägarbyte vägras, blir säljaren en ofrivillig fordonsmålvakt åt köparen. Den köpare som vill övervältra sina fordonsrelaterade skatter och avgifter på en fordonsmålvakt kan utnyttja en sådan reglering till detta. Missvisande uppgifter i vägtrafikregistret påverkar i sin tur bl.a. omsättningen av fordon negativt och strider mot ett av de grundläggande ändamålen med registret. Tillförlitligheten av ägaruppgifterna i vägtrafikregistret bör snarast stärkas upp. Detta bör enligt utredaren ske genom en digitalisering av registreringsförfarandet, innefattandes krav på e-legitimation och avskaffande av möjligheten att retroaktivt kunna registrera ett ägarbyte. Det ingår dock inte i utredarens uppdrag att överväga några digitaliseringslösningar och några konkreta förslag lämnas därför inte i dessa delar.

I uppdraget ingår emellertid att lämna fullständiga författningsförslag till en ny möjlighet att vägra ägarbyte, även om utredaren inte finner att en sådan lösning bör införas. Mot denna bakgrund lämnar utredaren i avsnitt 1.6 ett författningsförslag om att Transportstyrelsen inte ska registrera ett ägarbyte om den nya fordonsägaren har fordonsrelaterade skulder som uppgår till mer än 50 000 kr. Enligt utredaren avgränsar sig en sådan vägransgrund tydligast mot fordonsmålvakter och andra personer som av uppenbar ovilja eller oförmåga inte betalar sina fordonsrelaterade skatter och avgifter.

Utredaren förordar dock en alternativ lösning på problematiken; ett ägarbundet användningsförbud jämte utökade möjligheter för polisen att ingripa mot dessa fordon. Utredarens alternativa författningsförslag framgår av kapitel 2. Förslaget innebär i korthet att alla fordonsägarens registrerade fordon automatiskt förses med ett ägarbundet användningsförbud om den registrerade fordonsägaren har mer än 50 000 kr i fordonsrelaterade skulder. Polismyndigheten ska i sin tur kunna omhänderta ett fordon som omfattas av ett ägarbundet användningsförbud. Sanktionen träffar

alltså själva användningen av fordonet. För att få tillbaka ett omhändertaget fordon krävs att kostnaderna för omhändertagandet och att alla fordonsägarens fordonsrelaterade skulder betalas. Om fordonet inte hämtas ut har Polismyndigheten rätt att sälja eller skrota fordonet. Förslaget om ett ägarbundet användningsförbud får därmed konsekvenser för både fordonsmålvakterna och för brukarna av deras fordon, dvs. de som missbrukar systemet. Man undviker också den problematik med ofrivilliga målvakter och de kvalitetsbrister i vägtrafikregistret som en ny möjlighet att vägra ägarbyte skulle innebära. Utredaren bedömer att förslaget om ett ägarbundet användningsförbud i kombination med en utökad möjlighet för polisen att omhänderta dessa fordon i trafik skulle ha den enskilt största effekten på målvaktsproblematiken. Förslaget får även som en följd effekt att fler fordon kommer att kunna tas i anspråk av Kronofogdemyndigheten eftersom ett exekutivt förfarande ska ha företräde. Oavsett om något av de alternativa författningsförslagen genomförs framstår det som angeläget att Polismyndigheten får utökade möjligheter att ingripa mot målvaktsfordon. Utredaren föreslår därför att det under alla omständigheter införs en ny möjlighet för Polismyndigheten att omhänderta fordon om fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder över 50 000 kr.

Avslutningsvis bedömer utredaren att frågorna om hur myndigheterna ska hantera falska identiteter i vägtrafikregistret och lämpligheten i att utvisade personer kan vara registrerade fordonsägare bör ses över i särskild ordning. Problematiken kan dock till viss del hanteras genom utredarens förslag om ett ägarbundet användningsförbud. Om fordonen är kvar i landet och fordonsägaren har fordonsrelaterade skulder över 50 000 kr kan dessa fordon omhändertas av Polismyndigheten.

# 1 Författningsförslag

## 1.1 Förslag till lag (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon

Härigenom föreskrivs följande.

### Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag ger Polismyndigheten möjlighet att omhänderta ett fordon om

1. fordonets ägare har stora fordonsrelaterade skulder, eller
2. fordonet omfattas av ett ägarbundet användningsförbud.

Föremål som finns på eller i ett fordon anses vid tillämpningen av denna lag höra till fordonet.

### Definitioner

2 § I denna lag avses med

1. *fordonsrelaterade skulder*: obetalda och förfallna skatter eller avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (2004:629) om trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

2. *fordonets ägare*: den som är antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register vid tidpunkten för Polismyndighetens beslut enligt 3 eller 4 §. I fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, den som är innehavare och i fråga om avregistrerat

fordon, den som senast varit antecknad som fordonets ägare. Om fordonets ägare inte har fyllt 18 år, den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller, i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

### **Beslut om omhändertagande**

**3 §** Polismyndigheten får omhänderta ett fordon om

1. fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kr, eller

2. fordonet omfattas av ett ägarbundet användningsförbud enligt 26 a § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning.

En polisman som har beslutat om ett omhändertagande enligt första stycket ska skyndsamt anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå.

Polismyndigheten ska underrätta Kronofogdemyndigheten om ett omhändertagande enligt första stycket. Om ett exekutivt förfarande har inletts ska vidare åtgärder inte vidtas så länge det förfarandet pågår. Handläggningen av omhändertagandet ska återupptas om det exekutiva förfarandet avslutas utan att fordonet säljs eller om verkställighet inte sker i fordonet.

### **Beslut om omedelbar skrotning**

**4 §** Polismyndigheten får besluta att ett fordon som har omhändertagits enligt 3 § ska skrotas omedelbart om fordonets värde vid omhändertagandet understiger en femtedel av det då gällande prisbasbeloppet enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken.

En polisman som har beslutat om omedelbar skrotning enligt första stycket ska skyndsamt anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om beslutet ska bestå.

I sådana fall som avses i första stycket får ett fordon skrotas omedelbart även om fordonet inte tillhör den person som använde fordonet vid omhändertagandet.

## Behovs- och proportionalitetsprinciperna

5 § En åtgärd enligt denna lag får vidtas endast om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Måste tvång tillgripas, ska detta ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet ska uppnås.

## Underrättelse och delgivning

6 § Föraren, annan från vilken fordonet omhändertagits och fordonets ägare ska snarast delges beslutet om omhändertagande eller skrotning och underrättas om hur fordonet kan komma att hanteras. Underrättelse av möjligheten att begära omprövning ska också ske.

Om fordonets ägare inte kan anträffas, ska Polismyndigheten kungöra underrättelsen genom anslag i sina lokaler. Fordonets ägare ska anses delgiven underrättelsen inom en månad efter det att kungörelse skett.

## Utlämnning och kostnader

7 § Ett omhändertagande ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för åtgärden.

8 § Fordonets ägare är skyldig att ersätta kostnaden för omhändertagandet och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen.

9 § Om ett omhändertagande består, behöver fordonet inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt 8 § och alla de fordonsrelaterade skulder som fordonets ägare är betalningsansvarig för har betalats.

## Förfarandet om ett omhändertagande består

10 § Ett omhändertaget fordon tillfaller Polismyndigheten  
1. om fordonet inte har hämtats ut inom en månad från det att delgivning av sådan underrättelse som avses i 6 § skett, eller

2. vid den senare tidpunkt när domstols avgörande om att åtgärden ska bestå fått laga kraft.

**11 §** Ett fordon som tillfaller Polismyndigheten enligt denna lag ska hanteras på det sätt som anges i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m.

### **Förfarandet om ett omhändertagande upphör**

**12 §** Om ett omhändertagande upphör ska fordonet lämnas ut till den från vilken fordonet omhändertogs, om det inte finns särskilda skäl att lämna det till någon annan.

Om fordonet inte hämtas ut när ett omhändertagande har upphört, tillämpas lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m.

**13 §** Om ett omhändertagande upphör ska föraren, annan från vilken egendom omhändertagits och fordonets ägare underrättas om att beslutet har upphört att gälla och om hur fordonet kan komma att hanteras.

### **Protokoll**

**14 §** Det ska föras protokoll över beslut enligt denna lag. Av protokollet ska det framgå

1. vad beslutet avser och vilket fordon som åtgärden rör,
2. vem som fattat beslut om åtgärden,
3. grunden för beslutet och tidpunkten när det fattats,
4. vem eller vilka som deltagit vid omhändertagandet,
5. vem eller vilka åtgärden har riktat sig mot,
6. fordonets uppskattade värde, och
7. vad som i övrigt förekommit vid ingripandet.

### **Omprövning**

**15 §** Om föraren eller fordonets ägare skriftligen begär det, ska Polismyndigheten skyndsamt ompröva ett beslut om

omhändertagande eller omedelbar skrotning. Polismyndigheten får besluta att åtgärden ska bestå eller att den ska upphöra.

Polismyndighetens beslut enligt första stycket ska vara skriftligt och, om myndigheten finner att åtgärden ska bestå, innehålla de skäl som beslutet grundas på. Föraren och fordonets ägare ska underrättas om beslutet och hur beslutet kan överklagas.

### Överklagande

**16 §** Ett beslut enligt 15 § som innebär att åtgärden ska bestå får överklagas skriftligen till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits utan begränsning till viss tid. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

**17 §** Vid domstolens handläggning tillämpas lagen (1996:242) om domstolsärenden.

**18 §** Domstolen får besluta att åtgärden ska bestå eller att den ska upphöra.

**19 §** Har skälen för åtgärden upphört, ska Polismyndigheten upphäva omhändertagandet eller beslutet om omedelbar skrotning.

### Polismyndighetens föreskrifter

**20 §** Polismyndigheten får meddela ytterligare föreskrifter för verkställigheten av denna lag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.

## 1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.

Härigenom förskrivs i fråga om lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.

*dels att 1, 7 och 8 §§ ska ha följande lydelse,*

*dels att det ska införas en ny paragraf, 2 d §, av följande lydelse.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

Denna lag gäller, om inte annat följer av lag eller annan författning, egendom som

1. tillfallit staten på grund av förverkande,
2. tillfallit staten enligt lagen (1938:121) om hittegods,
3. tagits i förvar enligt lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m.,
4. omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387),
5. omfattas av 27 kap. 8 a §      5. omfattas av 27 kap. 8 a §  
andra stycket rättegångsbalken,      andra stycket rättegångsbalken,  
*eller*
6. omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

6. omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, *eller*

7. omfattas av 11 eller 12 § andra stycket lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon.

### 2 d §

*Ett fordon som omfattas av 11 eller 12 § andra stycket lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon ska finnas tillgängligt hos Polismyndigheten för avhämtning i minst en månad efter delgivning av sådan under-*

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1438.



*rättelse som avses i 13 § den lagen eller, om sådan underrättelse inte ska lämnas, efter det att en underrättelse som anges i 6 § samma lag har delgivits. Om fordonet inte hämtas ut inom den tiden, ska fordonet hanteras på det sätt som anges i denna lag.*

7 §<sup>2</sup>

Gör ägaren eller någon annan rättsinnehavare anspråk på egendom som tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken eller egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska den lämnas ut till rättsinnehavaren efter beslut av den myndighet som förvarar egendomen, om egendomen inte redan har sålts eller förstörts.

Gör ägaren eller någon annan rättsinnehavare anspråk på egendom som tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken, egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd eller egendom som omfattas av 11 eller 12 § andra stycket lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon ska den lämnas ut till rättsinnehavaren efter beslut av den myndighet som förvarar egendomen, om egendomen inte redan har sålts eller förstörts.

Har egendomen reparerats eller på annat sätt förbättrats, är den som gör anspråk på egendomen enligt första stycket skyldig att betala kostnaden för förbättringen innan egendomen lämnas ut. Betalas inte förbättringskostnaden inom en månad efter det att särskild uppmaning delgivits rättsinnehavaren, får egendomen säljas i den ordning som anges i denna lag.

---

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:1438.

8 §<sup>3</sup>

Försäljning av egendom som tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken *eller* egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd sker för statens räkning.

Försäljning av egendom som tagits i förvar med stöd av lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken, egendom som omfattas av 17 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd *eller egendom som omfattas av 11 eller 12 § andra stycket lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon* sker för statens räkning.

Har egendomen sålts, har ägaren eller någon annan rättsinnehavare rätt till ersättning. Ersättning betalas inte med högre belopp än som har influtit vid försäljningen. I de fall som avses i 7 § andra stycket ska kostnaden för förbättringen avräknas från ersättningen.

Ansökan om ersättning prövas av den myndighet som beslutat om försäljningen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.

---

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2014:1438.

### 1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

Härigenom förskrivs i fråga om lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

*dels* att 1, 2 a–6, 7 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 6 a §, och närmast före 1, 3, 5 och 7 §§, nya rubriker av följande lydelse,

*dels* att det närmast före 2 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Bemyndiganden samt flyttning och omhändertagande av fordon i särskilt angivna fall”,

*dels* att det närmast före 9 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Föremål på eller i ett fordon”,

*dels* att det närmast före 10 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Överklagande”.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### *Definitioner*

#### 1 §<sup>4</sup>

I denna lag förstås med

1. fordon: varje anordning som är eller har varit försedd med hjul, band, medar eller liknande och som inrättats huvudsakligen för färd på marken på annat sätt än på skenor,

2. registrerat fordon: fordon som är upptaget i vägtrafikregistret, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register,

3. fordonsvrak: fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde,

4. fordonets ägare:

– för fordon upptagna i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för beslut om flyttning, och

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2006:561.

– för oregistrerade fordon, den civilrättsliga ägaren.

5. fordonsrelaterade skulder: obetalda och förfallna skatter eller avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (2004:629) om trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller, i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, innehavaren och i fråga om *övergivet* fordon, den som senast varit ägare.

Om ägaren av ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret eller den som enligt andra stycket likställs med *ägaren* inte har fyllt 18 år, tillämpas det som sägs i lagen om ett fordons ägare i stället på den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller

2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förar-

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller, i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, innehavaren och i fråga om *avregistrerat* fordon, den som senast varit *antecknad* som fordonets ägare.

Om ägaren av ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret eller den som enligt andra stycket likställs med *fordonets ägare* inte har fyllt 18 år, tillämpas det som sägs i lagen om ett fordons ägare i stället på den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller

2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förar-

behörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet. behörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Vad som sägs i lagen om markägare gäller också den som på grund av avtal har rätt att upplåta ett område för parkering eller att förbjuda parkering inom området.

#### 2 a §<sup>5</sup>

Regeringen får meddela föreskrifter om rätt för staten eller för en kommun att i vissa fall flytta ett fordon som är parkerat i strid mot föreskrifter om parkering eller stannande enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, om fordonets ägare har obetalda och förfallna skulder *avseende avgifter enligt samma lag.*

Regeringen får meddela föreskrifter om rätt för staten eller för en kommun att i vissa fall flytta ett fordon som är parkerat i strid mot föreskrifter om parkering eller stannande enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift *eller mot förbud eller villkor enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering,* om fordonets ägare har obetalda och förfallna *fordonsrelaterade* skulder.

#### *Uppställningsplats*

#### 3 §<sup>6</sup>

Fordon som flyttas med stöd av denna lag *skall* förvaras på en särskild för ändamålet avsedd uppställningsplats eller ställas så nära den plats där de anträffades att de lätt kan återfinnas.

Fordonsvrak *skall* i stället skrotas eller undanskaffas på annat sätt, så snart det lämpligen kan ske. I beslut om flyttning *skall* anges om fordonet är att anse som fordonsvrak.

Fordon som flyttas med stöd av denna lag *ska* förvaras på en särskild för ändamålet avsedd uppställningsplats eller ställas så nära den plats där de anträffades att de lätt kan återfinnas.

Fordonsvrak *ska* i stället skrotas eller undanskaffas på annat sätt, så snart det lämpligen kan ske. I beslut om flyttning *ska* anges om fordonet är att anse som fordonsvrak.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2014:448.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 1984:320.

4 §<sup>7</sup>

Flyttning av fordon som inte är fordonsvrak *skall* utföras så att fordonen och föremål som hör till dessa inte tillfogas onödig skada.

När fordon förvaras på särskild uppställningsplats, *skall* nödvändiga åtgärder vidtas för att de inte *skall* skadas eller brukas obehörigen under förvaringen.

Flyttning av fordon som inte är fordonsvrak *ska* utföras så att fordonen och föremål som hör till dessa inte tillfogas onödig skada.

När fordon förvaras på särskild uppställningsplats, *ska* nödvändiga åtgärder vidtas för att de inte *ska* skadas eller brukas obehörigen under förvaringen.

*Underrättelse  
och rättsverkningar*

5 §<sup>8</sup>

När ett beslut om flyttning av ett registrerat fordon har meddelats, *skall* den myndighet som meddelat beslutet underrätta *ägaren* så snart det kan ske. Detsamma gäller om ett flyttningsbeslut har meddelats avseende ett fordon som inte är registrerat och det genom märkning eller på annat sätt omedelbart framgår vem som är fordonets ägare. I fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år *skall* även den som har upplåtit nyttjanderätten (ut-  
hyraren) underrättas.

Om ett fordon har flyttats till en särskild uppställningsplats och *ägaren* inte har kunnat anträffas, *skall* den myndighet

När ett beslut om flyttning av ett registrerat fordon har meddelats, *ska* den myndighet som meddelat beslutet underrätta *fordonets ägare* så snart det kan ske. Detsamma gäller om ett flyttningsbeslut har meddelats avseende ett fordon som inte är registrerat och det genom märkning eller på annat sätt omedelbart framgår vem som är fordonets ägare. I fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år *ska* även den som har upplåtit nyttjanderätten (ut-  
hyraren) underrättas.

Om ett fordon har flyttats till en särskild uppställningsplats och *fordonets ägare* inte har kunnat anträffas, *ska* den

---

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2003:637.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2003:637.

som verkställt flyttningen kungöra den genom anslag i myndighetens lokal. Om det flyttade fordonet är registrerat *skall* myndigheten dessutom vidta de fortsatta undersökningar och åtgärder som kan anses motiverade för att underrätta fordonets ägare om flyttningen.

I fall då ett fordon har flyttats till en särskild uppställningsplats, *skall* underrättelsen enligt första stycket innehålla upplysning om vad som enligt 6 § blir följderna om fordonet inte avhämtas inom där angiven tid. Kungörelse enligt andra stycket *skall* innehålla uppgift om följderna enligt 6 § av att *ägaren* efter där angiven tid fortfarande är okänd

myndighet som verkställt flyttningen kungöra den genom anslag i myndighetens lokal. Om det flyttade fordonet är registrerat *ska* myndigheten dessutom vidta de fortsatta undersökningar och åtgärder som kan anses motiverade för att underrätta fordonets ägare om flyttningen.

I fall då ett fordon har flyttats till en särskild uppställningsplats, *ska* underrättelsen enligt första stycket innehålla upplysning om vad som enligt 6 § blir följderna om fordonet inte avhämtas inom där angiven tid. Kungörelse enligt andra stycket *ska* innehålla uppgift om följderna enligt 6 § av att *fordonets ägare* efter där angiven tid fortfarande är okänd.

### 6 §<sup>9</sup>

Ett fordon som förvaras på särskild uppställningsplats tillfaller kommunen om beslutet om flyttning har verkställts av en kommunal myndighet och i annat fall staten om

1. *ägaren* har delgetts sådan underrättelse som avses i 5 § och inte hämtat fordonet inom en månad därefter,

2. *ägaren* inte har hämtat fordonet inom *tre månader* efter det att kungörelse skedde enligt 5 §, eller

3. *ägaren* får anses ha uppgett sin rätt till fordonet.

Fordonsvrak som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

1. *fordonets ägare* har delgetts sådan underrättelse som avses i 5 § och inte hämtat fordonet inom en månad därefter,

2. *fordonets ägare* inte har hämtat fordonet inom *en månad* efter det att kungörelse skedde enligt 5 §, eller

3. *fordonets ägare* får anses ha uppgett sin rätt till fordonet.

tillfaller omedelbart kommunen

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2014:448.

*Värdet av ett fordon som flyttats med stöd av 2 a § och som därefter tillfaller staten eller kommunen enligt första stycket ska, efter det att kostnaderna enligt 7 § betalats, tillgodoräknas ägaren genom avräkning mot dennes obetalda och förfallna avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. Avräkning ska i första hand ske mot de äldsta skulderna.*

#### *6 a §*

*Om en försäljning kan förväntas ge ett överskott efter avräkning av kostnaderna enligt 7 § ska ett fordon som tillfaller kommunen eller staten enligt 6 § säljas.*

*Har ett fordon sålts, ska likviden tillgodoräknas fordonets ägare genom avräkning mot kostnaderna enligt 7 § och, om fordonet har flyttats med stöd av 2 a §, fordonsägarens fordonsrelaterade skulder. Avräkning ska i första hand ske mot de äldsta skulderna. Eventuellt kvarstående likvid ska utbetalas till fordonets ägare.*

*Om en försäljning inte kan förväntas ge ett överskott ska fordonet skrotas.*



*Kostnader och utlämning*7 §<sup>10</sup>

Ägaren av ett fordon som har flyttats med stöd av denna lag är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger inte, om *ägaren* gör sannolikt att fordonet frånhänts honom genom brott.

Vid beräkning av ersättningen *skall* fordonets värde dras av från kostnaderna om äganderätten har övergått enligt 6 §.

Kostnader, som inte tas ut av *ägaren*, *skall* bäras av staten eller, om flyttningsbeslutet har verkställts av kommunal myndighet, av kommunen. Vid flyttning enligt 2 § andra eller tredje stycket *skall* sådana kostnader i stället bäras av den som begärt flyttningen.

Regeringen bemyndigas föreskriva om ytterligare undantag från ersättningsskyldigheten.

8 §<sup>11</sup>

Ett fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats behöver inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt 7 § har betalats. Vid exekutiv försäljning har kostnader enligt 7 § företräde framför sådan fordran som avses i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.

Ett fordon som har flyttats med stöd av 2 a § och som inte är utmätt behöver inte heller

Ägaren av ett fordon som har flyttats med stöd av denna lag är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger inte, om *fordonets ägare* gör sannolikt att fordonet frånhänts honom genom brott.

Vid beräkning av ersättningen *ska* fordonets värde dras av från kostnaderna om äganderätten har övergått enligt 6 §.

Kostnader, som inte tas ut av *ägaren*, *ska* bäras av staten eller, om flyttningsbeslutet har verkställts av kommunal myndighet, av kommunen. Vid flyttning enligt 2 § andra eller tredje stycket *ska* sådana kostnader i stället bäras av den som begärt flyttningen.

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2003:637.

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2014:448.

lämnas ut förrän de förfallna avgifter, som *ägaren* är betalningsansvarig för enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, har betalats.

lämnas ut förrän de förfallna avgifter, som *fordonets ägare* är betalningsansvarig för enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, har betalats.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.

## 1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom förskrivs att 2 § lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2020:508*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

Vid indrivning av sådana fordringar som anges i 1 § får Kronofogdemyndigheten besluta att ta i anspråk det fordon som skatten eller avgiften avser för betalning av gäldenärens skuld om

1. gäldenären saknar utmättningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulden, och

2. fordonet inte tillhör eller kan anses tillhöra gäldenären enligt bestämmelserna i utsökningsbalken.

Ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning får inte tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen.

Ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning *eller vid en försäljning med stöd av 6 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall* får inte tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen. *Uppgifter om överlåtelsedatum och att fordonet inte kan tas i anspråk för vissa skulder ska föras in i vägtrafikregistret efter anmälan av försäljande myndighet.*

I fråga om ianspråktagande enligt första stycket är i övrigt bestämmelserna om utmätning i utsökningsbalken tillämpliga. Det som föreskrivs i annan lag om utmätning tillämpas även för ianspråktagande.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.

## 1.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall

Härigenom förskrivs i fråga om förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall

*dels* att 2–4, 6–8, 10, 11, 13, 14 och 16–18 §§ ska ha följande lydelse,  
*dels* att det närmast före 2, 2 a och 3 §§ ska införas nya rubriker av följande lydelse,

*dels* att det närmast före 1 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Tillämpningsområde” och

att det närmast före 19 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Polismyndighetens föreskrifter”.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### *Flyttningsgrunder*

#### 2 §<sup>12</sup>

Utöver vad som framgår av 2 § andra och tredje styckena lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall får ett fordon flyttas i följande fall.

1. Om det är uppställt på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs.

2. Om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering och

a. försvårar snöröjning, renhållning eller annat arbete på väg,

b. det finns stor risk för att fara uppstår, eller

c. fordonet varit fortlöpande uppställt på samma plats under minst tre dygn.

3. Om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering och

a. fordonet enligt uppgift i vägtrafikregistret är belagt med körförbud enligt fordonsförordningen (2009:211) eller enligt den upphävda fordonsförordningen (2002:925),

b. det för fordonet enligt uppgift i vägtrafikregistret gäller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonskatt eller lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,

---

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2019:385.

c. fordonet är trafikförsäkringspliktigt enligt trafikskadelagen (1975:1410) och enligt uppgift i vägtrafikregistret saknar föreskriven trafikförsäkring,

d. fordonet ska vara registrerat men saknar registreringsskylt eller annars inte kan identifieras på platsen,

e. det till stöd för uppställningen har åberopats ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade som är ogiltigt eller som har anmälts stulet eller förlorat hos Polismyndigheten, *eller*

*f. fordonets ägare har skulder avseende avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift som uppgår till mer än 5 000 kronor.*

d. fordonet ska vara registrerat men saknar registreringsskylt eller annars inte kan identifieras på platsen, *eller*

e. det till stöd för uppställningen har åberopats ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade som är ogiltigt eller som har anmälts stulet eller förlorat hos Polismyndigheten.

4. Om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering

a. på en parkeringsplats som är reserverad för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade,

b. i ett körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.,

c. på en hållplats enligt 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276),

d. på eller inom fem meter före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart, eller

e. på en gång- eller cykelbana eller i ett cykelfält.

5. Om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering på en plats där det gäller förbud mot att stanna eller parkera för fordon annat än för på- eller avlastning av gods.

6. Om det är uppställt på en offentlig plats som upplåtits för parkering och det huvudsakliga syftet med uppställningen uppenbarligen är något annat än parkering av fordonet.

7. Om det är ett fordonsvrak.

8. Om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering på en parkeringsplats som är reserverad för fordon som avses i 10 kap. 2 § tredje stycket trafikförordningen.

9. Om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering, eller mot förbud eller villkor enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, och fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 5 000 kr.

### *Underrättelse till Kronofogdemyndigheten*

#### 2 a §<sup>13</sup>

Den myndighet som beslutat om flyttning enligt 2 § 3 f ska underrätta Kronofogdemyndigheten om beslutet. Om ett exekutivt förfarande har inletts, ska vidare åtgärder för flyttning inte vidtas så länge det förfarandet pågår. Handläggningen av flyttningsärendet ska återupptas om det exekutiva förfarandet avslutas utan att fordonet säljs eller om verkställighet inte sker i fordonet.

Den myndighet som beslutat om flyttning enligt 2 § 9 ska underrätta Kronofogdemyndigheten om beslutet. Om ett exekutivt förfarande har inletts, ska vidare åtgärder för flyttning inte vidtas så länge det förfarandet pågår. Handläggningen av flyttningsärendet ska återupptas om det exekutiva förfarandet avslutas utan att fordonet säljs eller om verkställighet inte sker i fordonet.

### *Flyttningsförfarandet och flyttande myndigheter*

#### 3 §

Beslut om flyttning *skall* föregås av utredning. Vid utredningen *skall* protokoll föras. Beslutet *skall* antecknas på protokollet.

Beslut om flyttning *ska* föregås av utredning. Vid utredningen *ska* protokoll föras. Beslutet *ska* antecknas på protokollet.

---

<sup>13</sup> Senaste lydelse 2014:449.

4 §<sup>14</sup>

Beslut om flyttning ska verkställas omedelbart, om det behövs med hänsyn till ändamålet med flyttningen.

I andra fall ska ett skriftligt meddelande fästas på fordonet med en uppmaning till *ägaren* att senast viss angiven dag flytta fordonet. Det ska framgå av meddelandet att fordonet kommer att flyttas om uppmaningen inte följs. Är *ägaren* känd, ska en kopia av meddelandet skickas till honom eller henne så snart det kan ske.

Andra stycket ska alltid tillämpas om ett fordon ska flyttas med stöd endast av *bestämmelserna* i 2 § 3 a, b, eller c eller 2 § 8.

I andra fall ska ett skriftligt meddelande fästas på fordonet med en uppmaning till *fordonets ägare* att senast viss angiven dag flytta fordonet. Det ska framgå av meddelandet att fordonet kommer att flyttas om uppmaningen inte följs. Är *fordonets ägare* känd, ska en kopia av meddelandet skickas till honom eller henne så snart det kan ske.

Andra stycket ska alltid tillämpas om ett fordon ska flyttas med stöd endast av *bestämmelsen* i 2 § 8.

## 6 §

Undanskaffande av fordonsvrak på andra sätt än genom skrotning *skall* ske så att det inte uppkommer olägenheter från hälso- och miljövårdssynpunkt.

Undanskaffande av fordonsvrak på andra sätt än genom skrotning *ska* ske så att det inte uppkommer olägenheter från hälso- och miljövårdssynpunkt.

## 7 §

Ett fordon som inte transporteras till en särskild uppställningsplats *skall* ställas upp inom synhåll från den ursprungliga uppställningsplatsen. Om det inte lämpligen kan ske, *skall* fordonet ställas upp inom synhåll från en vägkorsning som är belägen i omedelbar närhet av

Ett fordon som inte transporteras till en särskild uppställningsplats *ska* ställas upp inom synhåll från den ursprungliga uppställningsplatsen. Om det inte lämpligen kan ske, *ska* fordonet ställas upp inom synhåll från en vägkorsning som är belägen i omedelbar närhet av

<sup>14</sup> Senaste lydelse 2010:220.

den ursprungliga uppställningsplatsen.

den ursprungliga uppställningsplatsen.

8 §<sup>15</sup>

Kommunen, Polismyndigheten eller *Trafikverkets region* svarar för de särskilda uppställningsplatserna.

Kommunen, Polismyndigheten eller *Trafikverket* svarar för de särskilda uppställningsplatserna.

Sådana platser ska vara inhägnade och tillfredsställande bevakade.

## 10 §

När ett fordon har flyttats så som anges i 7 §, *skall* ett meddelande om vilken myndighet som verkställt flyttningen genast fästas på fordonet.

När ett fordon har flyttats så som anges i 7 §, *ska* ett meddelande om vilken myndighet som verkställt flyttningen genast fästas på fordonet.

11 §<sup>16</sup>

Underrättelse om flyttningsbeslut i fråga om ett registrerat fordon *skall* delges ägaren till fordonet.

Underrättelse om flyttningsbeslut i fråga om ett registrerat fordon *ska* delges ägaren till fordonet.

## 13 §

En fordonsägares ersättnings- skyldighet bestäms särskilt för var och en av följande åtgärder: 1. transport av fordonet, 2. förvaring av fordonsvrak i avvaktan på att det undanskaffas, 3. skrotning eller undanskaffande på annat sätt av fordonsvrak, 4. förvaring och tillsyn av fordonet på särskild uppställningsplats, 5. värdering av fordonet, 6. *kungörelse om flyttning* av fordonet.

En fordonsägares ersättnings- skyldighet bestäms särskilt för var och en av följande åtgärder: 1. transport av fordonet, 2. förvaring av fordonsvrak i avvaktan på att det undanskaffas, 3. skrotning eller undanskaffande på annat sätt av fordonsvrak, 4. förvaring och tillsyn av fordonet på särskild uppställningsplats, 5. värdering av fordonet, 6. *försäljning* av fordonet.

<sup>15</sup> Senaste lydelse 2014:1250.

<sup>16</sup> Senaste lydelse 2003:639.



Ersättningen beräknas med hänsyn till de faktiska utgifterna och i övrigt efter skälig uppskattning av kostnaden för åtgärden.

Om fordonets värde *skall* Om fordonets värde *ska*  
avräknas vid beräkning av avräknas vid beräkning av  
kostnaderna, *skall* en särskild kostnaderna, *ska* en särskild  
värderingsman anlitas. värderingsman anlitas.

14 §<sup>17</sup>

Ägaren till ett fordon som har flyttats enligt 2 § 1 är inte skyldig att ersätta kostnaderna för flyttningen, om *ägaren* gör sannolikt att förhållandena vid uppställningen var sådana att han eller hon inte hade anledning att räkna med att fara eller hinder skulle uppstå.

Ägaren till ett fordon som har flyttats enligt 2 § 1 är inte skyldig att ersätta kostnaderna för flyttningen, om *denne* gör sannolikt att förhållandena vid uppställningen var sådana att han eller hon inte hade anledning att räkna med att fara eller hinder skulle uppstå.

16 §<sup>18</sup>

Beslut om att flytta fordon som inte är fordonsvrak får meddelas och verkställas av

1. Polismyndigheten,
2. kommunal myndighet i en kommun som svarar för parkeringsövervakning enligt lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. inom det område som parkeringsövervakningen ska omfatta enligt kommunens beslut, och
3. *Trafikverkets region* när det gäller flyttning enligt 2 § 2 av fordon som står uppställda inom vägområdet för sådan allmän väg som staten är väghållare för.
3. *Trafikverket* när det gäller flyttning enligt 2 § 1, 2, 4 eller 6 av fordon som står uppställda inom *eller i anslutning till* vägområdet för sådan allmän väg som staten är väghållare för.

På begäran av annan kommun än sådan som avses i första stycket 2 får länsstyrelsen bestämma att en kommunal myndighet får meddela beslut om och verkställa flyttning enligt 2 § 2 a och c.

<sup>17</sup> Senaste lydelse 2003:639.

<sup>18</sup> Senaste lydelse 2014:1250.

När två eller flera myndigheter får meddela beslut om och verkställa flyttning av fordon inom samma område ska samråd ske mellan myndigheterna om hur dessa uppgifter ska fördelas.

17 §<sup>19</sup>

Beslut om att enligt 2 § andra och tredje styckena lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall flytta fordon som inte är fordonsvrak får meddelas endast på begäran av markägaren. I fall som avses i 2 § tredje stycket lagen om flyttning av fordon i vissa fall *skall* markägaren visa att fordonsägaren har underrättats om att fordonet inte får vara parkerat på platsen eller, om fordonets ägare inte anträffats, visa när försöken att underrätta denne påbörjades.

Beslut om att enligt 2 § andra och tredje styckena lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall flytta fordon som inte är fordonsvrak får meddelas endast på begäran av markägaren. I fall som avses i 2 § tredje stycket lagen om flyttning av fordon i vissa fall *ska* markägaren visa att fordonsägaren har underrättats om att fordonet inte får vara parkerat på platsen eller, om fordonets ägare inte anträffats, visa när försöken att underrätta denne påbörjades.

Beslut om att enligt 2 § 2 a flytta fordon som inte är fordonsvrak får meddelas endast efter begäran av den vars verksamhet hindras eller försvåras.

18 §<sup>20</sup>

Beslut om att flytta ett fordonsvrak får meddelas och verkställas av

1. kommunen, och
2. *Trafikverkets region* om vraket finns inom vägområde för allmän väg där staten är väghållare.
2. *Trafikverket* om vraket finns inom *eller i anslutning till* vägområde för allmän väg där staten är väghållare.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2021.

<sup>19</sup> Senaste lydelse 2004:21.

<sup>20</sup> Senaste lydelse 2010:279.

## 1.6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning

Härigenom förskrivs i fråga om förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning

*dels* att 1 kap. 3 § och 15 kap. 7 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 5 kap. 7 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 3 §

Termer och uttryck som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Termer och uttryck som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner och 2 § 1 lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon.

### 5 kap.

#### 7 a §

*Transportstyrelsen ska inte registrera ett ägarbyte om den nya ägaren har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kr.*

*I den totala skulden ska inte räknas in skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.*

**15 kap.**

## 7 §

Transportstyrelsen får i enskilda fall besluta

1. om undantag från plikten att registrera fordon och från regler om användning av fordon i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,

2. om undantag från bestämmelserna i 2 kap. 8 § och 4 kap. 13 och 14 §§ för typgodkända fordon i slutserier,

3. att tilldela ett fordon ett annat registreringsnummer än det som har tilldelats i samband med registreringen av fordonet,

4. i en fråga som avses i 1 § första stycket 4–6,

5. om anslutning till vägtrafikregistret för direktanmälan, *och*

6. att rätten till en personlig fordonsskylt får överlåtas på någon annan.

5. om anslutning till vägtrafikregistret för direktanmälan,

6. att rätten till en personlig fordonsskylt får överlåtas på någon annan, *och*

*7. om undantag från bestämmelsen i 5 kap. 7 a § om att inte registrera ett ägarbyte.*

## 8 §

Ett beslut om undantag enligt 7 § första stycket 1 får förenas med villkor, och meddelas endast om det finns särskilda skäl och undantaget inte innebär en fara för trafiksäkerheten.

Ett beslut om undantag enligt 7 § första stycket 1 *eller* 7 får förenas med villkor, och meddelas endast om det finns särskilda skäl och undantaget inte innebär en fara för trafiksäkerheten.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2021.

## 2 Alternativt författningsförslag

### 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning

Härigenom förskrivs i fråga om lagen (2019:370) om fordons registrering och användning

*dels att 2, 28 och 30 §§ ska ha följande lydelse,*

*dels att rubriken närmast före 26 § ska lyda "Hindrande av fortsatt färd och ägarbundet användningsförbud,*

*dels att det ska införas en ny paragraf, 26 a §, av följande lydelse.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 2 §

Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

*Uttrycket fordonsrelaterade skulder i denna lag har samma betydelse som i 2 § 1 lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon.*

#### 26 a §

*Ett registrerat fordon får endast användas om den registrerade fordonsägaren betalar sina fordonsrelaterade skulder inom föreskriven tid. Ett sådant ägarbundet användningsförbud inträder när den totala skulden uppgår till mer än 50 000 kr. I den*

*totala skulden ska inte räknas in skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.*

*Ett fordon som omfattas av ett användningsförbud enligt första stycket kan omhändertas med stöd av lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon.*

*Ett ägarbundet användningsförbud gäller till dess att*

- 1. fordonsägarens totala skuld är betald, eller*
- 2. ett ägarbyte av fordonet har registrerats.*

### 30 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om undantag från bestämmelserna i denna lag om plikten att registrera fordon *och* om användning av fordon. Ett sådant beslut får förenas med villkor.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om undantag från bestämmelserna i denna lag om plikten att registrera fordon, om användning av fordon *och om ett ägarbundet användningsförbud*. Ett sådant beslut får förenas med villkor.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.

## 2.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning

Härigenom förskrivs att 15 kap. 7 och 8 §§ förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning ska ha följande lydelse.

### 15 kap.

#### 7 §

Transportstyrelsen får i enskilda fall besluta

1. om undantag från plikten att registrera fordon och från regler om användning av fordon i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,

2. om undantag från bestämmelserna i 2 kap. 8 § och 4 kap. 13 och 14 §§ för typgodkända fordon i slutserier,

3. att tilldela ett fordon ett annat registreringsnummer än det som har tilldelats i samband med registreringen av fordonet,

4. i en fråga som avses i 1 § första stycket 4–6,

5. om anslutning till vägtrafikregistret för direktanmälan, *och*

5. om anslutning till vägtrafikregistret för direktanmälan, *och*

6. att rätten till en personlig fordonsskylt får överlåtas på någon annan.

6. att rätten till en personlig fordonsskylt får överlåtas på någon annan, *och*

*7. om undantag från bestämmelsen om ett ägarbundet användningsförbud i 26 a § i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning.*

#### 8 §

Ett beslut om undantag enligt 7 § första stycket 1 får förenas med villkor, och meddelas endast om det finns särskilda skäl och undantaget inte innebär en fara för trafiksäkerheten.

Ett beslut om undantag enligt 7 § första stycket 1 *eller* 7 får förenas med villkor, och meddelas endast om det finns särskilda skäl och undantaget inte innebär en fara för trafiksäkerheten.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2021.





## 3 Uppdraget, fordonsmålvakter och fordonsrelaterade skulder

### 3.1 Uppdraget

Regeringen beslutade den 16 september 2019 att lämna uppdrag åt hovrättslagmannen Björn Hansson att biträda Infrastrukturdepartementet i en s.k. bokstavsutredning (I 2019:C) angående fordonsmålvakter m.m. Utredarens huvuduppdrag har varit att göra en fullständig översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon. Syftet med utredningen har varit att minska de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna samt att minska förekomsten av fordonsmålvakter och målvaktsfordon. I översynen har ingått att utreda om och i så fall på vilket sätt polisen bör ges utökade möjligheter att ingripa mot fordon med fordonsrelaterade skulder. Vidare har uppdraget innefattat att lämna förslag till ett lämpligt system för hur kostnader i samband med flyttning och förvaring av fordon ska hanteras. Härutöver har utredaren haft i uppdrag att se över ett antal frågor som rör ägarregistreringen i vägtrafikregistret. Uppdraget i denna del har avsett att undersöka möjligheten att vägra ägarbyte om den nya fordonsägaren redan är registrerad på ett stort antal fordon eller om denne har omfattande fordonsrelaterade skulder. Vidare har uppdraget omfattat att utreda frågor som rör ägarregistrering av personer som angett falsk identitet eller som inte har rätt att vistas i riket. Utredaren har slutligen haft i uppdrag att se över möjligheten att införa ett särskilt undantag från ianspråktagandelagen när det gäller statens och kommunernas försäljningar av skuldbelastade fordon. Enligt uppdragsbeskrivningen ska uppdraget redovisas till Infrastrukturdepartementet senast den 1 september 2020. Redovisningstiden har därefter förlängts till den 1 november 2020.

### 3.2 Uppdragets genomförande

I enlighet med vad som angavs i uppdraget har samråd skett med Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Kronofogdemyndigheten och företrädare för kommunsektorn. Utredningen har även varit i kontakt med samt inhämtat material och synpunkter från Trafikverket, Naturvårdsverket, Trafikförsäkringsföreningen, Svenska Parkeringsföreningen, Fastighetsägarna Sverige, Motorbranschens Riksförbund, BIL Sweden, Sveriges Bilåtervinnare Riksförbund, Stena Recycling AB, Finansbolagens Förening och Svenska Bankföreningen. För att kunna göra en kort internationell utblick har utredningen också varit i kontakt med företrädare för danska, finska och norska myndigheter. Hovrättsassessorn Maria Carnheimer har under utredningstiden varit förordnad som utredningens sekreterare.

### 3.3 Promemorians disposition

I kapitel 1–2 presenteras utredarens författningsförslag. Det nya förslaget om Polismyndighetens utökade ingripandemöjligheter samt de ändringar i flyttningslagstiftningen och ianspråktagandelagen som presenteras i avsnitt 1.1–1.5 föreslås under alla omständigheter införas. När det gäller föreslagna ändringar i författningarna om fordons registrering och användning har utredaren lagt två alternativa författningsförslag. Författningsförslaget i kapitel 2 är alternativt i förhållande till förslaget i avsnitt 1.6. I denna del förordar utredaren det alternativa författningsförslaget. En närmare beskrivning av bakgrunden till och innehållet i de alternativa författningsförslagen presenteras i kapitel 6 och 7.

Efter de inledande bakgrundsavsnitten innehåller promemorian i kapitel 5–9 utredarens överväganden i uppdragets olika delfrågor. I kapitel 10 presenteras en kort internationell utblick. Kapitel 11 innehåller en konsekvensanalys och överväganden om ikraftträdande. Slutligen innehåller kapitel 12–13 författningsskomentarer.

### 3.4 Uttryck och målvaktsproblematik

Uttrycken fordonsmålvakt, målvaktsfordon och fordonsrelaterade skulder är vanligt förekommande men saknar entydiga definitioner. Med fordonsmålvakt avses i denna promemoria en person som i vägtrafikregistret är registrerad som ägare till ett fordon i stället för den som faktiskt äger eller brukar fordonet. Syftet med att anlita en fordonsmålvakt är att den faktiska ägaren eller brukaren kan undandra sig det betalningsansvar för fordonsrelaterade skatter och avgifter som åligger den registrerade ägaren. Med uttrycket fordonsrelaterade skulder avses i denna promemoria förfallna och obetalda felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter samt därtill kommande sanktionsavgifter.

En typisk fordonsmålvakt är en person som är registrerad ägare till ett stort antal fordon som målvakten inte brukar själv. Målvakten tjänar i stället pengar på att svart ”hyra ut” dessa fordon till personer som vill dölja sitt fordonsinnehav i syfte att slippa betala fordonsrelaterade skatter och avgifter. Eftersom fordonsmålvakten i regel saknar utmättningsbara tillgångar är målvakten okänslig för de ekonomiska eller rättsliga följderna som kan bli aktuella. Det förekommer även missbruk av personuppgifter vid ägarregistrering, exempelvis användande av falska identiteter, som gör att den registrerade ägaren blir omöjlig att få tag i. Genom registreringen av fordonsmålvakter försvåras eller t.o.m. omöjliggörs indrivningen av de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna. Som framgår nedan uppgår dessa för närvarande till miljardbelopp. Registreringen av fordonsmålvakter ger också upphov till och försvårar indrivningen av privaträttsliga skulder avseende exempelvis trafikförsäkringsavgifter och kontrollavgifter vid olovlig parkering. Även den praktiska tillämpningen av flyttningsslagstiftningen försvåras p.g.a. målvaktsproblematiken. Själva målvaktsfordonen är ofta obesiktigade, oförsäkrade, miljö- och trafikfarliga. Av de fordon som enligt Transportstyrelsen är att betrakta som målvaktsfordon är 92 procent av fordonen mellan 10–35 år gamla och 95 procent av fordonen är avställda. Vidare visar uppgifter från Trafikförsäkringsföreningen att personer med ett stort fordonsinnehav ofta har stora trafikförsäkringsskulder. Det förekommer också att målvaktsfordon används som brottsverktyg i olika kriminella sammanhang. Kriminella aktörer använder sig av fordonsmålvakter för att dölja sin

egen roll i exempelvis narkotikabrottslighet och organiserad stöldbrottslighet. Dessutom bedrivs handel med och utförsel ur landet av avställda, skrotfärdiga och miljöfarliga fordon med hjälp av fordonsmålvakter. Det ligger i sakens natur att själva användandet av fordonsmålvakter gör brottsligheten svårutredd. Problematiken med fordonsmålvakter utgör alltså ett omfattande samhällsproblem.

### **3.5 Lagstiftningsåtgärder mot fordonsmålvakter**

#### **3.5.1 Inledning**

Lagstiftning som syftar till att komma åt problematiken med fordonsmålvakter finns idag i flyttningslagstiftningen och i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter (ianspråktagandelagen). Aktuella bestämmelser i flyttningslagstiftningen återfinns i 2 a § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (LFF) jämte 2 § 3 f förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall (FFF), den s.k. målvaktsparagrafen. I korthet innebär målvaktsparagrafen att vissa felparkerade fordon kan flyttas och omhändertas av Polismyndigheten eller kommunen. Ett ingripande förutsätter dock att fordonets ägare har felparkeringsskulder över 5 000 kr. Möjligheten att omhänderta fordon med stöd av målvaktsparagrafen är således begränsad och dessutom förenad med ytterligare kostnader för det allmänna. Med stöd av ianspråktagandelagen kan vissa skuldbelastade fordon tas i anspråk och säljas av Kronofogdemyndigheten. En grundläggande förutsättning är dock att fordonet har ett exekutivt värde, vilket sällan är fallet med målvaktsfordon.

#### **3.5.2 Utvecklingen under perioden 2006–2015**

Den nya ianspråktagandelagen och målvaktsparagrafen trädde i kraft den 1 juli 2014. Diskussionen om problematiken med fordonsmålvakter har emellertid varit aktuell längre än så. I betänkandet SOU 2006:109 beskrev Parkeringsutredningen problematiken med att personer hyr ut bilar och tar på sig ansvaret för andras felparkeringsavgifter. För att komma åt vad man kallade ”notoriska parkeringssyndare” föreslog utredningen att det i flyttninglagen

skulle införas en bestämmelse om s.k. klampning, dvs. fastlåsning av ett fordon's hjul. Förslaget ledde emellertid inte till lagstiftning. I maj 2009 inkom Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten gemensamt till Regeringskansliet med en rapport innehållande åtgärdsförslag för att minska de fordonsrelaterade skulderna och motverka användningen av fordonsmålvakter (TSV 2009:8959 och KFM 808 21617-03/123). I rapporten togs frågan om klampning åter upp till övervägande, men i stället föreslogs en bestämmelse om omedelbar flyttning vid obetalda felparkeringsavgifter. Detta förslag och ytterligare några av förslagen i rapporten vidareutvecklades i departementspromemorian Fordonsrelaterade skulder (Ds 2012:7). Förslagen utmynnade så småningom i den reglering som inledningsvis redogjorts för; ianspråktagandelagen och målvaktsparagrafen. Regler om användningsförbud och avskyltning vid obetalda trängsel-skatter och infrastrukturavgifter infördes 2015 som ytterligare åtgärder mot bl.a. målvaktsproblematiken.

### 3.5.3 Bidragsförordningen

I budgetpropositionen 2018 uppmärksammades problemet med fordonsmålvakter. Totalt anvisades 75 mnkr (25 mnkr per år under perioden 2018–2020) som ett tillfälligt, riktat statsbidrag till kommuner för att minska förekomsten av fordonsmålvakter. Medlen skulle enligt propositionen användas för att flytta, ställa upp och skrota målvaktsfordon. Mot denna bakgrund trädde den tillfälliga förordningen (2018:1594) om bidrag till kommuner för kostnader för flyttning, uppställning och skrotning av vissa fordon i kraft den 15 november 2018. En förutsättning för bidrag är att fordonet har flyttats med stöd av den s.k. målvaktsparagrafen och att fordonet har skrotats tidigast den 1 januari 2018. Bidrag får enligt förordningen lämnas med maximalt 5 000 kr per fordon. Under budgetåret 2018 utbetalades totalt cirka 11,7 mnkr i bidrag till totalt 18 ansökande kommuner. Bidraget fördelade sig på totalt 2 534 fordon som hade uppfyllt kraven för bidrag. Flest fordon flyttades i storkommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Tillsammans erhöll dessa tre kommuner sammanlagt cirka 10,8 mnkr i bidrag för 2 309 flyttade, uppställda och skrotade fordon.

### 3.5.4 Ds 2018:33

Införandet av ianspråktagandelagen och ändringarna i flyttning-lagstiftningen utvärderades i departementspromemorian Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33). I promemorian konstaterades att lagstiftningen från 2014 hade fått genomslag, men att ytterligare åtgärder kvarstod att vidta. Utredaren lade fram ett lagförslag om användningsförbud och avskyltning beträffande fordon med obetalda felparkeringsavgifter. Utredaren föreslog även vissa mindre ändringar rörande rätten att ta fordon i anspråk för fordringar på fordonsrelaterade skatter och avgifter (se vidare prop. 2019/20:67 samt SFS 2020:507 och SFS 2020:508). Utredaren identifierade härutöver ytterligare ett antal områden där lagstiftningen skulle kunna utvecklas. Utredaren bedömde att Polismyndigheten borde kunna ges utökade möjligheter att ingripa mot fordon med fordonsrelaterade skulder, att uppställningstiden för omhändertagna fordon borde förkortas och att uttrycket ”fordonets ägare” borde förtydligas. Utredaren konstaterade att det inom ramen för det dåvarande uppdraget inte var möjligt att lämna några konkreta författningsförslag i dessa avseenden, men föreslog bland annat att en fullständig översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon borde göras. Regeringen beslutade därefter att tillsätta en utredare med det närmare uppdrag som inledningsvis redogörs för i detta kapitel.

## 3.6 Utvecklingen av de fordonsrelaterade skulderna

I Ds 2018:33 redogjordes för utvecklingen av de fordonsrelaterade skulderna under perioden 2009–2018. Det kan konstateras att de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna ökade kraftigt under perioden 2009–2014 för att avstanna vid årsskiftet 2014/15. Vid årsskiftet 2017/18 uppgick totalbeloppet för de fordonsrelaterade skulderna till drygt 1,9 miljarder kr. Sedan 2018 är skuldsättningen i kraftigt avtagande. Vid årsskiftet 2019/20 uppgick totalbeloppet för de fordonsrelaterade skulderna till cirka 1,6 miljarder kr. Det är framförallt skulderna avseende felparkeringsavgifter som fortsätter att minska kraftigt. Skulderna avseende trängselskatter, fordons-skatter och infrastrukturavgifter är mer eller mindre konstanta. Minskningen av felparkeringsskulderna har flera förklaringar. Sedan

2018 har tusentals fordon flyttats och skrotats med stöd av den s.k. målvaktsparagrafen. Vidare är preskriptionstiden fem år, vilket innebär att en stor andel felparkeringsskulder från toppnoteringsåret 2014 preskriberades vid utgången av 2019. Ytterligare en förklaring till minskningen är att ett trettiotal fordonsmålvakter med stora fordonsinnehav har försatts i konkurs de senaste åren. Detta innebär i sin tur innebär att tusentals fordon inte längre ger upphov till fordonsrelaterade skulder. Slutligen kan man också se att fordonsägare i större utsträckning betalar sina felparkeringsskulder.

### **3.7 Utvecklingen av antalet fordonsmålvakter och målvaktsfordon**

#### **3.7.1 Inledning**

Antalet fordonsmålvakter och målvaktsfordon varierar efter hur man väljer att definiera uttrycken. I sammanhanget är det av intresse att titta på personer med såväl ett stort fordonsinnehav som med stora fordonsrelaterade skulder.

#### **3.7.2 Personer med ett stort fordonsinnehav**

I vägtrafikregistret finns ca 4,2 miljoner personer som äger minst ett fordon. Av dessa är 14 254 fysiska personer (exklusive bilhandlare), eller 0,3 procent, registrerade ägare till över 10 personbilar eller lastbilar. Transportstyrelsen har i syfte att kartlägga målvaktsproblematiken sedan 2009 följt utvecklingen av privatpersoner som är registrerade ägare till fler än 100 personbilar eller lastbilar. I september 2009 fanns 85 sådana fordonsmålvakter som tillsammans var registrerade ägare till 25 777 fordon. I april 2018 var 175 fordonsmålvakter registrerade ägare till sammanlagt 62 634 fordon. I februari 2020 var 205 fordonsmålvakter registrerade ägare till sammanlagt 61 252 fordon. Antalet fordonsmålvakter ser alltså ut att fortsatt öka. Under perioden 2018–2020 har 55 nya fordonsmålvakter tillkommit medan 27 fordonsmålvakter har försvunnit. Det innebär en nettoökning med 28 fordonsmålvakter på två år. Det finns idag drygt 61 000 fordon som skulle kunna betraktas som målvaktsfordon. Nettominskningen med nästan 1 400 fordon sedan

2018 beror till största delen på den administrativa avregistrering av fordon som har skett när målvakter med ett stort fordonsinnehav har försatts i konkurs.

### **3.7.3 Personer med stora fordonsrelaterade skulder**

Det totala antalet gäldenärer med fordonsrelaterade skulder har de senaste tio åren legat relativt konstant runt 100 000 personer. Skuldbördan för de mest skuldtungda är emellertid numera i avtagande. I februari 2018 hade de 100 mest skuldtungda fordonsägarna fordonsrelaterade skulder om sammanlagt 367,6 mnkr. I februari 2020 var motsvarande siffra 211,3 mnkr. Den kraftiga minskningen kan framförallt förklaras med att flera av dessa fordonsägare numera är ”inaktiva”, dvs. inte längre drar på sig några fordonsrelaterade skulder.

### **3.7.4 Personer med ett stort fordonsinnehav och stora fordonsrelaterade skulder**

Fordonsinnehavet för de mest skuldtungda gäldenärerna minskar. I februari 2018 var de 100 mest skuldtungda gäldenärerna tillsammans registrerade på 25 019 fordon. I augusti 2020 hade de 100 mest skuldtungda gäldenärerna ett sammanlagt fordonsinnehav på 15 746 fordon. Som tidigare konstaterats beror minskningen till största delen på det trettiotal personer med ett omfattande fordonsinnehav som har försatts i konkurs de senaste åren.

Av de totalt 205 personer som enligt Transportstyrelsen är att betrakta som fordonsmålvakter är 37 personer, eller 18 procent, numera inaktiva. Dessa personers fordon förmodas vara skrotade, övergivna eller förda ut ur landet. Skuldmönstret för resterande målvakter visar att deras fordon fortsätter att ge upphov till fordonsrelaterade skulder, trots att fordonen regelmässigt är avställda. Detta talar för att i vart fall 168 personer idag används som fordonsmålvakter i betalningsundandragande syfte.

Kronofogdemyndigheten och Transportstyrelsen har tagit fram uppgifter avseende personer som har omfattande fordonsrelaterade skulder (över 20 000 kr respektive över 50 000 kr) samt ett omfattande fordonsinnehav. Uppgifterna visar att det finns totalt



drygt 17 000 gäldenärer med restförda fordonsrelaterade skulder överstigande 20 000 kr och knappt 6 000 gäldenärer med restförda fordonsrelaterade skulder överstigande 50 000 kr. Av de gäldenärer som har över 20 000 kr i fordonsrelaterade skulder är 843 personer registrerade ägare till 20 fordon eller fler och 139 personer är registrerade ägare till 100 fordon eller fler. Av de gäldenärer som har över 50 000 kr i fordonsrelaterade skulder är 617 personer registrerade ägare till 20 fordon eller fler och 114 personer är registrerade ägare till 100 fordon eller fler. De gäldenärer som har skulder överstigande 20 000 kr är tillsammans registrerade på sammanlagt ca 121 000 fordon. De gäldenärer som har skulder överstigande 50 000 kr är tillsammans registrerade på sammanlagt ca 80 000 fordon.

Enligt uppgifter från Trafikförsäkringsföreningen har personer med ett stort fordonsinnehav ofta stora trafikförsäkringsskulder. Enligt Trafikförsäkringsföreningen finns 389 personer med skulder över 500 000 kr som avser fler än fem oförsäkrade fordon (avställda fordon ej inräknade). Tillsammans har dessa 389 personer skulder som avser 6 830 oförsäkrade fordon.



## 4 Rättslig bakgrund

### 4.1 Inledning

I detta kapitel redogörs inledningsvis översiktligt för den rättsliga reglering som utredaren har att beakta inom ramen för uppdraget om en översyn av flyttningslagstiftningen. Gällande rätt på området utgörs av lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (LFF) och förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall (FFF). Verkställande myndigheter som flyttar fordon med stöd av flyttningslagstiftningen använder uppgifter om fordonsägare i vägtrafikregistret som beslutsunderlag. Flyttningslagstiftningen har alltså ett direkt samband med registreringsförfarandet i vägtrafikregistret. I uppdraget ingår också flera frågor med anknytning till registreringsförfarandet i vägtrafikregistret. I kapitlet redogörs därför även kort för denna rättsliga reglering och förfarandet vid registrering av fordonsägare i vägtrafikregistret. När det gäller de övriga delfrågor som ingår i uppdraget, redogörs särskilt för den rättsliga bakgrunden till dessa i kapitel 7–9.

### 4.2 Bakgrund till flyttningslagstiftningen

#### 4.2.1 1967 års flyttningslag

Lagstiftning om flyttning av fordon har funnits i över femtio år. Den första regleringen trädde i kraft den 1 juli 1967. Lagstiftningen har därefter reviderats ett antal gånger, i takt med att behoven på området har förändrats. Lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall och förordningen (1967:421) om flyttning av fordon i vissa fall infördes i syfte att förbättra framkomligheten för nyttotrafiken och kollektivtrafiken samt för att skydda miljön. Tidigare hade det i princip saknats uttryckliga bestämmelser på området. Vid tiden

växte sig problemen med bilvrak i naturen och felaktigt uppställda fordon allt större, inte minst med anledning av den ökande fordonsparken. I slutet av 1960-talet fanns det cirka två miljoner personbilar i trafik, att jämföra med 2018 då motsvarande siffra låg på nästan fem miljoner personbilar. Bestämmelserna i den nya lagstiftningen utformades med viss förebild av lagen (1938:121) om hittegoods, se prop. 1967:107. Enligt 1967 års flyttningslag fick fordon flyttas under tre förutsättningar, nämligen om fordonet 1) var uppställt så att fara för trafikolycka uppstod eller betydande hinder uppkommer i trafiken, 2) var uppställt i strid mot föreskrift om uppställning av fordon så att renhållning, snöröjning eller annat arbete på väg avsevärt försvårades, eller 3) med hänsyn till sitt skick, den tid under vilket det stått uppställt på samma plats eller annan omständighet måste anses övergivet. Ursprungligen kunde endast polisen besluta om flyttning av fordon. Uppställningstiderna var sex månader från kungörelse av okänd ägare respektive tre månader från delgivning av känd ägare, eller om det av andra skäl stod klart att ägaren hade gett upp sin rätt.

#### 4.2.2 1982 års flyttningslag

Uppställningstiderna förkortades 1970 till nuvarande frister (se avsnitt 4.3.9). Efter en lagändring 1976 kom flyttningslagstiftningen att även omfatta fordon som stod uppställda i strid mot förbud om stannande eller parkering. Då fick också kommuner med kommunal parkeringsövervakning möjlighet att besluta om flyttning av fordon.

Den 1 juli 1982 trädde en ny flyttningslag i kraft, lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (LFF), jämte förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall (FFF). Bakgrunden till de genomgripande lagändringarna var att de dåvarande flyttningsbestämmelserna ansågs på samma gång vara för omfattande som för begränsande. I 2 § LFF bemyndigades regeringen att meddela de föreskrifter om flyttning av fordon som behövs av trafik- eller naturvårdsskäl. I FFF specificerades konkreta situationer när flyttning fick ske.

Den 1 juli 1984 infördes den s.k. sjudygnregeln i LFF (se avsnitt 4.3.6). Lagen kom då att även omfatta fordon på tomtmark som parkerats i strid mot förbud enligt lagen (1984:318) om kontroll-

avgift vid olovlig parkering (LKOP) under minst sju dygn i följd. I motiven till bestämmelsen angavs bl.a. att det är ett allmänt intresse att även fordon som parkerats olovligt på tomtmark kan flyttas. Eftersom flyttning från tomtmark ofta sker i markägarens intresse angavs vidare att denne ska stå för de flyttningskostnader som inte kan tas ut av fordonsägaren, se NJA II 1984 s. 273.

#### 4.2.3 Översyn och revideringar av 1982 års flyttningslag

Regeringen gav 1999 dåvarande Vägverket i uppdrag att göra en samlad översyn av bestämmelserna om flyttning av fordon. Syftet med översynen var att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket. I rapporten Flyttning av fordon (2000-06-22) lämnade Vägverket ett antal förslag till ändringar i flyttningslagstiftningen. Rapporten behandlades vidare i prop. 2002/03:105. Lagändringarna som därefter trädde i kraft den 1 januari 2004 innebar ett förtydligande av att oregistrerade fordon, huvudsakligen cyklar och mopeder klass II, kan flyttas med stöd av lagens bestämmelser. Vidare utvidgades markägares möjlighet att begära att ett fordon flyttas till att gälla även när markägaren inte har förbjudit parkering eller ställt upp villkor för parkering enligt LKOP. Ett antal särskilda regler för oregistrerade fordon infördes. Samtidigt reviderades även FFF, varvid bl.a. bestämmelser om ansvarsfördelning infördes. Övriga förslag, exempelvis förslaget om förkortade uppställningstider, kom inte att genomföras.

Riksdagens trafikutskott följde 2007 upp tillämpningen av det sedan 2004 gällande regelverket för flyttning av fordon. Trafikutskottet konstaterade att även om de problem som tidigare uppmärksammats hade minskat, så fanns kvarstående problem. Utskottet gjorde även en internationell utblick och redogjorde därvid bl.a. för utvecklingen i Finland där det vid tidpunkten pågick en översyn av den finska flyttningslagstiftningen. Efter 2004 års revidering har i huvudsak endast mindre justeringar gjorts i flyttningslagstiftningen. Den senaste större förändringen genomfördes 2014 när en helt ny flyttningsgrund infördes, den s.k. målvaktsparagrafen.

## **4.3 Nuvarande flyttningslagstiftning**

### **4.3.1 Gällande rätt**

Gällande rätt på området utgörs av LFF och FFF. Verkställande myndigheter är Polismyndigheten, kommunerna och Trafikverket. Polismyndigheten har med stöd av 19 § FFF meddelat föreskrifter och allmänna råd om flyttning av fordon, se RPSFS 2012:25, FAP 640-1. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har gett ut en handbok rörande den praktiska hanteringen av flyttning av fordon och Trafikverket har egna riktlinjer.

### **4.3.2 Gatumark och tomtmark**

I LFF och FFF görs ingen uttrycklig skillnad mellan gatumark och tomtmark. Författningarna innehåller dock huvudsakligen bestämmelser om flyttning av fordon från gatumark. I parkeringslagstiftningen skiljer man, förenklat uttryckt, på gatumarksparkering (offentligrättslig parkering) och tomtmarksparkering (privaträttslig parkering). Gatumarksparkering benämns ibland som parkering på allmän platsmark och tomtmarksparkering benämns ibland som parkering på kvartersmark. En definition av dessa begrepp finns i 1 kap. 4 § plan- och bygglagen. Med gatumarksparkering avses i huvudsak parkering på gator och allmänna platser. Med tomtmarksparkering avses i huvudsak parkering som sker på tomtmark eller i parkeringshus. Gränsen mellan de olika formerna av parkering är inte helt klar, däremot ser regleringen olika ut. Gatumarksparkeringen är direkt reglerad i författning, framförallt i trafikförordningen (1998:1276) och därutöver får exempelvis kommuner meddela lokala trafikföreskrifter. Vid överträdelser av parkeringsbestämmelser gäller lagen (1976:206) om felparkeringsavgift (FelPL). Felparkering sanktioneras med en offentligrättslig felparkeringsavgift. På tomtmark är det markägaren som bestämmer villkoren för parkering. Markägaren kan vara såväl privat som kommunal. Några bestämmelser som särskilt reglerar tomtmarksparkering finns inte. Däremot finns det i LKOP särskilda bestämmelser om ingripanden mot den som inte följer de villkor som en markägare ställt upp. Olovlig parkering sanktioneras med en privaträttslig kontrollavgift. En mer ingående redogörelse för det

offentlighetsrättsliga respektive privaträttsliga systemet återfinns i betänkandet SOU 2006:109. I flera tidigare utredningar har föreslagits att sanktionssystemen för gatumarks- och tomtmarksparkering ska läggas samman. Förslaget har dock inte lett till några lagstiftningsåtgärder. Det ingår inte heller i utredarens uppdrag att överväga en sådan lösning.

#### **4.3.3 Fordon som omfattas**

LFF och FFF används huvudsakligen för flyttning av personbilar, men omfattar även andra typer av fordon. I lagens inledande paragraf definieras begreppen fordon, registrerat fordon och fordonsvrak. Vissa av lagens bestämmelser är tillämpliga även på oregistrerade fordon. Lagen saknar en definition av oregistrerade fordon, men i första hand avses cyklar och mopeder klass II. Även t.ex. elsparkcyklar omfattas av lagens bestämmelser. I vissa delar gäller olika bestämmelser för oregistrerade respektive registrerade fordon. I det följande beskrivs rättsläget för registreringspliktiga fordon.

#### **4.3.4 Särskilt om "fordonets ägare"**

Flera av bestämmelserna i flyttningslagstiftningen hänvisar till "ägaren" eller "fordonets ägare". LFF och FFF saknar dock en grundläggande definition av uttrycken. Vem som ska anses vara ägare regleras endast delvis i 1 § andra och tredje stycket LFF. Där regleras särskilt vad som gäller beträffande fordon som innehas genom kreditköp, leasingfordon, övergivna fordon och underåriga fordonsägare.

#### **4.3.5 Verkställande myndigheter**

Ansvaret för flyttning av fordon delas mellan Polismyndigheten, kommunerna och Trafikverket. Ett flyttningsbeslut är en form av myndighetsutövning. Vilken eller vilka myndigheter som är behöriga att fatta beslut i det enskilda fallet framgår av 16 och 18 §§ FFF. Polismyndigheten och kommunerna är behöriga att meddela beslut enligt de flesta flyttningsgrunderna. Trafikverket ansvarar för

det statliga vägnätet och Trafikverkets regioner är väghållningsmyndigheter. Trafikverkets region får i vissa fall flytta ett fordon t.ex. om det rör sig om ett fordonsvrak eller om ett fordon står trafikfarligt. I de fall där två eller flera myndigheter får meddela beslut om och verkställa flyttning måste samråd ske. Inget hindrar att beslutande myndighet överlåter åt någon annan att verkställa ett flyttningsbeslut. Det rättsliga ansvaret för verkställigheten kvarstår emellertid på den beslutande myndigheten. Flyttningslagstiftningen är inte tvingande, utan innebär en möjlighet att under vissa förutsättningar flytta fordon. Olägenheten av uppställningen ska således vägas mot myndighetens tillgängliga resurser. Indirekta skyldigheter att flytta ett fordon kan dock föreligga enligt annan lagstiftning, t.ex. i händelse av olycka eller enligt bestämmelser om renhållning av väg.

#### 4.3.6 Flyttningsgrunderna

Flyttningslagstiftningen gäller flyttning av fordon i vissa specifikt angivna fall. I 2 och 2 a §§ LFF bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken, av naturvårdsskäl eller för att få betalt för skulder avseende felparkeringsavgifter. I 2 § andra och tredje stycket LFF samt i 2 § 1–8 FFF anges i vilka specifika situationer som ett fordon får flyttas. Tillämpningsområdet för flyttningslagstiftningen omfattar huvudsakligen flyttning av fordon från gatumark.

En markägare har begränsade möjligheter att begära flyttning med stöd av flyttningslagstiftningen. Med markägare likställs bl.a. arrendatorer och tomträttshavare, se 1 § fjärde stycket LFF. En markägares möjligheter att begära flyttning framgår av den s.k. sjudygsregeln i 2 § andra och tredje stycket LFF. Bestämmelsen kompletteras av 17 § FFF. Enligt 2 § andra stycket LFF kan en markägare begära flyttning av ett fordon som stått olovligt parkerat i strid mot LKOP under minst sju dygn i följd. Enligt 2 § tredje stycket LFF kan en markägare begära flyttning från tomtmark även om markägaren inte har förbjudit parkering eller ställt upp villkor för parkering enligt LKOP. Fordonet får då flyttas tidigast sju dygn efter det att markägaren har underrättat fordonsägaren om att



fordonet måste flyttas. En markägare har slutligen även möjlighet att begära flyttning med stöd av 2 § 1 och 7 LFF om det är fråga om ett fordonsvrak eller ett fordon som står uppställt trafikfarligt, hindrar eller stör trafiken. I rättsfallet NJA 1980 s. 676 uttalade Högsta domstolen att uttrycket ”hinder i trafiken” bör uppfattas såsom avseende direkt påverkan på framkomligheten i trafiken.

En grundläggande förutsättning för flyttning är annars att fordonet står felparkerat enligt offentlighetsrättsliga föreskrifter, se 2 § 1–8 FFF. De möjligheter till flyttning av fordon som framgår av 2 § 2 c och 2 § 3 a–f FFF är av särskilt intresse i sammanhanget. Bestämmelserna tar sikte på systematiskt felparkerade fordon och därtill relaterad problematik. Enligt 2 § 2 c FFF får ett felparkerat fordon flyttas om det har stått uppställt på samma plats under minst tre dygn (den s.k. tredygnregeln, sjudygnregeln motsvarighet på gatumark). Enligt 2 § 3 a–f FFF kan ett felparkerat fordon under vissa förutsättningar flyttas omedelbart. Om fordonet är belagt med körförbud, användningsförbud, saknar föreskriven trafikförsäkring eller står felaktigt uppställt på plats reserverad för s.k. diplomatfordon kan flyttning dock ske först på fjärde dagen. Detta följer av 4 § andra och tredje stycket FFF.

#### 4.3.7 Särskilt om flyttningsgrunden i 2 § 3 f FFF

Den 1 juli 2014 infördes en ny flyttningsgrund i 2 § 3 f FFF, den s.k. målvaktsparagrafen. Bestämmelsen innebär en möjlighet att omedelbart flytta felparkerade fordon på gatumark vars ägare har skulder avseende felparkeringsavgifter som uppgår till mer än 5 000 kr. Tidigare kunde dessa fordon flyttas först efter tre dygn (enligt 2 § 2 c FFF). Det är den registrerade ägarens totala skulder avseende felparkeringsavgifter som ligger till grund för ett beslut om flyttning enligt målvaktsparagrafen. Skulderna följer i detta avseende den registrerade ägaren och inte fordonet. I praktiken kan alltså ett nytt fordon flyttas och omhändertaras redan vid den första felparkeringen. Det innebär vidare att en ny registrerad ägare i princip inte riskerar att fordonet flyttas på grund av felparkeringsskulder som en tidigare ägare har dragit på sig. I tiden mellan överlåtelsen och att köparen registreras som ny ägare i vägtrafikregistret finns dock en risk att fordonet flyttas och omhändertaras på grund av

säljarens felparkeringsskulder. Verkställande myndighet behöver enligt 8 § LFF inte lämna ut fordonet förrän alla fordonsägarens felparkeringsskulder är betalda. Syftet med bestämmelsen är bland annat att komma åt problematiken med fordonsmålvakter, men det finns ingen uttrycklig begränsning till just fordonsmålvakter. Beslut om att flytta fordon med stöd av målvaktsparagrafen får meddelas och verkställas av polis eller kommun. Beslutande myndighet ska underrätta Kronofogdemyndigheten om sitt beslut eftersom ett exekutivt förfarande har företräde. Om Kronofogdemyndigheten kan utmäta eller ianspråka fordonet så tar myndigheten över ärendet. Den flyttande myndighetens kostnader prioriteras dock vid en exekutiv försäljning av fordonet. Om Kronofogdemyndigheten inte gör anspråk på fordonet så fortsätter flyttningsförfarandet.

#### 4.3.8 Flyttningsförfarandet

I undantagsfall finns möjlighet att tillfälligt flytta fordon kortare sträckor, t.ex. vid olyckor. Fordonsvrak ska skrotas direkt. I de flesta fall ska flyttade fordon transporteras till och förvaras på en särskild uppställningsplats, se 3 § LFF. Ansvaret för uppställningsplatserna vilar på verkställande myndighet som har en vårdplikt om fordonet, jfr 4 § LFF. Uppställningsplatserna ska enligt 8 § FFF vara inhägnade och tillfredsställande bevakade. Kraven på inhägnad och bevakning bör kunna ställas i relation till hur stor risken är för försämring, stölder, skadegörelse etc. Ett flyttat fordon kan under vissa förutsättningar tillfalla verkställande myndighet enligt 6 § LFF. Underrättelse om flyttningsbeslutet och dess rättsliga verkningar ska därför delges ägaren till fordonet, se 5 § LFF och 11–12 §§ FFF. Närmare bestämmelser om delgivning finns i delgivningslagen (2010:1932) och delgivningsförordningen (2011:154).

#### 4.3.9 Uppställningstiden

Enligt 6 § LFF tillfaller ett flyttat fordon under vissa förutsättningar den verkställande myndigheten. Flyttade fordonsvrak tillfaller omedelbart den verkställande myndigheten, se 6 § andra stycket LFF. I övriga fall tillfaller fordonet kommunen eller staten om ägaren inte har hämtat fordonet inom en månad efter personlig

delgivning (6 § första stycket 1 LFF), om ägaren inte har hämtat fordonet inom tre månader efter kungörelsedelgivning (6 § första stycket 2 LFF) eller om ägaren får anses ha gett upp sin rätt till fordonet (6 § första stycket 3 LFF).

Bestämmelsen i första punkten är tillämplig när ägaren är känd och bekräftar mottagandet av flyttningsbeslutet. I praktiken sker utskick av beslutet alltid till den registrerade fordonsägarens adress. Bestämmelsen i andra punkten är tillämplig när ägaren är okänd, t.ex. om den registrerade ägaren saknar känd adress eller inte ger sig till känna efter försök till delgivning på angiven adress. Den registrerade ägaren kan också visa sig vara en fordonsmålvtakt. Det ligger då i sakens natur att personlig delgivning enligt första punkten inte kan ske. Den tredje punkten har liten praktisk betydelse. Att inte svara på en kungörelsedelgivning bör t.ex. inte kunna innebära att en ägare ger upp sin rätt. Detta kan bero på att den som eftersöks helt enkelt inte observerat kungörelsen, se prop. 2013/14:176 s. 100. I praktiken blir i oklara fall andra punkten tillämplig.

#### **4.3.10 Fordonsägarens ersättningskyldighet**

I 7 § LFF regleras vem som ska stå för de kostnader som uppstår i samband med att ett fordon flyttas. Som huvudregel ska flyttningskostnaderna bäras av fordonsägaren. Ersättningskyldighet föreligger inte om ägaren gör sannolikt att fordonet frånhänts denne genom brott eller om ägaren vid uppställningen inte hade anledning att räkna med att fara eller hinder skulle uppstå, se 7 § första stycket sista meningen LFF och 14 § FFF. En fordonsägares ersättningskyldighet är begränsad till de kostnader som räknas upp i 13 § FFF. I bestämmelsen anges att fordonsägaren är skyldig att ersätta kostnader för transport, förvaring och tillsyn, skrotning, värdering och kungörelse. Uppräkningen är uttömmande. Det kan även uppstå andra kostnader för myndigheten i samband med flyttning. Exempel på sådana kostnader är t.ex. personal- och administrationskostnader för själva ärendehanteringens samt förmedlingskostnad vid försäljning av flyttade fordon. Kostnader som inte kan eller får tas ut av ägaren ska bäras av staten eller kommunen, alternativt av markägaren i de fall flyttningen har begärts av denne.

#### 4.3.11 Omhändertagandets varaktighet

Ett fordon som förvaras på särskild uppställningsplats behöver enligt 8 § LFF inte lämnas ut förrän flyttningskostnaderna och de eventuella felparkeringsavgifter som ägaren är betalningsansvarig för har betalats. Om fordonet inte hämtas ut och i stället tillfaller verkställande myndighet enligt 6 § LFF så ska fordonet värderas. Det är upp till myndigheten att bestämma om fordonet därefter ska skrotas eller säljas. Om fordonet går till försäljning, är det i LFF endast delvis reglerat hur försäljningslikviden ska redovisas. Enligt 6 § tredje stycket LFF ska värdet av ett fordon som flyttats med stöd av målvaktsparagrafen och som därefter tillfaller staten eller kommunen, efter det att flyttningskostnaderna betalats, tillgodoräknas ägaren genom avräkning mot dennes obetalda och förfallna felparkeringsavgifter. Avräkning ska i första hand ske mot de äldsta skulderna. För övriga flyttningsgrunder saknas bestämmelser om hur ett eventuellt överskott ska redovisas. I 7 § andra stycket LFF regleras endast hur ersättningsskyldigheten för flyttningskostnaderna ska beräknas om äganderätten har övergått enligt 6 § LFF; fordonets värde ska då dras av från kostnaderna.

### 4.4 Vägtrafikregistret och fordonsägare

#### 4.4.1 Bakgrund och gällande rätt

Vägtrafikregistret är ett statligt register som består av flera olika delar och som bl.a. innehåller information om alla registrerade fordon i landet. Transportstyrelsen är registreringsmyndighet. Tidigare fanns bestämmelser om registrering av fordon huvudsakligen i bilregisterkungörelsen (1972:599). I syfte att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet infördes 2001 en registerlag för hela vägtrafikregisterområdet, lagen (2001:558) om vägtrafikregister, LVTR, jämte förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, FVTR. LVTR och FVTR ersattes den 1 juli 2019 av nya författningar i syfte att ytterligare modernisera registerlagstiftningen och anpassa den till EU:s dataskyddsförordning. De nya författningarna innebär dock inte några materiella förändringar beträffande förutsättningarna för fordons registrering och användning. Dessa bestämmelser återfinns numera i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning

(LFRA) respektive i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning (FFRA). Behandlingen av personuppgifter på vägtrafikområdet regleras i vägtrafikdatalagen (2019:369), VTDL, och i vägtrafikdataförordningen (2019:382), VTDF.

#### 4.4.2 Syftet med ett vägtrafikregister

Historiskt har fordonsregistreringen främst tjänat ett trafik-säkerhetssyfte. Detta är fortfarande ett av ändamålen med vägtrafikregistret, även om registret över tid har växt till en stor informationsdatabas på hela vägtrafikområdet. Som exempel på registrets omfattning kan nämnas att det i december 2019 fanns ca 10,8 miljoner registrerade fordon i Sverige. Knappt hälften av dessa utgjordes av personbilar. Varje år genomförs ca 3,9 miljoner ägarbyten och under 2019 genomfördes sammanlagt ca 728 miljoner transaktioner mot vägtrafikregistret.

Idag är det övergripande syftet med vägtrafikregistret att utgöra ett informationssystem inom vägtrafiksektorn för såväl enskilda som för företag och offentliga organ. Exempelvis används uppgifter i vägtrafikregistret vid omsättning av fordon, vid kontroll av ordning och säkerhet i trafiken, vid beslut om skatter eller avgifter samt vid utsökning och indrivning. Det förekommer även ett internationellt informationsutbyte. Det är uttryckligen reglerat vilka uppgifter som får behandlas i registret och dessa är tillgängliga för sökning enligt särskilda kriterier.

Fordonsregistreringen i vägtrafikregistret utgör inte något ägarregister i civilrättslig mening. Registret tillhandahåller uppgifter om vem som är registrerad ägare till ett fordon, även om denne inte skulle vara civilrättslig ägare till fordonet. I förarbetena har uttalats att vägtrafikregistret trots detta bör ha till ändamål att tillhandahålla personuppgifter avseende vem som är registrerad som fordonsägare, för att förebygga brott i den allmänna omsättningen. Registret används i stor utsträckning för kontroll av ägande- eller förfoganderätt vid omsättning av fordon. Detta är också ett av de uttryckligt angivna ändamålen med vägtrafikregistret, se 2 kap. 5 § 4 VTDL.

### 4.4.3 Registrering av fordonsägare och ägarbyte

Enligt 2 kap. 3 § FFRA ska en ansökan om registrering göras av fordonets ägare. Vid ägarbyte ska den nya ägaren registreras, se 5 kap. FFRA. Vid registreringen av den nya ägaren sker dock inte någon materiell kontroll av en formellt korrekt ansökan. Endast om någon skulle begära omprövning av uppgifter som redan har registrerats gör Transportstyrelsen en bedömning av om de anmälda uppgifterna är riktiga. I de fall där anmälan om ägarbyte i formellt hänseende är fullständig fattas beslut om att registrera ny ägare genom automatiserad behandling. Någon civilrättslig prövning av de ägaruppgifter som förs in i registret är inte heller avsedd, bl.a. med tanke på att det är fråga om en mycket stor mängd ärenden.

Utöver att det inte sker någon kontroll av civilrättsliga förhållanden finns situationer då korrekta eller fullständiga ägarförhållanden inte registreras, trots att de är kända. Exempelvis har registret den begränsningen att endast en person kan registreras som ägare, även om fordonet civilrättsligt samägs av flera personer. En annan begränsning av registrets möjlighet att spegla verkliga förhållanden är den s.k. tiodagarsregeln i 5 kap. 2 § FFRA. Enligt denna bestämmelse ska en ny ägare registreras från och med den dag som anges i anmälan. Om anmälan inte har kommit in till Transportstyrelsen inom tio dagar från den angivna dagen för ägarbyte registreras den nya ägaren först från och med den dag som anmälan kom in. Den tidigare registrerade ägaren kan alltså komma att stå kvar i registret som ägare under en tid efter att själva överlåtelsen ägt rum. Bestämmelsen innebär också att ett ägarbyte kan registreras retroaktivt upp till tio dagar efter en överlåtelse.

I särskilt angivna undantagsfall finns möjlighet för Transportstyrelsen att vid en formellt korrekt ansökan vägra ägarbyte. Om anmälan avser en underårig person och det saknas fullständiga uppgifter om dennes förmyndare ska ägarbyte inte registreras, se 5 kap. 12 § FFRA. Vidare får Transportstyrelsen enligt 5 kap. 7 FFRA vägra att registrera ett ägarbyte om fordonet är efterlyst eller taget i beslag.

#### 4.4.4 Rättelse av felaktiga registeruppgifter

Vägrafikregistret utgör alltså inte något ägarregister i civilrättslig mening. Samtidigt framgår av författningstexten att det är just den verkliga ägaren till fordonet som ska anmälas vid registrering i vägrafikregistret. Att ägarregistreringen är avsedd att spegla verkliga förhållanden framgår vidare av straffbestämmelsen i 12 kap. 4 § FFRA. Enligt denna bestämmelse kan straffrättsligt ansvar inträda om oriktiga uppgifter lämnas i en anmälan. Såvitt känt har bestämmelsen inte tillämpats i praktiken. Det kan emellertid konstateras att avsikten med vägrafikregistret är att återspegla korrekta ägarförhållanden. Enligt 2 kap. 2 § VTDL är Transportstyrelsen personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter i vägrafikregistret. I denna egenskap har myndigheten bevisbördan för att de registrerade uppgifterna är korrekta. Med hänsyn till att registreringen inte har någon civilrättslig verkan är det oklart hur långt Transportstyrelsens utredningsskyldighet sträcker sig i detta avseende. Frågan ställs på sin spets vid rättelse och omprövning av en uppgift i vägrafikregistret. I ett sådant ärende kan Transportstyrelsen beakta andra omständigheter än att anmälan skett på ett till synes formellt riktigt sätt, t.ex. innehållet i ett avtal eller kvitton. Myndighetens bedömning kan dock inte jämföras med en domstolsprövning. Det ligger i sakens natur att det är svårt för Transportstyrelsen att bevisa vem som är eller har varit fordonets verkliga ägare. Problematiken har berörts i förarbetena. Där har bl.a. angetts att möjligheten till rättelse i vissa fall kan öppna upp för manipulation av registret av t.ex. fordonsmålvakter. En person som har godtagit att vara registrerad ägare för ett eller flera målvaktsfordon skulle i efterhand kunna undkomma ansvaret för obetalda skatter och avgifter för fordonen genom att begära rättelse. Eftersom uppgift om registrerad fordonsägare ska finnas i registret måste Transportstyrelsen utreda ägarförhållandena och besluta vem som i fordonsmålvalets ställe ska vara registrerad ägare. I avsaknad av uppgift om vem som i stället för fordonsmålvalet har förvärvat fordonet kommer den tidigare registrerade ägaren att återinföras som ägare av fordonet, trots att denne sannolikt har avyttrat fordonet. En tidigare, helt ovetande, ägare skulle således genom en rättelse retroaktivt kunna bli ansvarig för fordonsrelaterade skulder knutna till fordonet. Mot denna bakgrund infördes i 2 kap. 19 §

VTDL en begränsning av rätten att få en personuppgift om registrerad fordonsägare rättad. En uppgift om vem som är registrerad fordonsägare får endast rättas om det kan ske utan skada för någon annan än den registrerades rättigheter eller friheter. En bedömning av eventuell skada ska alltså göras innan rättelse får ske. Skada skulle t.ex. kunna uppstå om en person genom en rättelse retroaktivt skulle bli ansvarig för skulder knutna till fordonet, se prop. 2018/19:33 s. 164 f.

#### 4.4.5 Rättsliga verkningar av en ägarregistrering

Uppgifterna om fordonets ägare utgör alltså inte bevis om äganderätt till fordonet. Sakrättsligt skydd uppnås i stället enligt de allmänna principer som gäller vid förvärv av lös egendom. Registreringen i vägtrafikregistret är emellertid inte utan rättslig verkan. Exempelvis har den registrerade ägaren ansvar för fel och brister i fordonets trafiksäkerhets- och miljöegenskaper. Vidare utgör ägarregistreringen grunden för uttaget av felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter. Den registrerade ägaren har ett strikt betalningsansvar för de fordonsrelaterade skatterna och avgifterna. På motsvarande sätt är en ny registrerad ägare inte betalningsskyldig för en tidigare registrerad ägares skulder. Syftet är att skapa ett enkelt och mindre resurskrävande system.

#### 4.4.6 Ägarregistreringens presumtionsverkan

Ägarregistreringen i vägtrafikregistret har också en presumtionsverkan på flera rättsområden. Enligt trafikskadelagen (1975:1410) ska det finnas en trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och som inte är avställt. Försäkringsplikten fullgörs av fordonets ägare. Enligt motiven till trafikskadelagen avses med ägare fordonets verkliga ägare, se NJA II 1977 s. 354. Enligt rättspraxis gällande skyldigheten att betala trafikförsäkringsavgift föreligger dock en presumtion för att den registrerade ägaren är fordonets verkliga ägare.

I rättsfallet RH 2015:24 gällde frågan ansvar för kostnader enligt 7 § LFF. Hovrätten fann att ett sådant kostnadsansvar åligger



fordonets verkliga ägare. Hovrätten uttalade vidare att, på motsvarande sätt som gäller vid skyldigheten att betala trafikförsäkringsavgifter, bör den som antecknats som ägare i vägtrafikregistret kunna presumeras vara fordonets verkliga ägare. Det är också så de myndigheter som verkställer flyttningsbeslut hanterar ägarregistreringen i praktiken. Vid flyttningsbeslut görs en kontroll mot vägtrafikregistret. Om inga andra omständigheter framkommer presumeras fordonets registrerade ägare också vara fordonets civilrättsliga ägare.

Den allmänna frågan om ägarregistreringens betydelse har nyligen varit uppe till prövning i Högsta domstolen i tre rättsfall, NJA 2019 s. 765 I-III, beträffande bättre rätt till fordon. Ägarregistreringen i vägtrafikregistret ansågs i dessa rättsfall inte utgöra någon presumtion om äganderätten till ett fordon. Detta motsvarar vad som gäller i utmätningssituationer. Registrering av fordonsägare sker inte under sådana former att registreringen kan anses grunda presumtion om äganderätt för gäldenären. Utmätning av ett fordon kan därför inte grundas enbart på att gäldenären är registrerad som ägare till fordonet. På motsvarande sätt bryts inte presumtionen om äganderätten till ett fordon i gäldenärens besittning enbart på den grunden att tredje man är registrerad som ägare till fordonet. I dessa sammanhang krävs alltså någon ytterligare omständighet utöver ägarregistreringen som styrker äganderätten.

Högsta domstolen har ännu inte prövat frågan om ägarregistreringen har en presumtionsverkan i förhållande till flyttningslagstiftningens bestämmelser. I rättsfallet ”Den flyttade bilen” NJA 2018 s. 913 var frågan om vem som var fordonets civilrättsliga ägare ostridig och således inte uppe till prövning (se avsnitt 5.6). Frågan har dock prövats i underrätt, se t.ex. Malmö tingsrätts dom den 25 maj 2020 i mål nr FT 9509–19. Bakgrunden i målet var följande. Kommunen hade flyttat ett fordon med stöd av målvaktsparagrafen. I målet var ostridigt att NK vid tidpunkten för flyttningsbeslutet var registrerad ägare till fordonet och att DS AB först därefter retroaktivt registrerades som fordonsägare. DS AB yrkade att kommunen skulle lämna ut fordonet till bolaget och gjorde gällande att bolaget hade förvärvat fordonet två dagar före flyttningsbeslutet och därmed var civilrättslig ägare vid tidpunkten för flyttningsbeslutet. Kommunen bestred yrkandet och gjorde gällande att NK var civilrättslig ägare även vid tiden för flyttningsbeslutet.

Tingsrätten uttalade att ägarregistreringen i vägtrafikregistret måste innebära en presumtion för att den registrerade ägaren också är fordonets verkliga ägare – men bara om annat inte kan visas. Bevisbördan för att uppgifterna i vägtrafikregistret inte återspeglar det verkliga ägarförhållandet ligger på den som framställer ett sådant påstående. I det aktuella målet fann tingsrätten genom den av DS AB åberopade bevisningen käromålet styrkt. Kommunen förpliktades därmed att lämna ut fordonet till bolaget. Domen överklagades till Hovrätten över Skåne och Blekinge som beslutade att inte meddela prövningstillstånd (beslut den 7 september 2020 i mål FT 1931-20). Beslutet överklagades den 29 september 2020 av kommunen till Högsta domstolen.

## 5 Lagstiftningen om flyttning av fordon

### 5.1 Inledning

#### 5.1.1 Uppdraget

I utredarens uppdrag ingår att göra en fullständig översyn av lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (LFF) och förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall (FFF). Inom ramen för uppdraget ska utredaren särskilt granska ett antal frågor, däribland om den s.k. målvaktsparagrafen ska utvidgas, om uppställningstiden för flyttade fordon ska förkortas och om uttrycket ”fordonets ägare” ska förtydligas.

#### 5.1.2 Allmänna utgångspunkter

Gällande rätt beskrivs närmare i kapitel 4. Lagstiftningen på området går tillbaka till 1960-talet och har sedan dess reviderats vid olika tillfällen, med utgångspunkt i de vid tidpunkterna rådande behoven. Den ursprungliga flyttningslagstiftningen infördes av trafiksäkerhets-skäl och naturvårdshänsyn. Dessa syften gör sig alltjämt gällande. Genom införandet av en ny flyttningsgrund 2014, den s.k. målvaktsparagrafen, i syfte att motverka användandet av fordonsmålvakter har lagstiftningen numera även ett brottsbekämpande och fiskalt fokus. Utredarens utgångspunkt vid översynen måste ske mot bakgrund av dessa olika syften samt i ljuset av hur samhället och behovet av flyttning av fordon ser ut idag. Mot bakgrund av hur problematiken med fordonsmålvakter har utvecklats är det nödvändigt att införa utökade ingripandemöjligheter. Genom åren har olika förslag på åtgärder framförts. I detta kapitel redogörs för

utredarens överväganden när det gäller olika revideringar i flyttningslagstiftningen.

## 5.2 Författningsstrukturen

**Bedömning:** Bestämmelser om när ett fordon får flyttas och vilka myndigheter som får meddela och verkställa flyttningsbeslut bör även fortsättningsvis regleras i förordningsform.

**Förslag:** Vissa mindre språkliga och strukturella förändringar ska genomföras i flyttningslagstiftningen.

### 5.2.1 Nuvarande ordning och problemställning

I kapitel 4 presenteras den nuvarande författningsstrukturen närmare. Där framgår att endast en mindre del av regelverket för flyttning av fordon är lagstyrt. Lagstiftaren har valt att reglera de närmare bestämmelserna om när ett fordon får flyttas och vilka myndigheter som får meddela och verkställa flyttningsbeslut i förordningsform. I 2 och 2 a §§ LFF bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken, av naturvårdsskäl eller om fordonets ägare har obetalda och förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter. Även rättsverkningarna av ett flyttningsbeslut regleras i LFF. Konkreta situationer när flyttning av fordon får ske specificeras i 2 § FFF. Detta gäller med undantag av 2 § andra och tredje stycket LFF där förutsättningarna för flyttning på tomtmark anges. Inledningsvis uppstår frågan om denna särskilda författningsstruktur bör kvarstå.

### 5.2.2 Den nuvarande författningsstrukturen bör bestå

Vid införandet av bestämmelsen i 2 § LFF konstaterade Lagrådet att den föreslagna författningsstrukturen inte mötte några grundlags hinder. Lagrådet uttalade att förslaget kunde innebära vissa olägenheter, som att regleringen blir mindre lättillgänglig för allmänheten. Lagrådet såg även vissa praktiska fördelar, som att

reglerna kan vinna i enkelhet och precision, se NJA II 1982 s. 9. Utredaren ser flera fördelar med den nuvarande författningsstrukturen. Detaljregler som kan komma att behöva ändras snabbt eller ofta för att följa utvecklingen och behoven på området behöver inte prövas av riksdagen. Regleringen ger också ett större utrymme för de verkställande myndigheterna att utifrån lokala förutsättningar själva utforma den praktiska hanteringen och finna olika samverkanslösningar. SKR har t.ex. gett ut en handbok beträffande kommunernas flyttning av fordon. Tanken är att handboken ska kunna användas som stöd även av Polismyndigheten och Trafikverket. De tre största kommunerna och Polismyndigheten har under de senaste åren tagit fram gemensamma arbetsmetoder för att tillsammans motverka målvaktsproblematiken. Detta har enligt utredaren delvis möjliggjorts av den lagtekniska författningsstrukturen. Strukturen underlättar framtagandet av gemensamma riktlinjer och råd. Flyttningstagstiftningens syfte tillgodoses enligt utredaren bäst genom att de grundläggande bestämmelserna, som har till syfte att ange ramarna för flyttning, slås fast i lag, medan mer detaljerade bestämmelser om flyttning av fordon regleras i förordning. Bestämmelser om när ett fordon får flyttas och vilka myndigheter som får meddela och verkställa flyttningsbeslut bör därför även fortsättningsvis regleras i FFF. Det kan däremot finnas anledning att se över strukturen inom respektive författning. Lagrådet har tidigare framfört vissa synpunkter på strukturen i LFF, se prop. 2013/14:176 s. 102. Vidare har företrädare för flera kommuner framfört till utredaren att bestämmelserna i FFF bör förenklas och samordnas. Utredaren föreslår mot denna bakgrund vissa språkliga och strukturella förändringar i författningarna. Förslagen avser införande av rubriker i författningstexterna, rent språkliga ändringar från ”skall” till ”ska”, ett förtydligande av uttrycket ”fordonets ägare” (se avsnitt 5.6) och införande av en heltäckande bestämmelse om försäljning av fordon och redovisning av försäljningslikvid (se avsnitt 5.12). Vilka närmare ändringar som föreslås framgår av författningsförslaget i kapitel 1.

## 5.3 Målvaktsparagrafens tillämpningsområde

**Förslag:** Ett fordon får flyttas om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering, eller mot förbud eller villkor enligt lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering, och fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 5 000 kr.

Med fordonsrelaterade skulder avses obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter eller infrastrukturavgifter.

**Bedömning:** Målvaktsparagrafen bör bara omfatta felparkerade fordon och bör inte omfatta privaträttsliga skulder avseende kontrollavgifter eller trafikförsäkringsavgifter.

### 5.3.1 Uppdraget och nuvarande ordning

I uppdraget ingår att överväga om flyttningsgrunden i 2 a § LFF jämte 2 § 3 f FFF, den s.k. målvaktsparagrafen, ska vara tillämplig även på annan mark än gatemark, om den ska omfatta även fordon som inte är felparkerade samt om även andra skulder än felparkeringsavgifter ska kunna ligga till grund för ett beslut om flyttning. Tillämpningsområdet för målvaktsparagrafen är idag begränsat till flyttning av fordon som är uppställt i strid mot offentligrättsliga föreskrifter om stannande eller parkering när fordonets ägare har skulder avseende felparkeringsavgifter som uppgår till mer än 5 000 kr. En närmare redogörelse för gällande rätt finns i avsnitt 4.3. Där redogörs även särskilt för vad som avses med gatemark och offentlig-rättslig parkering respektive tomtmark och privaträttslig parkering.

### 5.3.2 Målvaktsparagrafen ska tillämpas även på tomtmark

#### Problemställning

Målvaktsparagrafen är idag inte tillämplig om fordonet står parkerat i strid mot förbud eller villkor enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP). En skuldbelastad fordonsägare som felparkerar på tomtmark riskerar alltså inte att fordonet flyttas med stöd av målvaktsparagrafen. I förarbetena antogs att privata

markägare trots detta ändå borde komma att påverkas positivt av bestämmelsen, se prop. 2013/14:176 s. 71. Den positiva effekten för privata markägare har dock till synes uteblivit. Flera aktörer upplever att målvaktsparagrafen kringgås genom att målvaktsfordon i stället felparkeras på tomtmark. Problemet med fordonsmålvakter har därmed i viss mån kommit att vältras över på privata markägare. En markägares möjligheter att begära flyttning enligt flyttningsslagstiftningen är i princip begränsade till den s.k. sjudygsregeln i 2 § andra och tredje stycket LFF. Privata markägare har uppgett till utredaren att de upplever regeln som både byråkratisk och svår-tillämpad. Under särskilda förutsättningar, om fordonet exempelvis hindrar räddningstrafik eller om det är fråga om ett fordonsvrak, finns emellertid möjlighet för markägaren att begära omedelbar flyttning, se 2 § 1 och 7 FFF. I praktiken kan flyttningsslagstiftningen sällan användas för bortforsling av målvaktsfordon. Frågan är därför om målvaktsparagrafen även bör omfatta fordon som är parkerat i strid mot LKOP.

### **Utredarens överväganden beträffande tomtmark**

Det är självklart inte en rimlig ordning att nuvarande bestämmelser kringgås och att problemen med fordonsmålvakter i viss mån har kommit att övervältras på privata markägare. En principiell fråga är om det är av allmänt intresse att fordon som parkerats olovligt på tomtmark ska kunna flyttas med stöd av den offentligrättsliga flyttningsslagstiftningen. Flyttningsslagstiftningen gör visserligen inte någon uttrycklig skillnad mellan gatumark och tomtmark. Eftersom de flesta flyttningsgrunder kräver att fordonet står uppställt i strid mot offentligrättsliga föreskrifter är tillämpningsområdet dock huvudsakligen inskränkt till flyttning från gatumark. Anledningen till detta är i sin tur att flyttningsslagstiftningen bygger på att det finns ett allmänintresse av att flytta vissa fordon. Uppdelningen följer systematiken i den parkeringsrättsliga regleringen. Lagstiftaren har, trots flera tidigare förslag om ett enhetligt system, valt att behålla separata system för den offentligrättsliga respektive den privaträttsliga parkeringen. En utvidgning av målvaktsparagrafen till att även omfatta olovligt parkerade fordon på tomtmark skulle alltså innebära en särreglering såväl i förhållande till

den parkeringsrättsliga regleringen som till flyttningstagstiftningen. Enligt utredaren talar dock övervägande skäl för att det finns ett allmänt intresse av en sådan särreglering. Parkering på tomtmark kan inte betraktas isolerat, utan måste ses som ett viktigt och nödvändigt komplement till gatumarksparkeringen. Det var även mot denna bakgrund som sjudygnregeln i LFF infördes 1984. I förarbetena angav föredraganden bl.a. följande (se prop. 1983/84:104 s. 29):

Det är ett väsentligt intresse för trafikens ordnande och därmed för säkerheten i trafiken att inte det begränsade antalet parkeringsplatser som finns blockerats av olovligt parkerade fordon, oavsett om det är på gatumark eller tomtmark. Hur det ser ut på tomtmarken får ju återverkningar på gatumarken och vice versa. Jag ser alltså detta mer som en fråga av allmänt än enskilt intresse.

Samma argument kan framföras till stöd för att utvidga målvaktsparagrafen till att även omfatta olovlig parkering på tomtmark. Ytterligare skäl som talar för en sådan utvidgning är att skillnaden mellan tomtmark och gatumark inte alltid står klar för den enskilde. Det kan förekomma att parkering på samma gata regleras på olika sätt, beroende på vilken sida av gatan parkeringen sker på. Det kan därmed framstå som slumpmässigt när målvaktsparagrafen är tillämplig och när den inte är det. Vidare kan flyttning av målvaktsfordon ses som en del av ett brottsförebyggande arbete eftersom dessa fordon inte sällan används i kriminella sammanhang. En utvidgning till att omfatta även olovligt parkerade fordon på tomtmark får därmed anses vara i linje med flyttningstagstiftningens brottsbekämpande ändamål. Polismyndighetens brottsförebyggande uppgift framstår som självklar, men även kommunerna har en roll i det lokala brottsförebyggande arbetet. Det pågår för närvarande en statlig utredning som har i uppdrag att lämna förslag om hur kommunerna kan få ett lagstadgat ansvar för brottsförebyggande arbete (kommittédirektiv 2019:94). Flyttningstagstiftningen utgör enligt utredaren ett exempel på en verksamhet där kommunen skulle kunna bidra med viktiga insatser på området. Genom en utvidgning till flyttning av olovligt parkerade fordon på tomtmark försvåras ett kringgående av den nuvarande lagstiftningen och det skapas ett skarpare regelverk mot fordonsmålvakter. Målvaktsparagrafen ska därför utvidgas till att även omfatta fordon som står parkerade i strid mot LKOP.



### 5.3.3 Målvaktsparagrafen bör endast tillämpas på felparkerade fordon

#### Problemställning

Ett bekymmer är att målvaktsfordonen kan vara svåra att hitta. Fordonsmålvakterna och brukarna av dessa fordon anpassar sitt beteende för att undvika flyttning och omhändertagande av fordonen. Inte sällan anträffar både kommunerna och Polismyndigheten målvaktsfordon korrekt uppställda. Om fordonet står korrekt uppställt finns ingen möjlighet att flytta det med stöd av målvaktsparagrafen, även om ägaren har stora skulder avseende felparkeringsavgifter. Detta kan uppfattas som ett kringgående av lagstiftningen. Frågan är därför om målvaktsparagrafen bör omfatta även fordon som inte är felparkerade.

#### Utredarens överväganden beträffande ej felparkerade fordon

Flyttning av fordon enligt flyttningslagstiftningen kräver som regel att fordonet står uppställt i strid mot föreskrifter eller förbud om stannande eller parkering. Idag finns fyra särskilt angivna situationer där ett fordon som inte står felparkerat kan flyttas. Enligt 2 § tredje stycket LFF kan flyttning ske av ett fordon som står långtidsuppställt mot en markägares vilja, utan att markägaren för den skall satt upp villkor eller förbud mot parkering enligt LKOP. Vidare får ett fordon flyttas enligt 2 § 1 FFF om det är uppställt på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs, dvs. oavsett om det är fråga om tomtmark eller gatemark. Slutligen får ett fordon flyttas enligt 2 § 6 och 7 FFF om det är uppställt på offentlig plats som upplåtits för parkering och det huvudsakliga syftet med uppställningen uppenbarligen är något annat än parkering, eller om det är fråga om ett fordonsvrak. De uppräknade flyttningsgrunderna utgör enligt utredaren särpräglade situationer där det framstår som väl motiverat att kunna flytta ett fordon trots att det inte står felparkerat. Ett beslut om flyttning utgör ett avsevärt ingripande i den enskildes rätt. I förarbetena har uttalats att endast olägenheter av mer påtaglig art bör godtas som grund för rätt att flytta fordonet, se prop. 1967:107 s. 41 f. I praktiken är det oftast kommunerna som meddelar och verkställer flyttnings-

beslut med stöd av målvaktsparagrafen. Rent principiellt kan det ifrågasättas vilket incitament en kommun har att kontrollera ett fordon som inte står uppställt i strid mot gällande föreskrifter. Det är utredarens uppfattning att kommunerna i egenskap offentligrättsliga myndigheter huvudsakligen ska ägna sig åt flyttning av fordon som står felparkerade och inte eftersöka skuldbelastade fordon som står rätt uppställda. För skuldbelastade fordon som står rätt uppställda och som har ett exekutivt värde finns redan ett utsokningsrättsligt regelverk. Kronofogdemyndigheten har möjlighet att utmäta eller ta i anspråk ett fordon för reglering av skulder, oavsett var fordonet står uppställt. Uppgiften att hantera skuldbelastade fordon som står rätt uppställda men som saknar exekutivt värde framstår snarast som polisiär. I kapitel 7 föreslår utredaren därför att Polismyndigheten ska ges utökade möjligheter att omhänderta skuldbelastade fordon, oavsett var dessa fordon anträffas. Det är sammanfattningsvis utredarens uppfattning att målvaktsparagrafen endast ska tillämpas på felparkerade fordon.

#### **5.3.4 Fordonsrelaterade skulder till det allmänna ska ligga till grund för flyttning enligt målvaktsparagrafen**

##### **Problemställning**

Målvaktsfordonen är ofta oskattade, oförsäkrade och belastade med andra skulder än bara felparkeringsavgifter. I uppdraget ingår därför att överväga om även andra skulder än felparkeringsavgifter ska kunna ligga till grund för ett beslut om flyttning enligt målvaktsparagrafen. Med andra skulder avses övriga fordonsrelaterade skulder till det allmänna, dvs. skulder avseende trängselskatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter, samt privaträttsliga skulder avseende trafikförsäkringsavgifter och kontrollavgifter vid olovlig parkering.

##### **Utredarens överväganden beträffade kontrollavgifter**

Fråga är inledningsvis om skulder avseende kontrollavgifter enligt LKOP ska kunna ligga till grund för ett beslut om flyttning enligt

målvaktsparagrafen. Förslaget har tidigare framförts, men har då endast översiktligt berörts, se t.ex. prop. 2013/14:176 s. 55.

Det finns flera skäl som talar för att låta även kontrollavgifter omfattas av målvaktsparagrafens tillämpningsområde. Exempelvis är gränsen mellan parkering på tomtmark och gatumark inte alltid klar för den enskilde. Det har också visat sig att fordonsmålvakter anpassar sitt beteende genom att felparkera på tomtmark i stället för på gatumark. Utredaren föreslår ovan att målvaktsparagrafen ska omfatta även fordon som är parkerat i strid mot LKOP. I konsekvens härmed kan argumenteras för att även skulder avseende kontrollavgifter borde omfattas av tillämpningsområdet. Utredaren anser dock att övervägande skäl talar mot en sådan ordning. Det är huvudsakligen kommunerna som flyttar fordon med stöd av målvaktsparagrafen. I egenskap av offentlighetsmyndighet bör kommunen inte ägna sig åt indrivning av privaträttsliga skulder. Det saknas bärande skäl att utvidga flyttningslagstiftningens syfte till att motverka uppkomsten av och underlätta indrivningen av privaträttsliga fordringar som exempelvis kontrollavgifter. En sådan utvidgning skulle dessutom innebära betydande tillämpningsproblem eftersom privaträttsliga fordringar inte antecknas i vägtrafikregistret. Att bevaka och fordra in uppgifter om privaträttsliga skulder skulle troligen kräva en så stor administration att det blir oproportionerligt i förhållande till syftet. Frågan hänger till viss del samman med frågan om att lägga samman det privaträttsliga och offentlighetsliga parkeringssystemet. Denna möjlighet har tidigare övervägts men då avvisats. Vid en samlad bedömning anser utredaren därför att skulder avseende kontrollavgifter inte bör ligga till grund för ett flyttningsbeslut enligt målvaktsparagrafen.

### **Utredarens överväganden beträffade trafikförsäkringsavgifter**

Precis som kontrollavgiften är trafikförsäkringsavgiften en privaträttslig avgift. Till sin natur påminner den dock om en offentlighetsavgift eftersom den är så nära kopplad till själva brukandet av ett fordon. Enligt 2 § första stycket trafikskadelagen (1975:1410) ska det finnas en trafikförsäkring för varje motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet. Trafikförsäkringsföreningen (TFF) är ett samarbetsorgan för trafikförsäkringsbolag i Sverige. TFF tar enligt

34 § trafikskadelagen ut en avgift från de fordonsägare som saknar föreskriven trafikförsäkring. Fordonsmålvakter har enligt TFF omfattande skulder till föreningen. Målvakterna varken försäkrar sina fordon eller betalar de efterföljande trafikförsäkringsavgifterna. Ett uttag från TFF:s ärendehanteringssystem visar att drygt 7 000 personer har skulder mellan 250 000–500 000 kr och att nästan 3 000 personer har skulder över 500 000 kr. Av dessa sammanlagt ca 10 000 personer har ca 2 000 personer skulder som avser fler än ett oförsäkrat fordon. Nästan 600 av dessa personer har skulder som avser mellan 6–862 oförsäkrade fordon. Totalt handlar det om tiotusentals oförsäkrade fordon. Det är ett stort trafikproblem att oförsäkrade fordon används i trafiken. Trafikförsäkringens nära koppling till brukandet av fordon talar visserligen för att låta även skulder avseende trafikförsäkringsavgifter omfattas. Utredaren anser dock att samma skäl som talar mot att utvidga målvaktsparagrafen till att omfatta skulder avseende kontrollavgifter också talar mot att låta skulder avseende trafikförsäkringsavgifter omfattas. Indrivning av privaträttsliga skulder överensstämmer inte med flyttningslagstiftningens syfte och faller rent principiellt utanför de offentlig-rättsliga myndigheternas verksamhetsområden. En sådan utvidgning skulle dessutom innebära betydande tillämpningsproblem. Utredaren bedömer därför att skulder avseende trafikförsäkringsavgifter inte bör ligga till grund för ett flyttningsbeslut enligt målvaktsparagrafen. Beträffande fordon som helt saknar föreskriven trafikförsäkring, se utredarens överväganden och förslag i avsnitt 5.4.

### **Utredarens överväganden beträffade fordonsrelaterade skulder**

Lagstiftning som riktar sig mot fordonsmålvakter finns i målvaktsparagrafen i flyttningslagstiftningen samt i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter, IAL. Det finns vissa skillnader mellan de olika regelverken. Enligt målvaktsparagrafen kan endast skulder avseende felparkeringsavgifter ligga till grund för ett flyttningsbeslut. Enligt IAL kan även skulder avseende trängselskatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter ligga till grund för ett beslut om ianspråktagande (1 § IAL). De olika regelverken infördes samtidigt, men något egentligt övervägande av varför målvaktsparagrafen skulle begränsas till bara

felparkeringsavgifter gjordes inte. Den mest troliga förklaringen är att det ansågs självklart att flyttningslagstiftningen tar sikte på felparkerade fordon. Ett argument för att alla fordonsrelaterade skulder borde kunna läggas till grund för ett flyttningsbeslut enligt målvaktsparagrafen är att detta skulle innebära en harmonisering av lagstiftningen mot fordonsmålvakter. Varken målvaktsparagrafen eller IAL begränsar sig dock till att omfatta enbart fordonsmålvakter. Vidare utgör regleringarna två helt olika rättsinstitut med olika verkställande myndigheter. Dessa olikheter skulle kunna anföras mot harmoniseringsargumentet. Gemensamt för flyttning enligt målvaktsparagrafen och ianspråktagande är dock att båda regleringarna tar sikte på att komma till rätta med målvaktsproblematiken. De nuvarande regelverken är svåra för den enskilde att skilja åt och det kan därför framstå som oklart varför målvaktsparagrafen begränsas till att omfatta endast felparkeringsavgifter. Den allmänna strävan mot regelförenkling i samhället talar enligt utredaren för en harmonisering av lagstiftningarna.

Det är Polismyndigheten och kommunerna som är behöriga att flytta fordon med stöd av målvaktsparagrafen. En utvidgad möjlighet för Polismyndigheten att flytta och omhänderta aktuella fordon framstår som väl förenlig med polisens uppdrag och arbetsuppgifter. Utredaren bedömer att det även ligger inom kommunernas verksamhetsramar att kunna flytta och omhänderta dessa fordon. Det får anses ligga i linje med flyttningslagstiftningens syfte att motverka uppkomsten av och underlätta indrivningen av offentligrättsliga fordonsrelaterade skulder. Kritik som skulle kunna riktas mot en sådan ordning är att utvidgningen innebär att Polismyndigheten och kommunerna får en slags roll som skuldindrivare eftersom ett fordon som flyttas med stöd av målvaktsparagrafen inte behöver lämnas ut förrän skulderna har betalats. För skuldindrivning finns det redan ett rättsinstitut. Kronofogdemyndigheten har enligt sitt regelverk möjlighet att utmäta eller ianspråka fordon för reglering av skulder. Den förslagna utvidgningen bedöms dock inte komma i konflikt med det utsökningsrättsliga regelverket eftersom Kronofogdemyndigheten enligt 2 a § FFF har företräde i de fordon som flyttas.

Det är mot denna bakgrund utredarens slutsats att målvaktsparagrafen ska omfatta alla fordonsägarens obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonskatter och infra-

strukturavgifter samt eventuellt tillkommande sanktionsavgifter. Skulderna behöver dock inte vara restförda. Det handlar således om sådana fordonsrelaterade skulder som framgår vid en kontroll mot vägtrafikregistret. För att lagstiftningen ska bli tydlig ska en definition av uttrycket fordonsrelaterade skulder föras in i LFF. Jfr även utredarens överväganden i avsnitt 7.5.5.

När det gäller beloppsgränsen om 5 000 kr kan det övervägas om denna bör höjas, framförallt med hänsyn till att fordonsskatten i enskilda fall kan uppgå till stora belopp. Beloppsgränsen har emellertid fungerat väl i rättstillämpningen. Fordonsägare som betalar sina fordonsrelaterade skatter och avgifter i tid kommer inte att träffas av bestämmelsen. Beloppsgränsen bör därför kvarstå. Mot denna bakgrund bedöms utvidgningen av målvaktsparagrafen också som proportionerlig och som en tillåten inskränkning i äganderätten.

### 5.3.5 Samlad bedömning

Målvaktsparagrafen ska omfatta fordon som är uppställt i strid mot offentligrättsliga föreskrifter eller mot LKOP. Avgörande för bestämmelsens tillämplighet ska vara om fordonets ägare har obetalda och förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter eller infrastrukturavgifter som sammanlagt uppgår till mer än 5 000 kr. Den nya målvaktsbestämmelsen bör med hänsyn till sin särskilda karaktär placeras i en ny, egen, punkt i 2 § FFF.

Förslaget kräver att bemyndigandebestämmelsen i 2 a § LFF utökas. Regeringens bemyndigande ska därför utökas till att omfatta även meddelande av föreskrifter om rätt för staten eller en kommun att i vissa fall få flytta ett fordon som är parkerat i strid mot förbud eller villkor enligt LKOP, om fordonets ägare har obetalda och förfallna fordonsrelaterade skulder. Utökningen bedöms, på samma grunder som utökningen av målvaktsparagrafen, som godtagbar.

Det ska även införas en definition av uttrycket "fordonsrelaterade skulder" i 1 § första stycket LFF.

## 5.4 Fordon som har körförbud, användningsförbud eller saknar föreskriven trafikförsäkring

**Förslag:** Fordon som är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering och som är belagt med körförbud, användningsförbud p.g.a. obetald fordonsskatt eller som enligt uppgift i vägtrafikregistret saknar föreskriven trafikförsäkring, ska kunna flyttas omedelbart.

### 5.4.1 Nuvarande ordning och problemställning

Ett fordon som är uppställt i strid mot offentlighetsrättsliga föreskrifter och som är belagt med körförbud, användningsförbud p.g.a. obetald fordonsskatt eller som saknar föreskriven trafikförsäkring kan idag flyttas först på den fjärde felparkeringsdagen. Detta framgår av den s.k. fyradagensregeln i 2 § 3 a–c jämte 4 § andra och tredje stycket FFF. Fyradagensregeln innebär ett undantag från huvudregeln i 4 § första stycket FFF om att ett beslut om flyttning ska verkställas omedelbart. Enligt fyradagensregeln ska i vissa särskilt angivna fall ett skriftligt meddelande först fästas på fordonet (en s.k. röd lapp) med en uppmaning till ägaren att senast på tredje vardagen efter uppmaningen själv flytta fordonet. Flyttning kan alltså ske tidigast på den fjärde vardagen efter uppmaningen. Företrädare för kommunsektorn har framfört till utredaren att fyradagensregeln är svårtillämpad och att ett fordon sällan kan flyttas med stöd av flyttningsgrunderna i 2 § 3 a–c FFF. Inga synpunkter har framförts på fyradagensregeln i förhållande till förutsättningarna för flyttning av felparkerat fordon på plats som reserverats för utländsk beskickning eller konsulat (2 § 8 FFF).

### 5.4.2 Ytterligare vissa fordon ska kunna flyttas omedelbart

Körförbud, användningsförbud p.g.a. obetald fordonsskatt och avsaknad av föreskriven trafikförsäkring har med själva brukandet av fordonet att göra. Körförbud innebär att fordonet som huvudregel inte får framföras på allmän väg. Betalning av fordonsskatt och tecknande av trafikförsäkring är grundläggande krav för att

registrerade motorfordon ska få användas i trafik. Eftersom flyttningsgrunderna i 2 § 3 a–c FFF är så nära sammankopplade med själva brukandet av fordonet, framstår det som proportionerligt att dessa felparkerade fordon ska kunna flyttas omedelbart, utan krav på föregående uppmaning. Övervägande skäl talar därmed för att ta bort den nuvarande fyradagensregeln i 4 § tredje stycket FFF beträffande flyttningsgrunderna i 2 § 3 a–c FFF. I praktiken innebär förslaget att ett felparkerat fordon som är belagt med körförbud, användningsförbud p.g.a. obetald fordonsskatt eller som saknar föreskriven trafikförsäkring som huvudregel ska kunna flyttas omedelbart.

## 5.5 Särskilt om skuldsanering

**Bedömning:** Något uttryckligt undantag för fordonsägare med skuldsanering bör inte införas i flyttningstagstiftningen.

### 5.5.1 Nuvarande ordning och problemställning

Skuldsanering innebär i korthet att en högt skuldsatt gäldenär helt eller delvis befrias från ansvar för betalning av de skulder som omfattas av skuldsaneringen. Vanligen beslutas att gäldenären under några års tid ska betala av en del av sina skulder enligt en avbetalningsplan. När skuldsaneringen är klar har gäldenären inte längre kvar de skulder som omfattades av skuldsaneringen. Tanken är att gäldenären ska vara skuldfri och få en chans att starta om. Den rättsliga regleringen finns i skuldsaneringslagen (2016:675). Att en person är föremål för skuldsanering antecknas inte i vägtrafikregistret. Under den tid som skuldsaneringen pågår står skulderna därför fortsatt antecknade på gäldenären i registret. Vägtrafikregistret gör alltså inte skillnad på om fordonsägaren är betalningsskyldig för skulderna eller inte. De fordonsrelaterade skulderna tas bort från registret först när skuldsaneringen är slutförd. Det kan därför inträffa att en fordonsägare under tiden som skuldsaneringen pågår får sitt fordon flyttat och omhändertaget med stöd av målvaktsparagrafen.

Transportstyrelsen har lyft frågan om det bör införas en uttrycklig möjlighet att meddela undantag från ett beslut om flyttning enligt målvaktsparagrafen när fordonsägaren beviljats



skuldsanering. Skälet är att olika kommunerna hanterar situationen olika. I vissa kommuner lämnas ett flyttat fordon åter till gäldenären i skuldsanering utan ersättningskrav, i andra kommuner behåller man det omhändertagna fordonet med hänvisning till flyttningslagstiftningens bestämmelser.

### 5.5.2 Undantag för skuldsanering bör inte införas

Flyttningslagstiftningen är en frivillig lagstiftning, vilket innebär att verkställande myndigheter har en möjlighet men inte en skyldighet att besluta om flyttning. Det innebär att det i varje enskilt fall är upp till kommunen eller Polismyndigheten att besluta om flyttning ska ske eller inte. Samtidigt ska lika fall behandlas lika. Det är därför av vikt att verkställande myndigheter samarbetar, exempelvis genom att ta fram gemensamma riktlinjer om flyttning. Ett generellt undantag vid skuldsanering bör enligt utredaren dock inte införas. Under tiden skuldsanering pågår skulle det visserligen kunna vara kontraproduktivt om gäldenären fick sitt fordon omhändertaget för betalning av fordonsrelaterade skulder. Fordonsägaren kan ju vara beroende av sitt fordon för att kunna förvärvsarbeta och få en inkomst så att avbetalningsplanen kan följas. En skuldsanering kan emellertid se olika ut, beroende på gäldenär. Det kan också ifrågasättas varför personer med skuldsanering generellt ska kunna felparkera utan risk för att fordonet omhändertas. Ett generellt undantag riskerar även att leda till att verkställande myndigheter i större utsträckning avstår från att fatta beslut om flyttning om det finns en risk att fordonsägaren är föremål för skuldsanering. Detta framgår nämligen inte vid en kontroll mot vägtrafikregistret. Ur integritetssynpunkt framstår det inte heller som självklart eller okomplicerat att föra in en sådan uppgift. Eftersom flyttningslagstiftningen är frivillig ska en bedömning även fortsättningsvis alltid göras i det enskilda fallet. Det får därför åligga fordonsägaren att upplysa verkställande myndighet om att han eller hon är föremål för skuldsanering och att fordonet med anledning av detta bör lämnas åter utan ersättningskrav. Något uttryckligt undantag för fordonsägare med skuldsanering bör därför inte införas i flyttningslagstiftningen.

## 5.6 Uttrycket ”fordonets ägare”

**Förslag:** Det ska införas en enhetlig definition av uttrycket fordonets ägare i flyttningslagen. Med fordonets ägare ska avses:

- för fordon upptagna i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för beslut om flyttning, och
- för oregistrerade fordon, den civilrättsliga ägaren.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller, i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, innehavaren och i fråga om avregistrerat fordon, den som senast varit antecknad som fordonets ägare.

Uttrycket ”ägaren” i LFF och FFF ska ändras till ”fordonets ägare”.

### 5.6.1 Uppdraget, nuvarande ordning och problemställning

I uppdraget ingår att utreda om uttrycket ”fordonets ägare” bör förtydligas. Som redogjorts för i avsnitt 4.3.4 saknar LFF en grundläggande definition av uttrycket. Flera av bestämmelserna i LFF och FFF refererar ändå på olika sätt till ”ägaren” eller ”fordonets ägare”. I rättstillämpningen står det inte alltid klart om det är den civilrättsliga ägaren eller den (vid tidpunkten för flyttningsbeslutet) registrerade ägaren som åsyftas i de olika bestämmelserna. Vissa av bestämmelserna syftar uppenbart på den registrerade ägaren, exempelvis legaldefinitionerna av fordonets ägare vid avbetalningsköp, leasing och en underårig registrerad ägare enligt 1 § andra och tredje stycket LFF. Andra bestämmelser är förenade med betydande rättsverkningar och bör därför inte utan uttryckligt lagstöd kunna syfta på någon annan än den civilrättsliga ägaren. Detta bör gälla i vart fall följande bestämmelser:

- målvaktsparagrafen i 2 a § LFF jämte 2 § 3 f FFF,
- mottagaren av en underrättelse av ett flyttningsbeslut och dess rättsliga verkningar enligt 5 och 6 §§ LFF samt 11 § FFF,
- den som ska tillgodoräknas fordonets värde enligt 6 § tredje stycket LFF och
- det strikta kostnadsansvar som 7 § LFF och 13 § FFF innebär.

Samtidigt har lagstiftaren utgått från att målvaktsparagrafen ska avse den registrerade ägaren vid tidpunkten för beslutet om flyttning. Högsta domstolen har dock gjort motsatt tolkning i rättsfallet ”Den flyttade bilen” NJA 2018 s. 913. Oklarheterna kring vem som egentligen åsyftas har samband med registreringen av fordonsägare i vägtrafikregistret. Verkställande myndigheter använder ägaruppgifterna i vägtrafikregistret som beslutsunderlag. I avsnitt 4.4 redogörs närmare för den rättsliga regleringen på området. Där framgår att registreringsförfarandet fungerar automatiserat och att inga egentliga kontroller sker av en formellt korrekt ifylld ansökan. Det går alltså inte att förlita sig på att vägtrafikregistrets uppgifter om registrerad ägare överensstämmer med civilrättsliga förhållanden. Oklarheterna i flyttningslagstiftningen och vägtrafikregistret orsakar en rad praktiska problem. Registreringen av fordonsmålvakter medför att tillämpningen av flyttningslagstiftningen försvåras eller omöjliggörs. Målvaktsparagrafen kan idag kringgåas med den s.k. tiodagarsregeln i 5 kap. 2 § förordningen om fordons registrering och användning (FFRA). Med stöd av tiodagarsregeln kan man i vägtrafikregistret retroaktivt registrera en ny ägare till ett flyttat fordon därmed komma att ändra förutsättningarna för flyttning. Det beslut som i flyttningsogonblicket framstod som lagligt kan alltså i efterhand komma att sakna lagliga förutsättningar (se avsnitt 4.4.3). Verkställande myndighet kan då komma att behöva lämna ut fordonet och eventuellt betala skadestånd. Om den retroaktiva registreringen utgör en skenöverlåtelse måste myndigheten leda detta i bevis för att kunna behålla fordonet. I vissa fall måste flyttning- ärenden hänskjutas till allmän domstol för avgörande av vem som är rätt fordonsägare. Det framstår som oklart vilken presumtions- verkan ägarregistreringen i vägtrafikregistret har och vad som i så fall krävs för att bryta presumtionen (se avsnitt 4.4.6). Oklarheterna innebär betydande utrednings- och bevissvårigheter för verkställande myndigheter.

### 5.6.2 Bakgrund och tidigare överväganden

Frågan om en grundläggande definition av uttrycket fordonets ägare i flyttningslagstiftningen har inte behandlats i de ursprungliga förarbetena. Frågan har däremot berörts i två rapporter från

Naturvårdsverket, i förarbetena till målvaktsparagrafen samt i rättsfallen ”Den flyttade bilen” NJA 2018 s. 913 och RH 2015:24.

I Naturvårdsverkets rapport Uttjänta bilar och miljön från 2011 (NV-01928-10) framlades ett författningsförslag om ett tydliggjort ansvar för den registrerade fordonsägaren. Ett omarbetat förslag lades fram 2015 i rapporten Omhändertagna och övergivna, uttjänta fordon samt flyttning av fordon i vissa fall (NV-06341-14). Förslaget innebar i huvudsak att med fordonets ägare ska avses den som vid flyttningstillfället var registrerad som fordonets ägare. Förslaget remitterades och fick positiv kritik, men ledde aldrig till några lagstiftningsåtgärder.

I förarbetena till målvaktsparagrafen användes nästan uteslutande uttrycket fordonets registrerade ägare. Det angavs där att med registrerad ägare avses den som vid tidpunkten för beslutet om flyttning var antecknad i vägtrafikregistret som fordonets ägare, även om någon annan senare registreras som ägare. Det angavs vidare att, för att regeln ska vara effektiv bör det inte vara möjligt att i efterhand förändra de förutsättningar för flyttning som gällde vid beslutet genom att retroaktivt låta registrera en annan ägare till fordonet, se prop. 2013/14:176 s. 56. Lagrådet ansåg i sitt yttrande över lagrådsremissen att LFF borde kompletteras med en bestämmelse som anger vem som ska anses vara fordonets ägare. Lagrådet påpekade bl.a. att begreppet fordonets ägare kan komma att syfta på olika personer. Regeringen ansåg emellertid inte att någon sådan komplettering var nödvändig. Man hänvisade till definitionen i 4 § andra stycket 1 lagen (1976:206) om felparkeringsavgift (FelpL) och anförde att en komplettering av ägarbestämmelsen i LFF varken skulle förenkla eller på något annat sätt förändra flyttningsförfarandet (se a. prop. s. 59 och s. 100 ff.). Uttalandena får förstås som att regeringen utgick från att den registrerade ägaren skulle anses som fordonets ägare i vart fall vid tillämpningen av målvaktsparagrafen, men att detta inte behövde framgå av författningstexten.

Högsta domstolen har som ovan konstateras gjort motsatt tolkning i rättsfallet ”Den flyttade bilen” NJA 2018 s. 913. I målet prövades frågan om uttrycket ”fordonets ägare” i 2 a § LFF avser fordonets verkliga ägare eller den registrerade ägaren. Bakgrunden var följande. Kommunen flyttade en personbil med stöd av målvaktsparagrafen. Vid tidpunkten för flyttningsbeslutet var JS antecknad som ägare till bilen i vägtrafikregistret. Det var i målet ostridigt att

MD hade köpt bilen dagen före flyttningsbeslutet. Ägarbytet registrerades emellertid först flera dagar senare, och då med stöd av tiodagarsregeln retroaktivt från och med dagen för köpet. MD var således ostridigt fordonets verkliga ägare vid flyttningstillfället. Högsta domstolen uttalade att i avsaknad av en definition av fordonets ägare i LFF måste utgångspunkten vara att uttrycket avser den verkliga ägaren. Detta måste gälla trots vad som anförts i förarbetena. Till detta kommer att det finns andra bestämmelser i LFF som tar sikte på fordonets ägare. Vissa av dessa, däribland 6 §, kan inte förstås på annat sätt än att det är den verkliga ägaren som avses. En ordning där ägarbegreppet skulle få olika betydelser i lagen skulle strida mot gängse principer för lagtolkning. Vidare gäller regleringen möjligheterna att ta i anspråk annans egendom. Lagen måste således vara tillräckligt precis för att ingreppet ska vara förutsebart och att den inte bör tolkas extensivt (jfr NJA 2004 s. 336). Mot denna bakgrund kom Högsta domstolen till slutsatsen att uttrycket fordonets ägare i 2 a § LFF ska tolkas enligt sin ordalydelse och därmed avse fordonets verkliga ägare.

I rättsfallet RH 2015:24 prövade Svea hovrätt bl.a. frågan om vem som ska anses som ägare vid tillämpningen av 7 § LFF. Enligt bestämmelsen är "ägaren av ett fordon" som har flyttats med stöd av LFF skyldig att ersätta de kostnader för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Hovrätten fann bl.a. att ett strikt kostnadsansvar, vilket bestämmelsen i 7 § LFF innebär, inte kan åläggas den registrerade ägaren i avsaknad av uttryckligt lagstöd.

### **5.6.3 En definition av "fordonets ägare" ska införas**

#### **Den registrerade ägaren vid tidpunkten för flyttningsbeslutet**

En definition av "fordonets ägare" ska införas i LFF i syfte att undanröja oklarheterna om det är den civilrättsliga eller registrerade ägaren som åsyftas i de olika bestämmelserna i LFF och FFF. En viktig utgångspunkt är att verkställande myndigheter måste kunna använda vägtrafikregistrets uppgifter om registrerad ägare som underlag för att ta reda på vem som är fordonsägare. Vägtrafikregistret utgör visserligen inte något ägarregister i civilrättslig mening. Ett av ändamålen med registret är dock att tillhandahålla uppgifter om fordonets riktiga ägare, se en närmare redogörelse

härom i avsnitt 4.4. Vidare ska det inte vara möjligt att inte vara möjligt att i efterhand förändra de förutsättningar som gällde vid flyttningsbeslutet genom att retroaktivt låta registrera en annan fordonsägare. Mot denna bakgrund ska fordonets ägare som utgångspunkt definieras som den som är antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret vid tidpunkten för beslut om flyttning.

### **Egendomsskyddet och kravet på proportionalitet**

En flyttningslagstiftning där uttrycket fordonets ägare har olika betydelser är enligt utredaren inte lämplig. För tydliggörande ska alla bestämmelser i LFF och FFF som endast refererar till ”ägaren” därmed ändras till ”fordonets ägare”. Vilka ändringar som avses framgår av kapitel 1 och 12. Förslaget om en legaldefinition innebär i vissa avseenden kännbara rättsverkningar för den enskilde. Utredaren gör i detta avseende följande överväganden:

Förslaget får till följd att den registrerade ägaren blir strikt betalningsansvarig för flyttningskostnader enligt 7 § LFF och 13 § FFF. Redan idag är betydande rättsverkningar förenade med en ägarregistrering i vägtrafikregistret (se avsnitt 4.4). Systemet för flyttning av fordon bör enligt utredaren, precis som systemet med felparkeringsavgifter och andra fordonsrelaterade skatter och avgifter, kunna fungera enkelt, ändamålsenligt och effektivt. I konsekvens härmed framstår det som väl avvägt att även den offentlighetsrättsliga flyttningslagstiftningen tar sikte på den registrerade ägaren. Förslaget kan också komma att innebära att en civilrättslig ägare inte underrättas om ett flyttningsbeslut och därmed riskerar att fordonet flyttas och tillfaller stat eller kommun enligt 5 och 6 §§ LFF samt 11 § FFF. I målvaktsituationen blir frågan om egendomsskydd knappast aktuell. Även i andra fall kan en fordonsägare av någon anledning aktivt välja eller sakna möjlighet att registrera sig som fordonsägare. Ett fordon kan enligt utredarens förslag i avsnitt 5.7 tillfalla verkställande myndighet först efter en månad. Det framstår som ett rimligt krav på en civilrättslig fordonsägare att denne har regelbunden tillsyn över sitt fordon och bevakar sin rätt till fordonet. Uppgift om att ett fordon är flyttat och de rättsliga konsekvenserna härav bör kunna erhållas av den registrerade ägaren. Under alla omständigheter registreras uppgiften både i vägtrafik-

registret och hos Polismyndigheten. I de fall det t.ex. rör sig om ett leasat fordon underrättas även leasinggivaren om flyttningsbeslutet (se 5 § LFF). Förslaget utesluter inte heller att krav framställs på civilrättslig grund. I felparkeringssammanhang har en fordonsägare på civilrättslig grund regressrätt mot föraren, om denne har felparkerat fordonet. Motsvarande regressrätt bör gälla inom ramen för flyttningstagstiftningen. Detta bör sammanfattningsvis vara tillräckligt för att en civilrättslig fordonsägare ska kunna bevaka sin rätt. Förslaget innebär slutligen att det är den registrerade ägaren vid tidpunkten för flyttningsbeslutet som ska tillgodoräknas fordonets värde enligt nuvarande 6 § tredje stycket LFF. Utredarens överväganden i detta avseende presenteras närmare i avsnitt 5.12.

Det framstår inte som proportionerligt att de verkställande myndigheterna ska behöva göra omfattande äganderättsutredningar inför och efter varje flyttningsbeslut. För de verkställande myndigheterna innebär förslaget att såväl utrednings- som bevis-svårigheterna minskar betydligt. Ärenden kommer inte att behöva hänvisas vidare till domstol för avgörande om vem som är fordonsägare, vilket sparar både tid och kostnader. Det allmänna intresset av att flyttningstinstitutet ska kunna fungera enkelt, ändamålsenligt och effektivt får anses väga över den enskildes privata skäl att inte stå registrerad som fordonsägare. Förslaget bedöms därmed förenligt med såväl egendomsskyddet som kravet på proportionalitet.

Eftersom flyttningstagstiftningen gör skillnad på olika typer av fordon ska definitionen anpassas till vilket fordon det är fråga om:

### **Särskilt om registrerade fordon**

För fordon som är upptagna i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register ska fordonets ägare definieras som den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för beslut om flyttning. Om ett registrerat fordon innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, ska vad sägs om fordonets ägare gälla för innehavaren. Detta framgår redan idag av 1 § andra stycket LFF. Vad som ska gälla för underåriga fordonsägare framgår också redan idag, se 1 § tredje stycket LFF.

### Särskilt om oregistrerade fordon

Flyttningstagstiftningen har alltid varit tillämplig på oregistrerade fordon, även om särskilda bestämmelse avseende dessa fordon infördes först 2004. För oregistrerade fordon framstår det som naturligt att det är fordonets civilrättsliga ägare som åsyftas. Detta överensstämmer också med dagens rättstillämpning. Någon allmän definition av ”oregistrerade fordon” har inte ansetts nödvändig. Utredaren gör inte någon annan bedömning i detta avseende. Med oregistrerade fordon avses i sammanhanget huvudsakligen icke registreringspliktiga fordon som cyklar och mopeder klass II.

### Särskilt om avregistrerade fordon

Enligt nuvarande 1 § andra stycket LFF ska i fråga om ”övergivet” fordon den senaste ägaren anses vara fordonsägare. Även om det inte framgår av lagtext bör det vara den senaste registrerade ägaren som åsyftas. Vidare bör det enligt utredaren vara mer korrekt att definiera vad som ska gälla för ett ”avregistrerat” fordon, eftersom registrering är en förutsättning för att fordonet ska få brukas. Att fordonet är övergivet innebär ju inte i sig att det är avregistrerat och att det saknas en registrerad ägare. Om ett registreringspliktigt fordon av någon anledning är avregistrerat ska därför den som senast var fordonets registrerade ägare anses som fordonets ägare.

## 5.7 Uppställningstiden

**Förslag:** Ett fordon som förvaras på särskild uppställningsplats tillfaller kommunen om beslutet om flyttning har verkställts av en kommunal myndighet och i annat fall staten om ägaren inte har hämtat fordonet inom en månad efter det att kungörelse skedde.

### 5.7.1 Uppdraget, nuvarande ordning och problemställning

I uppdraget ingår att utreda om uppställningstiden om tre månader enligt 6 § första stycket 2 LFF bör förkortas. Utredaren har i avsnitt



4.3.9 närmare redogjort för gällande rätt på området. Med uppställningstid avses tiden på uppställningsplats, dvs. tiden mellan flyttning och den tidpunkt när fordonet tillfaller verkställande myndighet enligt 6 § LFF. Uppställningstidens längd beror idag på om flyttningsbeslutet har delgetts genom vanlig delgivning (en månad) eller kungörelsedelgivning (tre månader). I majoriteten av flyttningsärendena, och alltid när det är fråga om ett målvaktsfordon, måste kungörelsedelgivning tillämpas. Först efter tre månaders uppställningstid tillfaller fordonet verkställande myndighet som då kan lämna fordonet till skrotning. Myndigheten får i dessa fall också regelmässigt stå för uppställningskostnaden, eftersom fordonsägaren oftast inte går att få tag på eller väljer att inte lösa ut fordonet. Ytterst blir flyttningsbeslutet en fråga om resursavvägningar då en uppställningsplats kan kosta tusentals kronor i månaden. Uppställningsplatserna måste regelmässigt vara bevakade eftersom inbrott i uppställda fordon är ett stort problem. Det innebär i sin tur att det både blir svårare och mer kostsamt att ordna med lämpliga uppställningsplatser. Möjligheterna att tillhandahålla uppställningsplatser varierar i landet, men uppställningskostnaden kan i genomsnitt uppskattas till 45 kr per dygn och fordon. Detta innebär en kostnad om ca 1 350 kr per månad eller ca 4 000 kr för en tre månader lång uppställning. Såväl resurs- som utrymmesbrist kan därför få myndigheterna att avstå från ett flyttningsbeslut.

### 5.7.2 Bakgrund och tidigare lagstiftningsåtgärder

Tidsfristerna i 6 § LFF är utformade efter mönster av hittegodslagen (1938:121). Redan i 1967 års lagstiftningsärende uttalades att det varken är praktiskt möjligt eller önskvärt att fordon förvaras på uppställningsplats under alltför lång tid. Samtidigt ansågs det påkallat med en förhållandevis lång förvaringstid under en övergångsperiod. Ursprungligen var tidsfristerna därför sex månader från kungörelse av okänd ägare respektive tre månader från delgivning av känd ägare eller om det av andra skäl stod klart att ägaren gett upp sin rätt. Tidsfristerna förkortades 1970 till nuvarande ordning med tre månader efter kungörelsedelgivning av okänd ägare respektive en månad från personlig delgivning eller om ägaren får anses ha gett upp sin rätt till fordonet. Bakgrunden till

lagändringen var att det hade förslagits kortare förvaringstider för hittegods och att man därför ville anpassa uppställningstiderna i flyttningslagen. Skälen för ändringarna i hittegodslagen var framförallt att förvaringen tog oproportionerligt stora utrymmen i anspråk och medförde betydande kostnader. Som skäl angavs också att endast ett fåtal ägare torde bli kända sedan tre månader förflutit från det att hittegods anmäls hos polisen.

Frågan om kortare uppställningstider har på senare tid hanterats i samband med översyn av flyttningslagstiftningen. Frågan lyftes år 2000 i dåvarande Vägverkets rapport Flyttning av fordon. I propositionen 2002/03:105 ansåg dock regeringen att det inte fanns skäl att förkorta uppställningstiderna. Vägverket hade föreslagit att tremånadersfristen skulle förkortas till en månad i de fall fordonet uppenbart hade ett mycket lågt värde. Regeringen ansåg att förslaget var alltför vagt och riskerade att leda till tolknings- och tillämpningsproblem. Vidare ansågs att allmänna rättssäkerhetsskäl talade emot en generell förkortning av tidsfristen. Förslaget om förkortade uppställningstider framfördes på nytt 2009 av dåvarande SKL i samband med Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport om åtgärder mot bilmålvakter m.m. Frågan utreddes emellertid inte vidare. Inom ramen för ett regeringsuppdrag om utjänta bilar lämnade Naturvårdsverket 2011 åter förslag om kortare uppställningstider (NV-01928-10). I rapporten föreslogs att tremånadersfristen skulle halveras till sex veckor, antingen för alla fordon eller endast för fordon med begränsat värde. Ingen fortsatt utredning av förslagen gjordes. I en rapport från 2015 lades ett förslag om förkortad uppställningstid fram på nytt (NV-06341-14). Inte heller detta förslag har lett till några vidare utredningar eller lagstiftningsåtgärder. I promemorian Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33) framhölls att det fanns skäl att åter se över frågan. Remissvaren på tidigare framlagda förslag visar att det finns ett brett stöd för att förkorta uppställningstiden enligt 6 § första stycket 2 LFF.

### 5.7.3 Uppställningstiden ska förkortas

#### Allmänna överväganden

Kostnaderna för uppställning är betydande och belastar i slutändan oftast de verkställande myndigheterna. Uppställningskostnaderna utgör uppskattningsvis två tredjedelar av de verkställande myndigheternas totala flyttningskostnader, se avsnitt 5.8.2. Både med hänsyn till de betydande kostnader som uppställningen innebär och den plats som de uppställda fordonen tar i anspråk bör tidsfristerna begränsas så långt det är möjligt, utan att undergräva rättssäkerheten. Utgångspunkten bör vara att det måste finnas rimliga garantier att underrättelsen om flyttningsbeslutet och dess rättsliga verkningar faktiskt når den sökta.

#### Skillnaderna mellan hittegoods och flyttade fordon

Uppställningstiden enligt 6 § första stycket 2 LFF har sin förebild i hittegodslagen. Det finns enligt utredaren inte längre något bärande skäl att upprätthålla harmoniseringen mellan hittegodslagen och flyttningstagstiftningen. Tidsfristerna i flyttningstagstiftningen tillkom under en tid då uppgifter om fordon och fordonsägare inte fanns lika tillgängliga som idag och likheterna med hittegoods därmed var mer påfallande. Majoriteten av de fordon som flyttas och omhändertas enligt flyttningstagstiftningen är registreringspliktiga. Fordonen bör även i övrigt vara lättare att identifiera än hittegoods i allmänhet. Även om fordonsägaren inte känner till lagstiftningen på området, får man anta att en fordonsägare som blivit av med sitt fordon anmäler detta till Polismyndigheten. Polismyndigheten har i sin tur uppgifter om flyttade fordon, se 9, 12 och 15 §§ FFF. Det finns alltså numera mycket stora skillnader mellan hittegoods och flyttade fordon. I än större grad än för hittegoods föreligger problem med att flyttade fordon tar oproportionerligt stora utrymmen i anspråk och medför betydande kostnader.

#### En förkortad uppställningstid från tre månader till en månad

Tidsfristen om tre månader enligt 6 § första stycket 2 LFF ska i stället harmoniseras med tidsfristen om en månad enligt 6 § första

stycket 1 LFF. Företrädare för de tre största kommunerna har uppgett att i de få fall där uthämtning av ett flyttat fordon sker från uppställningsplats, sker detta normalt inom en veckas tid. I sällsynta fall hämtas fordonet efter en månad. Efter en månad händer det i princip aldrig att ett flyttat fordon hämtas ut. Detta gäller oavsett på vilken grund fordonet har flyttats. Eftersom verkställande myndighet inte behöver lämna ut fordonet förrän flyttningskostnaderna är betalda, minskar incitamenten att hämta ut ett fordon av lågt värde naturligen med tiden. En generell uppställningstid om en månad framstår mot denna bakgrund som en rimligt avvägd tidsfrist.

### Fordonsägarnas rättssäkerhetsintresse

En avgörande fråga är om det är rättssäkert med en kortare tidsfrist än tre månader efter en kungörelsedelgivning. I praktiken innebär kungörelse av flyttningsbeslut att ett anslag sätts upp i den flyttande myndighetens lokaler eller på myndighetens webbplats. Kungörelsen ska också finnas tillgänglig hos Polismyndigheten. Någon annonsering i ortstidning sker inte, se 12 § FFF och prop. 1993/94:19 s. 19 ff. Kritiker av kungörelsedelgivning hävdar att chansen att den som söks för delgivning får kännedom om kungörelsedelgivningen är så liten att man kan tala om fiktiv delgivning, jfr prop. 1976/11:63 s. 194 f. Ur ett rättssäkerhetsperspektiv kan visserligen inte bortses från möjligheten att en part faktiskt ger sig till känna efter en kungörelsedelgivning. Chansen att en fordonsägare genom kungörelse verkligen får del av beslutet om flyttning framstår dock som liten och chanserna kan inte anses öka nämnvärt om anslaget hålls tillgängligt i tre månader i stället för en månad. Det framstår som mer troligt att fordonets ägare får reda på beslutet genom den underrättelse som skickas till fordonets registrerade ägare alternativt vid en eventuell förfrågan hos Polismyndigheten. Det kan mot denna bakgrund inte anses gå ut över fordonsägarnas rättssäkerhetsintresse att delgivningstiden och därmed uppställningstiden förkortas från tre månader till en månad.

### **Bestämmelsen bör inte avgränsas**

I sammanhanget kan övervägas om en kortare förvaringstid ska avgränsas till att endast gälla vissa flyttade fordon. Man kan exempelvis tänka sig att avgränsa bestämmelsen till fordon som flyttats med stöd av målvaktsparagrafen eller till fordon med ett begränsat värde. Naturvårdsverket förordade i sin rapport från 2011 att alla fordon, oavsett värde, skulle omfattas. I rapporten från 2015 föreslogs att en förkortad förvaringstid bara skulle gälla fordon med ett värde understigande hälften av prisbasbeloppet, dvs. ca 22 000 kr för 2015. Erfarenheterna visar dock att oavsett fordonets värde eller på vilken grund fordonet har flyttats, ökar inte chansen att nå den eftersökte efter en månads uppställningstid. Det framstår vidare som onödigt krångligt och kostsamt att införa olika tidsfrister. En förkortad uppställningstid ska därför inte avgränsas till att endast gälla vissa flyttade fordon eller fordon flyttade på viss grund.

### **Samlad bedömning**

Det är utredarens samlade bedömning att uppställningstiden enligt 6 § första stycket 2 LFF ska förkortas till en månad, oavsett fordonets värde och oavsett vilken flyttningsgrund som har tillämpats. Tidsfristen enligt 6 § första stycket 2 LFF kommer därmed att överensstämma med tidsfristen enligt 6 § första stycket 1 LFF. Ett fordon som förvaras på särskild uppställningsplats ska alltså tillfalla verkställande myndighet om ägaren inte har hämtat fordonet inom en månad efter delgivning. Detta ska gälla oberoende av om underrättelsen har delgetts genom personlig delgivning eller genom kungörelsedelgivning.

## 5.8 Flyttningskostnader

**Förslag:** I syfte att minska myndigheternas kostnader för fordonsflyttningsverksamheten ska ett tydligare ansvar för den registrerade fordonsägaren införas, uppställningstiderna ska förkortas och fordonsägaren ska åläggas en utökad ersättnings-skyldighet för flyttningskostnader.

**Bedömning:** Samarbetet mellan de verkställande myndigheterna bör utvecklas.

### 5.8.1 Uppdraget och problemställning

I utredarens uppdrag ingår att lämna förslag till ett lämpligt system för hur kostnaderna i samband med flyttning och uppställning av fordon ska hanteras. Uppdraget i denna del innefattar inte att lämna förslag till en finansieringslösning utan tar sikte på problematiken med de stora kostnader som verksamheten med flyttning av fordon är förenad med. Eftersom flyttningstagning inte är tvingande är det viktigt att kostnaden inte är avgörande för huruvida ett beslut om flyttning fattas eller inte. Den primära frågan i sammanhanget är därför vilka åtgärder som kan vidtas för att minska de verkställande myndigheternas kostnader för fordonsflyttningsverksamheten. En delfråga i sammanhanget är hur myndigheterna i större utsträckning ska kunna få betalt av fordonsägarna. Tanken är att fordonsflyttningsverksamheten i princip ska vara självfinansierad, men i praktiken resulterar den i ett stort underskott hos de verkställande myndigheterna. De verkställande myndigheterna får sällan betalt för flyttningskostnaderna, trots att fordonsägaren som huvudregel är betalningsskyldig för dessa. Oftast är anledningen till att betalning uteblir att det är svårt att fastställa det civilrättsliga ägarskapet till dessa fordon eller så saknar fordonets ägare ekonomiska medel. När det gäller fordon som flyttats med stöd av målvaktsparagrafen är det i princip alltid verkställande myndighet som får stå för flyttningskostnaderna.

### 5.8.2 De verkställande myndigheternas kostnader för fordonsflyttningsverksamheten

Det saknas ett samlat underlag för att mer exakt kunna beräkna omfattningen av antalet flyttade fordon och de verkställande myndigheternas kostnader för fordonsflyttningsverksamheten. Mot bakgrund av de kommunala bidragsansökningar som inkommit till Kammarkollegiet under 2018 samt vad företrädare för kommunernas nätverksgrupp, Polismyndigheten och Trafikverket har uppgett för utredaren kan en grov uppskattning ändå göras.

Det sker totalt ca 15 000 fordonsflyttningar per år med stöd av flyttningslagstiftningen. Kommunerna flyttar ca 10 000 fordon årligen. Ca 6 000 av dessa fordonsflyttningar sker i någon av de tre största kommunerna. Av totalt 10 000 fordon flyttar kommunerna ca 2 500 fordon med stöd av målvaktsparagrafen. Över 90 procent av dessa målvaktsfordon flyttas i sin tur i storkommunerna Stockholm, Göteborg eller Malmö. Polismyndigheten flyttar drygt 2 500 fordon årligen. Det saknas underlag för att kunna bedöma hur många av dessa som flyttas med stöd av målvaktsparagrafen. Polisen har typiskt sett bättre möjligheter att hitta målvaktsfordonen och kommunerna har typiskt sett bättre möjligheter att sköta administration och att tillhandahålla uppställningsplatser. Sedan den tillfälliga bidragsförordningen (SFS 2018:1594) trädde i kraft har kommunerna också tillfälligt större ekonomiska möjligheter att flytta fordon med stöd av målvaktsparagrafen, se avsnitt 3.5.3. Det kan därför förmodas att Polismyndigheten för närvarande endast flyttar ett mindre antal fordon med stöd av målvaktsparagrafen. Trafikverket flyttar totalt ca 2 300 fordon årligen.

Ca 3 500 av totalt 15 000 flyttade fordon utgörs av fordonsvrak som går direkt till skrot. Endast cirka 10–15 procent av de fordon som flyttas hämtas ut av sina fordonsägare. Dessa fordon hämtas i princip uteslutande ut i nära anslutning till flyttningsbeslutet. Övriga fordon blir regelmässigt kvar på uppställningsplats i tre månader. Det innebär att uppskattningsvis ca 10 000 fordon blir kvar på uppställningsplats innan de efter viss tid tillfaller stat eller kommun. De fordon som tillfaller verkställande myndighet skrotas i de flesta fall medan endast ett fåtal går till försäljning. Ett fordon bör enligt de verkställande myndigheterna betinga ett värde om minst ca 20 000 kr för att en försäljning ska bedömas som lönsam.

De fordon som blir kvar på uppställningsplats och som inte går att sälja innebär stora kostnader för stat och kommun. Kostnaderna skiljer sig åt både mellan myndigheterna och mellan de olika kommunerna. Med detta i beaktande kan kostnaden för ett genomsnittligt flyttningsärende uppskattas till ca 4 500–6 000 kr per fordon. Uppställningskostnaden är den dyraste kostnadsposten i sammanhanget, i genomsnitt 45 kr per dygn och fordon. Detta innebär en uppställningskostnad om ca 1 350 kr per månad eller ca 4 000 kr för en tre månader lång uppställning.

Härtill kommer de verkställande myndigheternas icke debiterbara kostnader som t.ex. personalkostnader. Dessa kan antas uppgå till mångmiljonbelopp årligen. Företrädare för Trafikverket uppskattar att man har interna personalkostnader för fordonsflyttningens verksamheten som uppgår till ca 2,4 mnkr per år. Företrädare för var och en av storkommunerna uppskattar att fordonsflyttningens verksamheten tar ca två årsarbetskrafter i anspråk. De icke debiterbara flyttningskostnaderna kan mot denna bakgrund försiktigt räknat uppskattas till ca 1 000–1 500 kr per fordon.

Totalt kan de verkställande myndigheternas kostnader för alla flyttade och osäljbara fordon som blir kvar på uppställningsplats uppskattas till mellan 55 och 75 mnkr per år. Detta är alltså kostnader som huvudsakligen är debiterbara gentemot fordonsägaren, men som av olika anledningar inte kan tas ut och därför drabbar de verkställande myndigheterna.

### 5.8.3 Åtgärder för att minska flyttningskostnaderna

Det kan konstateras att fordonsflyttningens verksamheten är förenad med onödigt stora kostnader för de verkställande myndigheterna. I syfte att minska myndigheternas kostnader föreslår utredaren att följande fyra övergripande åtgärder vidtas: 1) ett tydligare ansvar för den registrerade fordonsägaren ska införas, 2) uppställningstiderna ska förkortas, 3) fordonsägaren ska åläggas en utökad ersättningskyldighet för flyttningskostnader och 4) samarbetet mellan de verkställande myndigheterna bör utvecklas.

När det gäller införandet av ett tydligare ansvar för fordonsägaren, föreslår utredaren i avsnitt 5.6 att det införs en definition av uttrycket "fordonets ägare" i LFF. Lagförslaget syftar bl.a. till att



motverka ett kringgående av målvaktsparagrafen och att tydliggöra den registrerade fordonsägarens strikta ansvar för flyttningskostnader. Förslaget innebär vidare att de verkställande myndigheternas utrednings- och bevisbörda beträffande vem som är fordonets ägare minskar samtidigt som möjligheterna att få betalt för flyttningskostnaderna ökar.

I avsnitt 5.7 föreslår utredaren att uppställningstiden för flyttade fordon ska förkortas. Enligt lagförslaget ska den nuvarande uppställningstiden enligt 6 § första stycket 2 LFF förkortas från tre månader till en månad. Uppställningskostnaderna för dessa långtidsuppställda fordon utgör ca två tredjedelar av myndigheternas totala flyttningskostnader, eller ca 4 000 kr per flyttningsärende. Förslaget innebär därmed en väsentlig minskning av myndigheternas faktiska flyttningskostnader.

I avsnitt 5.9 föreslår utredaren att omfattningen av den registrerade fordonsägarens ersättningsskyldighet för flyttningskostnader ska utökas. Enligt lagförslaget ska även kostnader för försäljning av fordon som tillfallit verkställande myndighet omfattas av ersättningsskyldigheten. Myndigheternas möjligheter att få betalt för sina flyttningskostnader utökas därmed.

I avsnitt 5.10 bedömer utredaren att det är nödvändigt att ansvarsfördelningen och samarbetet mellan de verkställande myndigheterna fungerar väl för att kostnaden inte ska bli avgörande för ett beslut om flyttning. Ett utökat samarbetet på området kan leda till stora kostnadsbesparingar och avhjälpa problemen med resurs- och utrymmesbrist när det gäller uppställning av fordon. Utvecklingen av ett närmare samarbete myndigheterna emellan bedöms kunna ske inom ramen för nuvarande lagstiftning, jfr utredarens överväganden i avsnitt 5.2.2. Vidare föreslår utredaren i avsnitt 5.11 att Trafikverket ska ges utökade befogenheter att flytta fordon längs det statliga vägnätet. Detta kan i sin tur förväntas leda till en jämnare fördelning av arbetsbördan mellan stat och kommun.

## 5.9 Fordonsägarens ersättningsskyldighet

**Bedömning:** Undantaget från fordonsägarens ersättningsskyldighet enligt 14 § FFF bör bestå.

**Förslag:** En fordonsägares ersättningsskyldighet enligt 13 § FFF ska även omfatta kostnader för försäljning av ett fordon.

Fordonsägarens ersättningsskyldighet för kungörelsekostnader enligt 13 § första stycket 6 FFF ska tas bort.

### 5.9.1 Nuvarande ordning

En fordonsägare är enligt 7 § LFF som huvudregel skyldig att betala de kostnader för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av LFF. Undantag från huvudregeln stadgas i 7 § LFF och 14 § FFF. Ersättningsskyldigheten är vidare begränsad till de åtgärder som räknas upp i 13 § FFF. Kostnader som inte kan eller får tas ut av ägaren ska bäras av staten eller kommunen, alternativt av markägaren i de fall flyttningen har begärts av denne. I avsnitt 4.3.10 har närmare redogjorts för gällande rätt.

### 5.9.2 Problemställning

Bestämmelsen i 13 § FFF har funnits sen den ursprungliga flyttningstagstiftningen och har inte riktigt följt med lagstiftningens utveckling. Exempelvis omfattas kostnader för kungörelse, trots att kungörelse numera främst sker digitalt. Samtidigt omfattas inte kostnader för försäljning av fordon, trots att detta är en kostnad för myndigheterna. Bestämmelsen i 13 § FFF bör därför ändras för att bättre motsvara myndighetens flyttningskostnader. I de fall verkställande myndighet får ersättning av fordonsägaren för flyttningskostnader är det angeläget att ersättningsskyldigheten motsvarar de faktiska flyttningskostnaderna så långt det är möjligt. Härutöver har Trafikverket framfört till utredaren att det undantag från ersättningsskyldighet som stadgas i 14 § FFF vållar vissa praktiska problem.

### 5.9.3 Särskilt om undantag från ersättningskyldighet

Enligt 14 § FFF är ägaren till ett fordon som flyttats enligt 2 § 1 FFF inte skyldig att ersätta kostnaderna för flyttningen, om ägaren gör sannolikt att förhållandena vid uppställningen var sådana att han eller hon inte hade anledning att räkna med att fara eller hinder skulle uppstå. Trafikverket har till utredaren framfört att bestämmelsen kan skapa onödiga förväntningar hos fordonsägaren om att dennes subjektiva bedömning är avgörande för bestämmelsens tillämpning. Bestämmelsen bör därför enligt Trafikverket tas bort eller skärpas. Utredaren finner dock inte skäl att ta bort eller ändra sannolikhetsrekvisitet. Enligt utredaren bör kostnad för flyttning p.g.a. oförutsedda händelser inte drabba en fordonsägare. Det ligger vidare i sakens natur att oförutsedda händelser kräver viss bevislättning för fordonsägaren. I SKR:s handbok nämns "akut behov av snöskottning från hustak eller borttagning av nedhängande istappar från hänggränsor och utrymmen" som exempel på situationer som motiverar ett flyttningsbeslut enligt 2 § 1 FFF. För att inte passerande gående eller uppställda fordon ska drabbas av nedfall (fara), behöver fordonen i dessa fall flyttas. Enligt handboken ska kostnaden för flyttning i ett sådant fall självklart inte belasta ägaren. Utredaren ansluter sig till denna bedömning och finner sammanfattningsvis inte skäl till ändring av bestämmelsen.

### 5.9.4 Försäljningskostnader ska ingå i en fordonsägars ersättningskyldighet

I flyttningstagstiftningen saknas uttryckliga bestämmelser om hur eventuella försäljningskostnader ska hanteras. Verkställande myndighet är idag inte skyldig att sälja ett fordon som tillfaller myndigheten och en fordonsägare är inte heller betalningsskyldig för sådana eventuella försäljningskostnader. Utredaren föreslår i avsnitt 5.12 att det ska införas en bestämmelse om försäljning och redovisning. I konsekvens härmed bör även fordonsägens ersättningskyldighet för försäljningskostnader regleras. Det framstår som orimligt att försäljningslikviden ska tillkomma fordonsägaren, medan den verkställande myndigheten ska stå för försäljningskostnaderna. I praktiken hade det inneburit en gratis förmedlingstjänst. Att kostnaden inte kan debiteras fordonsägaren

kan vara ett skäl att avstå från försäljning. Ur ett hållbarhetsperspektiv framstår det som viktigt att möjliggöra för myndigheterna att sälja fordon om en försäljning kan förväntas ge ett överskott. Även om det är ovanligt att en försäljning bedöms som lönsam (se avsnitt 5.8.2) är det utredarens uppfattning att eventuella försäljningskostnader som uppstår efter att ett fordon tillfallit verkställande myndighet ska omfattas av fordonsägarens ersättningsskyldighet.

### **5.9.5 En fordonsägare ska inte vara ersättningsskyldig för kungörelsekostnader**

Enligt 13 § första stycket 6 FFF ska en fordonsägare betala den verkställande myndighetens kostnader för kungörelse om flyttning av fordonet. Tidigare skulle kungörelse av ett flyttningsbeslut ske i ortstidning. Mot denna bakgrund framstod det som motiverat att en fordonsägares ersättningsskyldighet skulle omfatta kostnader för kungörelse. Lagen ändrades dock 1994 och numera framgår det av 5 § andra stycket LFF att kungörelse ska ske genom anslag i myndighetens lokal (SFS 1993:1419, prop. 1993/94:19). I praktiken innebär detta att kungörelse ofta sker genom publicering på en digital anslagstavla, jfr 8 kap. 9–11 §§ kommunallagen (2017:725). En sådan kungörelse kan inte anses vara förenad med några debiterbara kostnader. Eftersom bestämmelsen om fordonsägarens ersättningsskyldighet för kungörelsekostnader inte bedöms ha något praktiskt värde ska den tas bort.

## 5.10 Ansvarfördelning och samarbete mellan myndigheter

**Bedömning:** Några lagstiftningsåtgärder på området för ansvarfördelning och samarbete mellan verkställande myndigheter bör inte införas. Alternativa finansieringslösningar bör dock tas fram.

### 5.10.1 Nuvarande ordning

Flyttningstagstiftningen är inte tvingande utan innebär en möjlighet till flyttning av fordon under vissa förutsättningar. Som redogjorts för i avsnitt 4.3.5 är ansvaret för flyttning av fordon både statligt och kommunalt. Regleringen i flyttningstagstiftningen innebär att det finns ett antal situationer där samma flyttningssak ligger inom flera verkställande myndigheters ansvarsområde. Det framgår av 16 § tredje stycket FFF att om två eller flera myndigheter får besluta om flyttning, ska myndigheterna samråda. Hur denna samverkan ser ut idag skiljer sig åt över landet.

### 5.10.2 Problemställning

För att verksamheten med flyttning av fordon ska fungera effektivt är det nödvändigt att samarbetet mellan myndigheterna fungerar väl. Som inledningsvis konstateras är ett beslut om flyttning förenat med stora kostnader som sällan kan tas ut av fordonsägaren. Sedan flera år tillbaka finns ett etablerat samarbete mellan ett antal kommuner, Polismyndigheten och även Kronofogdemyndigheten. Det är oklart hur samarbetet kommer att utvecklas när det tillfälliga statsbidrag som för närvarande utgår avslutas (se avsnitt 3.5.3). Sedan 2018 täcker statsbidraget en stor del av kommunernas flyttningsskostnader, vilket innebär att Polismyndigheten i större utsträckning kan begränsa sina insatser till själva omhändertagandet. Fråga är om det delade ansvarsområdet fungerar väl eller om det i vissa fall leder till att ingen myndighet ser flyttningsbeslutet som sitt ansvar. Om så är fallet, blir följdfrågan om det är det nödvändigt att införa en helt eller delvis tvingande flyttningstagstiftning.

### 5.10.3 Ett utvecklat samarbete inom ramen för nuvarande lagstiftning

De verkställande myndigheter som utredaren har varit i kontakt med uppger att både ansvarsfördelningen och samarbetet fungerar väl över lag. Det har inte framkommit något som tyder på att ekonomiska skäl eller oklar ansvarsfördelning leder till att beslut om flyttning inte fattas. Flest fordon flyttas av storkommunerna och flyttning i akuta situationer är ytterst polisen uppgift. Redan idag flyttas tusentals fordon årligen med stöd av flyttningslagstiftningen. Det saknas mot denna bakgrund skäl att befara att myndigheterna underlåter att utnyttja sina flyttningsmöjligheter så långt det är ekonomiskt möjligt. Att införa en tvingande reglering förordas därför inte av utredaren. En sådan ordning skulle vidare innebära en oproportionerligt stor ekonomisk belastning för större kommuner som exempelvis Malmö eller Stockholm där målvaktsproblematiken är särskilt utbredd och där det redan flyttas tusentals fordon varje år. Nuvarande ordning med en frivillig flyttningslagstiftning framstår som väl avvägd. På motsvarande sätt framstår det inte heller som nödvändigt, eller ens möjligt, att reglera vilken myndighet som ska ta kostnads- eller uppställningsansvaret för ett flyttat fordon. Utgångspunkten bör vara att den myndighet som fattar beslut om flyttning också tar det ekonomiska ansvaret för själva ärendet. Detta överensstämmer med hur kostnadsansvaret beskrevs i förarbetena till den ursprungliga flyttningslagen: Den myndighet som utnyttjar den nya lagens möjlighet till ingripande åtar sig också ansvaret för flyttningskostnaderna, men ges en rätt att ta ut ersättning för dem av fordonsägaren (prop. 1967:107 s. 3). Samma myndighet kan däremot inom ramen för myndigheternas samarbete begära bistånd i ett flyttningsärende för att minska problemen med resurs- och utrymmesbristen. Exempelvis har företrädare för de tre största kommunerna uppgett att man har lediga uppställningsplatser som att man är beredd att erbjuda för flyttade fordon. Den lagtekniska konstruktionen möjliggör för myndigheterna att utarbeta egna samverkanslösningar och riktlinjer för fordonsflyttningsverksamheten, se utredarens överväganden härom i avsnitt 5.2.2. Exempelvis bör mindre kommuner vid behov kunna ta stöd av större kommuner genom interkommunalt samarbete.

I uppdraget ingår inte att ta fram en finansieringslösning, men på sikt kommer det att vara nödvändigt att ta fram en sådan för att lagstiftningen inte ska tappa i effektivitet. Det tillfälliga statsbidrag som för närvarande utgår kan motiveras under en avgränsad period, men knappast som ett permanent stöd. Naturvårdsverket, Transportstyrelsen och Trafikverket har i en rapport från 2015 lagt fram alternativa förslag på finansieringslösningar när det gäller omhändertagande av övergivna, uttjänade fordon (se NV-06341-14). I korthet innebär det finansieringsförslag som Naturvårdsverket förordar att det inrättas en producentfinansierad fond som ersättningsmodell. Transportstyrelsen och Trafikverket förordar å sin sida en icke-producentfinansierad lösning, baserad på en höjd vägtrafikregisteravgift. Utredaren ansluter sig till det senare förslaget, främst med hänsyn till att detta träffar hela bilägarkollektivet, inklusive den siste ägaren av fordonet, och inte bara nybilsköparen. Rapporten har inte lett till några lagstiftningsåtgärder, men bör kunna tjäna som underlag även när det gäller finansiering av flyttning av fordon i allmänhet.

Sammanfattningsvis är det utredarens slutsats att några lagstiftningsåtgärder på området för ansvarsfördelning och samarbete mellan myndigheterna inte bör införas. Olika samverkanslösningar mellan myndigheterna bör utvecklas, men detta bedöms kunna ske inom ramen för nuvarande lagstiftning. På sikt bör dock alternativa finansieringslösningar tas fram.

## 5.11 Särskilt om Trafikverkets befogenheter

**Förslag:** Uttrycket ”Trafikverkets region” i FFF ska ändras till ”Trafikverket”.

Trafikverkets befogenheter att flytta fordon enligt flyttningslagstiftningen ska utökas till att även omfatta flyttning i anslutning till allmän väg och flyttningsgrunderna i 2 § 1, 4 och 6 FFF.

### 5.11.1 Nuvarande ordning och problemställning

Trafikverkets regioner, som är väghållningsmyndigheter, kan meddela och verkställa beslut om flyttning av fordonsvrak samt

flyttning av fordon enligt 2 § 2 FFF. Befogenheten är begränsad till flyttning inom vägområde för allmän väg där staten är väghållare. Trafikverket har tidigare, i samråd med Naturvårdsverket och Transportstyrelsen, framfört förslag om att det bör införas en ny flyttningsgrund av miljöskäl. I 2015 års rapport (NV-06341-14) finns en längre redovisning av förslaget jämte en konsekvensanalys. Förslaget har inte lett till någon lagstiftning. Företrädare för Trafikverket har till utredaren på nytt framfört förslaget om en ny flyttningsgrund samt att Trafikverkets befogenheter att flytta fordon bör utökas till att omfatta även flyttning enligt 2 § 1, 4 och 6 FFF. Det har också framförts att uttrycket "Trafikverkets region" i författningstext bör ändras till "Trafikverket" samt att stadgandet "inom" allmän väg är alltför snävt formulerat.

### **5.11.2 Uttrycket "Trafikverkets region" ska ändras**

Enligt författningstexten i FFF är det "Trafikverkets region" som svarar för de särskilda uppställningsplatserna och som under vissa förutsättningar får meddela beslut om flyttning av fordon, se 8 § första stycket, 16 § första stycket 3 och 18 § 2 FFF. Företrädare för Trafikverket har framfört att uttrycket "Trafikverkets region" bör ändras till "Trafikverket". Skälet är att arbetet med fordonsflyttningens verksamheten inom verket har förändrats sedan bestämmelsen först infördes. Numera hanteras arbetet samordnat nationellt inom Trafikverkets verksamhetsområde Underhåll (VO UH). Det förefaller därmed onödigt snävt att i FFF reglera hur Trafikverkets interna organisering av arbetsuppgiften ska hanteras. Uttrycket bör därför även enligt utredaren ändras till "Trafikverket".

### **5.11.3 Trafikverkets befogenheter ska utökas**

Enligt nuvarande 16 § första stycket 3 och 18 § 2 FFF får Trafikverkets region i vissa angivna situationer flytta fordon eller fordonsvrak "inom" vägområde för allmän väg som staten är väghållare för. I praktiken beslutar och verkställer Trafikverket i flera fall beslut om flyttning av fordon från exempelvis diken eller åkrar i anslutning till allmän väg. Det framstår som helt klart att Trafikverkets befogenheter att flytta fordon även ska omfatta situationer som t.ex.



en dikeskörning i anslutning till allmän väg. Eftersom det har framkommit att tolknings- och gränsdragningsproblem uppstår i rättstillämpningen, bör bestämmelserna kompletteras med tillägget ”eller i anslutning till” vägområde för allmän väg som staten är väghållare för.

När det gäller frågan om utökade befogenheter beträffande vissa specifika flyttningsgrunder gör utredaren följande överväganden. Beträffande det av Trafikverket redan tidigare framförda förslaget om en helt ny flyttningsgrund av miljöskäl, har frågan helt nyligen utretts grundligt i 2015 års rapport. Utredaren finner därför inte anledning att göra någon förnyad analys av frågan och något förslag framförs därmed inte i denna del.

Enligt 2 § 1 FFF får ett fordon flyttas om det är uppställt på en sådan plats att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs. Trafikverkets nuvarande befogenhet enligt 2 § 2 FFF omfattar endast flyttning av fordon när det finns stor risk för fara och förutsätter dessutom att fordonet är uppställt i strid mot gällande föreskrifter. Enligt utredaren finns behov även för Trafikverket att kunna flytta korrekt uppställda fordon enligt 2 § 1 FFF vid oförutsedda händelser som exempelvis vid olycka eller akut behov av arbete på väg. Trafikverkets befogenheter ska därför omfatta även flyttningsgrunden i 2 § 1 FFF.

Även flyttningsgrunderna i 2 § 4 a–e FFF ska omfattas av Trafikverkets befogenheter. Enligt vad som redovisas i det följande får Trafikverket anses ha samma behov som kommunerna att flytta fordon i dessa situationer. Alla nämnda flyttningsgrunder förutsätter uppställning i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering. Flyttningsgrunden i 2 § 4 a FFF omfattar uppställning på parkeringsplats som är reserverad för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Trafikverket har enligt Nationella vägdatabasen (NVDB) 359 rastplatser och dessa är i sitt grundutbud utrustade med sådana parkeringsplatser. Flyttningsgrunden i 2 § 4 b FFF omfattar uppställning i ett körfält eller körbana för fordon i linjetrafik. Enligt NVDB finns 44 km kollektivtrafikkörfält längs det statliga vägnätet, vilket kan jämföras med 57 km längs de kommunala vägnäten. Flyttningsgrunden i 2 § 4 c FFF omfattar uppställning på hållplats enligt 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276). Enligt NVDB uppgår antal hållplatslägen längs det statliga vägnätet till ca 26 000. Detta kan jämföras med ca 15 000 hållplatslägen längs de

kommunala vägnäten. Flyttningsgrunden i 2 § 4 d FFF omfattar uppställning inom fem meter före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart. Enligt NVDB uppgår det inventerade antalet sådana passager längs det statliga vägnätet till ca 7 500. Detta kan jämföras med ca 37 000 passager fördelade på 150 inventerade kommuner. Flyttningsgrunden i 2 § 4 e FFF omfattar uppställning på gång- eller cykelbana eller i ett cykelfält. Längs det statliga vägnätet finns enligt NVDB ca 3 000 km sådana gång- eller cykelbanor, att jämföra med 20 000 km längs de kommunala vägnäten.

Vidare ska också flyttningsgrunden i 2 § 6 FFF omfattas av Trafikverkets befogenheter. Bestämmelsen omfattar uppställning på offentlig plats som upplåtits för parkering och det huvudsakliga syftet med uppställningen uppenbarligen är något annat än parkering av fordonet. Enligt NVDB finns utöver de 359 rastplatserna ca 8 900 parkeringsfickor längs det statliga vägnätet. Syftet med dessa är att öka trafiksäkerheten genom att tillgodose behov av rast och vila samt att tillgodose yrkestrafikens krav på rast- och vilotider. Enligt en promemoria upprättad av Trafikverket 2016, Handlingsplan för agerande vid oönskad användning av rastplatser och parkeringsplatser, finns betydande problem med bl.a. bosättning och annan oönskad användning av dessa rastplatser. Trafikverket är idag beroende av att Polismyndigheten eller kommunen flyttar dessa fordon med stöd av 2 § 6 FFF, alternativt är verket hänvisat till att begära handräckning hos Kronofogdemyndigheten. Enligt utredaren finns mot denna bakgrund goda skäl att även Trafikverket får befogenheter att flytta fordon enligt 2 § 6 FFF.

Sammanfattningsvis ska Trafikverkets befogenheter enligt 16 § första stycket 3 FFF utökas till att omfatta även flyttning i anslutning till allmän väg samt flyttningsgrunderna i 2 § 1, 4 och 6 FFF. Enligt nuvarande 16 § tredje stycket FFF ska myndigheterna samråda om två eller flera myndigheter får besluta om flyttning. Några särskilda regler om ansvarsfördelning behöver därmed inte införas med anledning av förslaget om Trafikverkets utökade befogenheter. Jfr även utredarens överväganden härom i avsnitt 5.10.

## 5.12 Försäljning och redovisning

**Förslag:** Om en försäljning kan förväntas ge ett överskott efter avräkning av kostnaderna enligt 7 § LFF ska ett fordon som tillfaller kommunen eller staten enligt 6 § LFF säljas. Har ett fordon sålts, ska likviden tillgodoräknas fordonets ägare genom avräkning mot kostnaderna enligt 7 § LFF och, om fordonet har flyttats med stöd av 2 a § LFF, fordonsägarens fordonsrelaterade skulder. Avräkning ska i första hand ske mot de äldsta skulderna. Eventuellt kvarstående likvid ska utbetalas till fordonets ägare.

Om en försäljning inte kan förväntas ge ett överskott ska fordonet skrotas.

### 5.12.1 Nuvarande ordning och problemställning

Gällande rätt presenteras kort i avsnitt 4.3.11. Där framgår att det för närvarande delvis saknas reglering om hur ett fordon som tillfaller verkställande myndighet enligt 6 § LFF ska hanteras. Det är idag upp till kommunen eller staten att avgöra om fordonet ska skrotas eller säljas. Om fordonet säljs är rättsläget är oklart när det gäller om och i så fall hur redovisning av influtna medel ska ske. Om fordonet i stället säljs av Kronofogdemyndigheten finns tydliga bestämmelser om försäljning och redovisning. Eftersom Kronofogdemyndigheten enligt 2 a § FFF har möjlighet att överta ett flyttningsärende, kan det framstå som slumpartat huruvida försäljning av ett flyttat fordon sker i Kronofogdemyndighetens eller i den flyttande myndighetens regi. För fordonsägaren får det stor betydelse.

Kronofogdemyndighetens exekutiva försäljning av ett fordon efter en utmätning eller ett ianspråktagande sker i syfte att reglera en gäldenärs skulder. Ett eventuellt överskott tillkommer den civilrättsliga ägaren och ska redovisas till denne. Detta följer av utsökningsrättsliga bestämmelser. Om försäljningen grundar sig på ett ianspråktagande kan betalning inte ske med befriande verkan till den registrerade ägaren. Ett beslut om ett ianspråktagande bygger nämligen på att denne inte är civilrättslig ägare till fordonet. I förarbetena uttalas att det torde vara ovanligt att den civilrättsliga ägaren inte ger sig till känna om det finns ett överskott (prop. 2013/14:176 s. 41). Om äganderättsutredningen ändå inte ger någon

ledning om den civilrättsliga ägaren kan Kronofogdemyndigheten i sista hand sätta ner beloppet hos länsstyrelsen enligt lagen (1927:56) om nedsättning av pengar hos myndighet (1927 års lag).

När det gäller redovisning av inlutna medel efter en fordonsförsäljning som skett med stöd av 6 § LFF är det i LFF endast delvis reglerat hur detta ska ske. I förarbetena till målvaktsparagrafen uttalade regeringen att det inte är skäligt att ett eventuellt överskott tillfaller staten eller en kommun. En särskild bestämmelse om att fordonets värde, efter att flyttningskostnaderna har betalats, ska tillgodoräknas ägaren genom avräkning mot dennes felparkeringskulder infördes därför i 6 § tredje stycket LFF. Bestämmelsen är emellertid endast tillämplig vid försäljning av fordon som har flyttats med stöd av målvaktsparagrafen. Vidare anges inte uttryckligen hur ett eventuellt överskott som kvarstår efter avräkning ska hanteras, även om förarbetena anger att överskottet ska tillställas fordonets ägare (a. prop. s. 59). Det står emellertid inte klart vem som i 6 § tredje stycket LFF avses med ”ägaren”. Vid tidpunkten för försäljningen har äganderätten till fordonet övergått på den verkställande myndigheten, så det bör rätteligen vara den *tidigare* ägaren som avses. Av bestämmelsen framgår dock inte om det är den tidigare civilrättsliga eller registrerade ägaren som åsyftas, eller vad som gäller om ingen lyckas nås för delgivning. I förarbetena anges att den som håller sig undan delgivning eller inte gör anspråk på sitt fordon nog får anses ha avstått från sin rätt (a. prop. s. 60). Det förhållandet att fordonsägaren inte observerar en kungörelse kan emellertid inte anses innebära att denne avstått från sin rätt. Det är vidare oklart om man med uttalandet avsåg att överskottet då ska tillfalla verkställande myndighet eller om beloppet ska sättas ner hos länsstyrelsen enligt 1927 års lag. Det oklara rättsläget innebär enligt företrädare för kommunerna att det t.ex. förekommer att värdefulla fordon skrotas och att inlutna medel efter en försäljning inte kan betalas ut till någon borgenär.

För övriga flyttningsgrunder saknas helt bestämmelser om hur ett eventuellt överskott efter en fordonsförsäljning ska redovisas. I dessa avseenden är det oklart huruvida redovisning ändå ska ske. I rättstillämpningen har i avsaknad av en uttrycklig reglering en praxis utvecklats där eventuellt överskott tillgodoräknas den verkställande myndigheten. I Rikspolisstyrelsens allmänna råd om flyttning av fordon anges uttryckligen att en eventuell försäljningsvinst tillfaller

staten, se 8–9 §§ RPSFS 2012:25. Även i kommunernas handbok för flyttning av fordon anges att eventuellt överskott vid en försäljning inte behöver betalas ut. Något lagstöd för detta ställningstagande finns dock inte. Den omständigheten att fordonet ”tillfaller” stat eller kommun enligt 6 § LFF innebär en äganderättsövergång, däremot innebär det inte i sig att ersättning inte ska utgå för övervärde (a. prop. s. 101).

### **5.12.2 En bestämmelse om försäljning av fordon och redovisning av försäljningslikvid ska införas**

#### **Försäljning eller skrotning av fordon**

Det ska införas en bestämmelse i flyttningslagstiftningen som reglerar hur ett fordon som tillfaller stat eller kommun enligt 6 § LFF ska hanteras. Bestämmelsen ska införas som en ny paragraf i LFF och ersätta nuvarande 6 § tredje stycket LFF. Ett fordon som tillfaller kommun eller stat enligt 6 § LFF ska enligt utredarens förslag säljas, om en försäljning kan förväntas ge ett överskott efter att flyttningskostnaderna har avräknats. I annat fall ska fordonet skrotas. En sådan ordning motverkar skrotning av värdefulla fordon och överensstämmer med vad som t.ex. gäller för hittegods och förverkad egendom. Fordonet ska värderas av värderingsman. Från den förväntade försäljningslikviden ska flyttningskostnaderna enligt 7 § LFF med beaktande av 13–14 §§ FFF avräknas. Det belopp som eventuellt kvarstår utgör det förväntade överskottet.

#### **Överskottet ska tillgodoräknas fordonsägaren**

Om fordonet säljs, blir följdfrågan vem som ska tillgodoräknas överskottet. I propositionen till den ursprungliga flyttningslagen finns visst stöd för uppfattningen att överskottet ska tillgodoräknas den verkställande myndigheten. Dåvarande departementschefen uttalade då följande (se prop. 1967:107 s. 45):

När de angivna tidsfristerna löpt ut utan att någon gjort gällande sin rätt till fordonet måste, likaväl som när ägaren tidigare uppenbarligen uppgivit sin rätt, fordonet betraktas som herrelöst. Det är inte självklart att, som föreslagits i promemorian, ett sådant fordon bör tillfalla staten. Några remissinstanser framhåller, att kommunerna ställs i ett

oförmånligt läge i förhållande till staten, om kommun som flyttar fordon inte på något sätt får avräkna sina kostnader för verksamheten i stort mot överskott som kan uppkomma när ägare inte gör anspråk på fordon, vars värde överstiger flyttningskostnaderna. Jag anser det rimligt, att kommunen får tillgodogöra sig ett övertvärde, när flyttningsbeslutet verkställts av kommunal myndighet.

Detta går dock emot senare uttalanden från såväl regeringen som Lagrådet om att det framstår som oskäligt att fordonets övertvärde ska tillfalla stat eller kommun (prop. 2013/14:176 s. 59 och s. 101). Vidare talar liknande reglering på andra områden mot en sådan ordning. Hittegoods och förverkad egendom är exempel på egendom som under vissa förutsättningar ”tillfaller” staten, se 4 § hittegodslagen och 36 kap. 17 § brottsbalken. Lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. (förfarandelagen) innehåller i sin tur bl.a. regler om försäljning eller förstörande av sådan egendom. Enligt lagens 8 § har ägaren eller annan rättsinnehavare rätt till ersättning om staten har sålt egendomen. Att egendomen ”tillfaller” staten innebär således i dessa avseenden en försäljningsrätt, men en skyldighet att redovisa överskott till rättsinnehavare. Det ska i sammanhanget nämnas att vid en försäljning av fordon som förverkats enligt trafikbrottslagen tillfaller eventuella intäkter staten, se 7–8 §§ nämnda lag. Utredaren anser emellertid att bestämmelserna i förfarandelagen är mer jämförbara i detta avseende och därmed bättre kan tjäna som förebild. Även regleringen i ianspråktagandelagen talar mot att överskottet ska tillfalla stat eller kommun. Eventuellt överskott efter en försäljning av ett ianspråktaget fordon tillkommer den civilrättsliga ägaren och ska redovisas till denne. Lagrådet har påpekat att det vore anmärkningsvärt om skyldigheten att redovisa ett överskott skulle vara beroende av huruvida fordonet har flyttats eller inte flyttats med stöd av flyttningslagen före ianspråktagandet. Utredaren ansluter sig till denna bedömning. Målvaktsparagrafen syftar precis som ianspråktagandelagen endast till att reglera vissa angivna skulder. Inte heller övriga flyttningsgrunder syftar till att verkställande myndighet ska tillgodogöra sig ett överskott som kompensation för fordonsflyttningsverksamheten. Övervägande skäl talar därmed för att ett överskott ska tillgodoräknas fordonsägaren och inte verkställande myndighet. Med fordonsägare avses den som var

registrerad fordonsägare vid tidpunkten för beslutet om flyttning (se avsnitt 5.6).

### Redovisning och avräkning mot fordonsägarens skulder

Eftersom överskottet ska tillgodoräknas fordonsägaren ska det regleras hur redovisning av försäljningslikviden ska ske. Avräkning ska ske i följande ordning. Först ska avräkning ske mot flyttningskostnaderna. Om fordonet har flyttats med stöd av målvaktsparagrafen ska avräkning därefter ske mot fordonsägarens fordonsrelaterade skulder. Härmed avses alla fordonsägarens obetalda och förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter som framgår vid en kontroll mot vägtrafikregistret (se avsnitt 5.3). Avräkning ska i första hand ske mot de äldsta skulderna. Det kan inträffa att försäljningslikviden inte täcker alla skulder. Eventuell försäljningslikvid som kvarstår efter avräkning ska utbetalas till fordonets ägare. Förslaget innebär att utbetalning av ett sådant överskott som huvudregel kan ske med befriande verkan till den som var registrerad fordonsägare vid tidpunkten för beslutet om flyttning. Enligt allmänna principer har en gäldenär att på egen risk pröva vem som är borgenär, se NJA II 1936 s. 61. I praktiken kan oklarheter uppstå beträffande vem som är rätt borgenär, exempelvis om fordonsägaren inte kan nås med betalning eller om tredje man gör anspråk på överskottet. I sådana fall kan 1927 års lag tillämpas. Staten eller kommunen då befria sig från sin skuld genom att nedsätta överskottet hos länsstyrelsen. Om ingen har visat sin rätt inom tio år tillfaller de nedsatta medlen verkställande myndighet.

### 5.13 Föremål som finns på eller i ett fordon

**Bedömning:** Bestämmelsen i 9 § LFF om föremål på eller i ett fordon bör bestå.

### 5.13.1 Bakgrund och nuvarande ordning

I det ursprungliga förslaget till 1967 års flyttningslag förordades att alla föremål i ett flyttat fordon som huvudregel skulle hanteras som hittegods. Detta skulle gälla med undantag för fordonstillbehör samt fordon som endast flyttats en kort sträcka. I specialmotiveringen angavs att detta måste vara både osmidigt och från den enskildes synpunkt onödigt. I stället infördes huvudregeln om att föremål som finns i ett fordon också ska anses höra till detta. För föremål i fordonsvrak ansågs det dock berättigat med ett undantag. Som skäl angavs att det inte fanns anledning att räkna med att den som överger ett fordon medvetet lämnar något föremål av värde i fordonet. För det fall ett sådant föremål ändå påträffas, måste det antas ha tappats av någon. Mot denna bakgrund infördes undantaget om att föremål som inte har varit avsett att stadigvarande brukas i fordonet ska hanteras enligt hittegodslagens bestämmelser, se prop. 1967:107 s. 54 f. I nuvarande 9 § LFF regleras hur föremål som anträffas i ett flyttat fordon ska hanteras. I första meningen anges att föremål som finns på eller i ett fordon ska anses höra till fordonet. Om ett föremål som finns i ett fordonsvrak inte har varit avsett att stadigvarande brukas i fordonet, hanteras det enligt andra meningen som hittegods. Bestämmelsen har funnits sedan den ursprungliga flyttningslagen 1967. Genom en lagändring 2004 omfattas även föremål *på* ett fordon, för att praktiskt möjliggöra flyttning av oregistrerade fordon som cyklar. Exempel på sådana föremål kan vara ett ej fastmonterat lås eller en cykelkorg.

### 5.13.2 Problemställning

Företrädare för Polismyndigheten och kommunerna uppger att fordon som flyttas till uppställningsplats regelmässigt innehåller olika lösa föremål som exempelvis bilbarnstolar, leksaker, ytterkläder och andra personliga tillhörigheter. Vissa målvaktsfordon används som tillfälliga bostäder och där anträffas inte sällan värdefulla tillhörigheter som kontanter, mediciner, pass och körkort. En genomsökning av fordonet görs vanligen inte förrän fordonet tillfaller verkställande myndighet enligt 6 § LFF. Föremål som finns i ett fordon anträffas därför inte alltid omedelbart. Andra fordon fungerar som gömmor för stöldgods, vapen eller narkotika.



Sådana föremål kan alltså bli kvar under en lång uppställningstid, vilket innebär en ökad risk för inbrott i uppställda fordon. Inbrott i uppställda fordon är generellt ett stort problem, både för Polismyndigheten och kommunerna (se avsnitt 5.7). Misstänkta föremål hanteras av Polismyndigheten men den praktiska hanteringen av övriga föremål skiljer sig åt. Kommunerna har utvecklat olika rutiner för att praktiskt kunna hantera de lösa föremål som återfinns i flyttade fordon. I Malmö låter man t.ex. fordonsägare kvittera ut receptbelagda mediciner och värdehandlingar som pass eller körkort, medan man i Stockholm låter fordonsägare kvittera ut allt kvarlämnat gods mot beskrivning. Frågan är om olikheter i hanteringen motiverar en ändring av bestämmelsen i 9 § LFF.

### 5.13.3 Bestämmelsen i 9 § LFF bör bestå

Bestämmelsen i 9 § LFF innebär att förvaringen och vården av ett fordon på uppställningsplats också omfattar de föremål som anträffas i fordonet. I förarbetena uttalades att bestämmelsen innebär att föremål i ett fordon får avhämtas av ägaren eller tillfaller staten eller kommunen efter samma grunder som fordonet, se prop. 1967:107 s. 54. Civilrättsligt bör bestämmelsen dock inte innebära några hinder för en myndighet att i förtid, dvs. under uppställningstiden, lämna ut föremål som anträffats i ett flyttat fordon. Enligt 8 § LFF ”behöver” ett fordon inte lämnas ut förrän flyttningskostnaderna har betalats. Det är med andra ord upp till myndigheten att avgöra om ett fordon ska lämnas tillbaka i förtid eller inte. Samma sak måste rimligen gälla för föremål i fordonet som ska anses tillhöra fordonet enligt 9 § LFF.

En ordning där myndigheten åläggs en skyldighet att lämna ut alla lösa föremål eller hantera dessa som hittegods skulle vara förenad med en oproportionerligt stor administration. Flyttade fordon skulle behöva genomsökas grundligt direkt på uppställningsplatsen, skrymmande föremål av ofta ringa värde skulle ta ytterligare utrymme i anspråk och eventuellt skulle äganderättsutredningar krävas. Även administrationen kring själva utlämningen skulle ta betydande resurser i anspråk. Hanteringen av dessa lösa föremål skulle därmed innebära en allmän fördyring av den redan kostsamma fordonsflyttningens verksamheten. Enligt gällande rätt är sådana

merkostnader inte debiterbara gentemot fordonsägaren och kan inte heller anses stå i proportion till den redan kostsamma hanteringen av flyttningsärenden. Befintlig reglering där det är upp till verkställande myndighet att avgöra om man ska låta föremål i ett fordon avhämtas i förtid eller inte framstår enligt utredaren som en väl avvägd ordning. Huvudregeln bör således fortsatt vara att föremål som finns på eller i ett fordon anses höra till fordonet. När det gäller hanteringen av föremål som enligt 9 § anses höra till fordonet och som enligt 6 § LFF tillfallit verkställande myndighet, ska dessa föremål precis som fordonet säljas eller skrotas, i enlighet med utredarens förslag i avsnitt 5.12.

## 5.14 Särskilt om utlandsregistrerade fordon

**Bedömning:** En särskild översyn bör göras beträffande flyttning och hantering av utlandsregistrerade fordon.

### 5.14.1 Nuvarande ordning och problemställning

Flyttningslagstiftningen omfattar även utlandsregistrerade fordon, se 1 § första stycket 2 LFF. Dessa fordon finns inte upptagna i vägtrafikregistret, utan i motsvarande utländska register. Företrädare för flera kommuner har till utredaren framfört att problem ibland uppstår vid flyttning av utlandsregistrerade fordon. Tillämpningsproblemen gäller i synnerhet målvaktsparagrafen. Även annan problematik beträffande flyttning av utlandsregistrerade fordon har tidigare adresserats, men aldrig utretts särskilt. Se t.ex. Trafikutskottets uppföljning av flyttning av fordon från 2004 och Ds 2018:33. Bara att hitta fordonsägaren till ett utlandsregistrerat fordon kan vara förenat med utredningssvårigheter. Även den praktiska hanteringen av utlandsregistrerade fordon innebär vissa svårigheter, exempelvis skrotning och försäljning av dessa fordon. Vidare är det svårt att få uppgift om en utlandsregistrerad fordonsägares felparkeringsskulder, eftersom dessa bara registreras på det utlandsregistrerade fordonet och inte är sökbara på fordonsägaren. Målvaktsparagrafen, som tar sikte på *fordonsägarens* felparkeringsskulder, kan därför i praktiken inte tillämpas på utlandsregistrerade

fordon. Företrädare för flera kommuner har till utredaren framfört att man ändå flyttar dessa fordon, om *fordonet* har felparkeringskulder som överstiger 5 000 kr. Företrädare för Stockholms stad har uppgett att kommunen under 2019 flyttade ca 70 utlandsregistrerade fordon med stöd av målvaktsparagrafen. Alla dessa fordon hade under det senaste året uppnått ett skuldbelopp på fordonet över 10 000 kr.

### 5.14.2 Frågorna om utlandsregistrerade fordon bör ses över

Tillämpningsproblemen med målvaktsparagrafen avseende utlandsregistrerade fordon skulle kunna åtgärdas genom att utvidga bestämmelsen till att omfatta alla *fordon* som har kulder avseende felparkeringsavgifter som uppgår till mer än 5 000 kr. Alternativet framstår dock inte som en lämplig lösning. En köpare av ett skuldbelastat fordon skulle då riskera att fordonet flyttas och omhändertas p.g.a. fordonsrelaterade kulder som säljaren dragit på sig och som fortsatt står antecknade på fordonet i vägtrafikregistret. Det skulle i sin tur innebära ett oproportionerligt stort köparansvar och kraftigt begränsa handeln med begagnade fordon. Någon sådan lösning föreslås därför inte. Ett annat förslag som framförts är att det bör införas en flyttningsgrund som stadgar att utlandsregistrerade fordon får flyttas vid ett visst fastslaget skuldbelopp, exempelvis 10 000 kr. En sådan särbehandling skulle kunna strida mot t.ex. likställighetsprincipen och den fria rörligheten och framstår inte heller som en bra lösning. En reglering som inte skiljer mellan svenska och utlandsregistrerade fordon framstår som en angelägen utgångspunkt.

Det egentliga problemet är att det idag saknas systemstöd för att flyttande myndigheter ska kunna få information om en fordonsägars felparkeringsavgifter när det gäller utlandsregistrerade fordon. Att utveckla ett sådant systemstöd skulle troligen både vara förenat med svåra integritetsfrågor och stora kostnader. Som ovan konstaterat är också den praktiska hanteringen av utlandsregistrerade fordon förenad med vissa svårigheter. En näraliggande fråga gäller indrivningen av fordonsrelaterade kulder från ägare av utlandsregistrerade fordon. I sammanhanget kan nämnas att det nyligen har inletts ett samarbete mellan Transportstyrelsen och

Kronofogdemyndigheten för att driva in trängselskatter och felparkeringsavgifter från ägare av utlandsregistrerade fordon. De samlade frågeställningarna om hur man ska komma åt utlandsregistrerade fordon med skulder är dock större än vad som ryms inom ramen för detta uppdrag. Frågorna bör därför ses över särskilt.

## 5.15 Överklagandeförbudet

**Bedömning:** Överklagandeförbudet i 10 § LFF bör bestå.

### 5.15.1 Nuvarande ordning och bakgrund

Enligt 10 § LFF går det inte att överklaga ett beslut om fordonsflyttning. Redan 1967 års flyttningstagstiftning innehöll ett överklagandeförbud. Bestämmelsen i 10 § LFF togs in efter Lagrådets påpekande att en uttrycklig bestämmelse om ett sådant förbud bör finnas (prop. 1981/82:65 s. 14). Frågan om att införa en möjlighet att kunna överklaga i vart fall vissa beslut enligt flyttningstagstiftningen har varit uppe till övervägande flera gånger, men aldrig lett till några lagstiftningsåtgärder. Regeringen har tidigare uttalat att frågan om överklagande är så komplicerad att den behöver utredas vidare, se prop. 2002/03:105 s. 21.

Trots överklagandeförbudet finns flera möjligheter för en fordonsägare att få sin sak prövad av domstol. Den som anser sig felaktigt behandlad i ett flyttningssärende kan t.ex. vid allmän domstol väcka talan om skadestånd eller utfående av egendom samt framställa interimistiskt yrkande om att fordonet inte får säljas. Även frågan om ersättningsskyldighet för flyttningskostnader kan prövas av allmän domstol, se a. prop. s. 19 f. Kammarrätten i Sundsvall har prövat överklagandeförbudet i förhållande till rätten till domstolsprövning enligt artikel 6.1 i EKMR. I målet fann domstolen att beslutet att flytta fordonen hade varit direkt avgörande för fordonsägarans civila rättigheter i konventionens mening. Rätten till domstolsprövning ansågs dock tillgodosedd genom den prövning som kan göras i allmän domstol om t.ex. skadestånd eller nedsättning av flyttningskostnaderna. Överklagandeförbudet i 10 § LFF frångicks därför inte (dom meddelad den 27 juni 2014 i mål 476–14).

### 5.15.2 Överklagandeförbudet bör bestå

Redan i förarbetena till 1967 års flyttningsslag framhölls att om syftet med lagen ska kunna tillgodoses, måste flyttning som är omedelbart påkallad kunna ske utan hinder av anförda besvär. I de fall flyttning inte sker omedelbart har fordonsägaren en möjlighet att själv flytta fordonet eftersom fordonsägaren underrättas om flyttningsbeslutet innan verkställighet sker. Det är utredarens uppfattning att dessa skäl alltjämt gör sig gällande. För att syftet med flera av flyttningsslagens grunderna ska kunna uppnås är det en förutsättning att omedelbar verkställighet kan ske. Detta gäller inte minst flyttning med stöd av målvaktsparagrafen. En överklaganderätt skulle i dessa fall sannolikt sakna all praktisk betydelse. För det fall omedelbar verkställighet inte sker av ett flyttningsbeslut bereds fordonsägaren tillfälle att under en viss frist själv flytta fordonet. Den enskildes intresse av att få ett flyttningsbeslut prövat bör mot denna bakgrund inskränka sig till frågor om skadestånd, utlämnande av fordonet och ersättningskyldighet för flyttningskostnader. Dessa frågor har en fordonsägare redan rätt att få prövade i allmän domstol. Utredaren föreslår därför inga ändringar i möjligheten att överklaga ett beslut om fordonsflyttning. Överklagandeförbudet i 10 § LFF bör därför bestå.



## 6 En ny möjlighet att vägra ägarbyte och alternativet med ett ägarbundet användningsförbud

### 6.1 Uppdraget

Enligt uppdraget ska utredaren undersöka möjligheten att vägra ägarbyte om den nya fordonsägaren redan är registrerad på ett stort antal fordon eller om denne har omfattande fordonsrelaterade skulder. Utredaren kommer i sina allmänna överväganden till slutsatsen att det inte bör införas någon ny möjlighet att vägra ägarbyte. I uppdraget ingår emellertid att lämna fullständiga författningsförslag, även om utredaren finner att en sådan lösning inte bör införas. I enlighet med uppdraget överväger och föreslår utredaren därför en ny möjlighet att vägra ägarbyte. Jämte detta förslag överväger och föreslår utredaren ett alternativt förslag på lösning; ett ägarbundet användningsförbud. Författningsförslaget i kapitel 2 är alltså alternativt till författningsförslaget i avsnitt 1.6.

### 6.2 Nuvarande ordning och problemställning

#### 6.2.1 Inledning

Gällande rätt presenteras närmare i avsnitt 4.4. Idag saknas i princip begränsningar av hur många fordon en person kan registrera i vägtrafikregistret. Detta gäller oavsett hur många fordon personen redan äger eller hur stora fordonsrelaterade skulder personen har. I särskilt angivna undantagsfall kan Transportstyrelsen vid en formellt korrekt ansökan vägra ägarbyte, men dessa möjligheter är begränsade. Eftersom det inte sker någon formell kontroll av ägarbytesanmälningarna till vägtrafikregistret förekommer det att

det registreras en fordonsmålvalt som ägare till fordonet, i stället för den som faktiskt äger fordonet. Det huvudsakliga syftet med att använda en fordonsmålvalt är att undandra sig det betalningsansvar för fordonsrelaterade skatter och avgifter som följer av ett fordonsinnehav. Registreringen av fordonsmålvalter leder till att det allmänna undandras stora belopp i form av obetalda fordonsrelaterade skatter och avgifter. I kapitel 3 redogörs mer ingående för målvaltsproblematiken. Det kan sammanfattningsvis konstateras att det är en liten andel personer som står för en stor del av målvaltsproblematiken och de samlade fordonsrelaterade skulderna. En positiv trend är att antalet målvaltsfordon för närvarande ser ut att minska samtidigt som de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna är i kraftigt avtagande. Det är tydligt att de åtgärder som vidtagits mot målvaltsproblematiken har haft positiva effekter. Nettoskuldssättningen är dock fortfarande relativt hög och antalet fordonsmålvalter ser ut att fortsatt att öka. Det är alltså nödvändigt att fortsatt vidta åtgärder. Ett stort antal fordon är registrerade på ett fåtal personer. Dessa fordon är avställda samtidigt som de fortsätter att ge upphov till fordonsrelaterade skulder. Detta tyder dels på en tydlig målvaltsproblematik i betalningsundandragande syfte, dels på att nuvarande sanktioner inte är tillräckligt effektiva. Utredaren överväger i det följande vilka åtgärder som är mest ändamålsenliga för att motverka målvaltsproblematiken.

## **6.3 Allmänna utgångspunkter**

### **6.3.1 Inledning**

Ett införande av en ny möjlighet att vägra ägarbyte kan bara ske om bestämmelsen bedöms utgöra en tillåten inskränkning i äganderätten. Inledningsvis redogörs därför kort för skyddet för egendom och principen om äganderätt. Registrering av fordon och ägarbyte är begrepp som lätt sammanblandas. I avsnittet presenteras därför också en kort begreppsförklaring och den avgränsning som utredaren finner nödvändig.



### 6.3.2 Egendomsskyddet och principen om äganderätt

Idag finns ingen begränsning av hur många fordon en person får äga eller hur många ägarbyten en enskild person kan göra. Ytterst är denna ordning ett uttryck för rätten att fritt ingå avtal och principen om äganderätt; rätten att fritt äga och förfoga över sin egendom. En bestämmelse om att vägra ägarbyte skulle innebära att vissa personer som köper ett fordon inte kan registreras som fordonsägare, trots att det har skett ett civilrättsligt giltigt förvärv. Det skulle i sin tur innebära en inskränkning i nyttjanderätten för köparen eftersom registrering som ägare i praktiken är en förutsättning för att fordonet ska kunna användas i trafik. Om den nya ägaren inte får registreras får denne exempelvis inte några utskick gällande skatter eller avgifter för fordonet och får då stora svårigheter att fullgöra de skyldigheter som följer med fordonsinnehavet. Den nya ägaren skulle också få problem att låta försäkra fordonet i enlighet med kravet i trafikskadelagen (1975:1410). På motsvarande sätt skulle också säljarens rätt att fritt överlåta sitt fordon inskränkas eftersom säljaren vid en vägran av ägarbyte tvingas stå kvar i vägtrafikregistret och bl.a. ansvara för betalning av skatter och avgifter för fordonet trots att säljaren inte längre äger fordonet.

Skyddet för egendom är en grundlagsskyddad rättighet som finns intagen både i 2 kap. 15 § regeringsformen och i artikel 1 i första tilläggsprotokollet till Europakonventionen (EKMR). När det gäller egendomsskyddets omfattning har Europadomstolen framhållit att artikel 1 innehåller tre regler: i den första fastslås principen att egendom ska respekteras, i den andra uppställs villkoren för att någon ska få berövas sin egendom och i den tredje behandlas frågan om hur ägarens rätt att utnyttja sin egendom får begränsas. Ytterst är det Europadomstolen som avgör om ett intrång i äganderätten är försvarligt. Domstolen har funnit att även större inskränkningar kan accepteras i det allmännas intresse. Inskränkningen måste dock anges i inhemsk lag, vara tillräckligt tydlig för att tillfredsställa rättssäkerhetskrav och göra äganderättsingrepp förutsebara. Vidare har domstolen konstaterat att en stats vägran att efter ansökan av fordonets ägare registrera fordonet utgör en sådan inskränkning av ägarens rätt att nyttja egendomen som avses i artikel 1 (Yaroslavstev mot Ryssland, dom den 2 december 2004 i mål 42138/02 och Sildedzis mot Polen, dom den 24 maj 2005 i mål 45214/99). Således

är en sådan inskränkning endast tillåten med beaktande av de villkor som artikeln ställer upp.

### 6.3.3 Uttryck och avgränsningar

Det finns anledning att hålla isär uttrycken *registrering av fordon* respektive *registrering av ägarbyte* eftersom dessa lätt sammanblandas. I 2 kap. förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning (FFRA) framgår de närmare förutsättningarna för att ett nytt fordon ska få registreras i vägtrafikregistret. Bestämmelserna avser nytillverkade eller importerade fordon. I samma förordnings femte kapitel regleras vad som gäller vid ägarbyte, dvs. när ett redan registrerat fordon byter ägare och en ny ägare ska registreras. Det är i princip uteslutande vid ägarbyten av äldre, begagnade fordon och inte vid nyregistrering av nytillverkade eller importerade fordon som problematiken med fordonsmålvakter uppstår. För att få en uppfattning om omfattningen kan nämnas att det nyregistreras ca 500 000 fordon per år (varav ca 350 000 är personbilar). Enligt företrädare för MRF gjordes under 2019 totalt cirka 1,8 miljoner ägarbyten till ny användare av personbil och lätt lastbil. Drygt 300 000 ägarbyten avsåg nybilsförsäljning och resterande 1,5 miljoner ägarbyten avsåg begagnade bilar. Siffran kan jämföras med Transportstyrelsens uppgifter om att det sker 3,9 miljoner ägarbyten om året. Differensen har framförallt sin förklaring i att det hos Transportstyrelsen tillkommer ett stort antal interna branschtransaktioner (t.ex. som ägarbyten mellan importör och återförsäljare eller flytt av tjänstebilar inom koncern) samt ägarbyten av alla övriga typer av registrerade fordon.

Eftersom syftet med uppdraget är att försvåra för verksamheten med fordonsmålvakter avgränsar sig utredarens överväganden till möjligheter att vägra registrera *ägarbyte*. Det kan i sammanhanget nämnas att tidigare utredningar i frågan också har avgränsats till att avse ägarbyten, dock utan närmare motivering. Se framförallt övervägandena i Vägtrafikregisterutredningens betänkande om Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet (SOU 2010:76). Tungt vägande skäl talar för en sådan avgränsning. Enligt utredaren skulle det strida mot såväl principen om regelförenkling som egendomsskyddet att utsträcka en möjlighet att vägra registrering

längre än nödvändigt. En bestämmelse som omfattar även nyregistrering av fordon skulle drabba det stora bilägarkollektivet och alla nybilsköpare utan att egentligen försvåra för fordonsmålvakterna. Det är inte särskilt sannolikt att personer som köper nya fordon själva är eller använder sig av fordonsmålvakter. Om så mot förmodan skulle vara fallet, kan dessa fordon omhändertas med stöd av det utsköpningsrättsliga regelverket. Ett nytt fordon har ett exekutivt värde och kan därmed tas i anspråk eller utmätas för betalning av skulder. Utredarens överväganden avgränsar sig mot denna bakgrund till förslag som ger möjlighet att vägra registrering av *ägarbyte*.

## **6.4 Allmänna överväganden**

### **6.4.1 Inledning**

En ny möjlighet att vägra ägarbyte bör bara införas om den faktiska effekten blir att antalet fordonsmålvakter och de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna minskar. Fordonsregistreringen i vägtrafikregistret förutsätter att någon står registrerad som ägare till fordonet. Ett registrerat fordon kan alltså inte sakna uppgift om ägare. Om en köpare av ett fordon förvägras att registrera ägarbytet kvarstår därför den registrerade ägaren (säljaren) i vägtrafikregistret. Detta gäller oavsett om en ny möjlighet att vägra ägarbyte införas som en begränsning i förhållande till antal fordon eller i förhållande till ett högt skuldbelopp. Vägtrafikregistret kommer som en följd härav att innehålla felaktiga uppgifter om fordonets ägare. Dessa omständigheter måste tas i beaktande vid övervägandena av om en ny möjlighet att vägra ägarbyte överhuvudtaget bör införas.

### **6.4.2 Risken att antalet fordonsmålvakter i stället ökar**

Systematiken i fordonslagstiftningen bygger på att det är den registrerade ägaren som är betalningsansvarig för fordonsrelaterade skatter och avgifter. Syftet är att skapa ett effektivt, enkelt och ändamålsenligt system. Systemet bygger på att det är den verkliga ägaren som ska registreras i vägtrafikregistret. Om en säljare tvingas stå kvar som fordonsägare i vägtrafikregistret för att en anmälan om

ägarbyte vägras, har säljaren också ett fortsatt strikt ansvar för de fordonsrelaterade skatter och avgifter som fordonet ger upphov till. Detta även om säljaren inte längre har rådighet över fordonet. Säljaren blir alltså en "ofrivillig" fordonsmålvalt åt köparen. En ny möjlighet att vägra ägarbyte öppnar därmed upp för nya möjligheter till manipulation av registret. En fordonsmålvalt ställer ofta upp frivilligt (ibland mot betalning) för att stå registrerad som fordonsägare. Den köpare som vill övervältra sina fordonsrelaterade skatter och avgifter på en "ofrivillig" målvalt kan utnyttja den nya regleringen till detta. Säljaren kan visserligen ställa av fordonet och undvika ytterligare debitering av fordonsskatt, men kan inte undvika debitering för eventuella felparkeringsavgifter, trängselskatter eller infrastrukturavgifter som köparen ådrar fordonet. Förslaget kan också leda till att säljaren felaktigt påförs trafikförsäkringsavgifter eller kontrollavgifter. En annan risk med en ny möjlighet att vägra ägarbyte är att verksamheten i stället sprids ut på fler "frivilliga" fordonsmålvalter. En fordonsmålvalt kommer att vara förbrukad så snart denne har registrerats som ägare till ett visst antal fordon alternativt får fordonsrelaterade skulder uppgående till ett visst belopp. Det blir därmed också svårare att identifiera vem som är fordonsmålvalt. Sammanfattningsvis bedömer utredaren att en ny grund för vägran av ägarbyte riskerar att leda till fler fordonsmålvalter och att nettoskuldbördan avseende de fordonsrelaterade skulderna därmed också riskerar att öka.

#### **6.4.3 Risken att omsättningen av begagnade fordon hindras**

En ny möjlighet att vägra ägarbyte innebär att en säljare inför en fordonsaffär måste kontrollera att ett ägarbyte kan godkännas. Antingen kommer säljaren behöva kontrollera köparens samlade fordonsinnehav eller köparens sammanlagda fordonsrelaterade skulder. Oavsett vilket av alternativen som införs kommer det saknas möjlighet för säljaren att på förhand fullständigt kunna försäkra sig om att ägarbytet kan gå igenom. När det gäller fordonsinnehav är det för närvarande omöjligt för en säljare att med säkerhet kunna kontrollera hur många ägarbyten en köpare har genomfört. Eftersom dagens system tillåter ägarbyten som anmäls per post och retroaktiv ägarregistrering kan det finnas dolda

ägaruppgifter som inte framgår vid en kontroll av registret. Säljaren har inte heller möjlighet att få en fullständig överblick av köparens obetalda och förfallna fordonsrelaterade skulder. För närvarande sammanställer Transportstyrelsen inte sådan information på individnivå. Uppgifter om *restförda* fordonsrelaterade skulder kan kontrolleras hos Kronofogdemyndigheten. Förslaget förutsätter därför att Transportstyrelsen utvecklar ett system med nödvändiga uppgifter som ur integritetssynpunkt kan tillhandahållas allmänheten. Även om ett sådant system utvecklas, bedömer utredaren att det blir omöjligt för en säljare att erhålla en fullständig överblick över en köparens fordonsrelaterade skulder. Eftersom uppgifterna i vägtrafikregistret utgör en ögonblicksbild kommer det alltid att finnas en risk för att det tillkommer ytterligare skulder som ännu inte hunnit registreras i systemet. Vidare, om anmälan om ägarbyte inte inkommer inom tio dagar från överlåtelsen, registreras köparen som ny ägare först från och med den dag anmälan kom in. Det finns en risk att köparen under denna tid dragit på sig ytterligare skulder i registret som medför att ägarbytet inte kan godkännas. Säljaren kommer då att tvingas in i en ofrivillig målvaktssituation. En ny grund för vägran av ägarbyte innebär därmed ett ökat säljaransvar med stora svårigheter att bedöma riskerna med en fordonsaffär.

Idag kan en säljare överlåta sitt fordon utan några formkrav. Sakrättsligt skydd för köparen uppnås som regel genom att fordonet lämnas över. Att en köpare kan registreras som fordonsägare får anses som en väsentlig förutsättning för avtalets ingående. En bestämmelse som innebär att säljaren riskerar att stå kvar som fordonsägare riskerar i sin tur att leda till att en fordonsaffär uppfattas som ett formalavtal. Köpet skulle därmed inte komma att fullbordas förrän köparen har registrerats som fordonsägare. Ett sådant system påminner om fastighetsköp och den legitimationsverkan som en lagfart har. En avgörande skillnad från fastighetsregistret är emellertid just att någon civilrättslig prövning av uppgifterna i vägtrafikregistret varken görs eller är avsedd. En ordning där en fordonsaffär kan komma att uppfattas som ett formalavtal är med andra ord inte lämplig, jfr SOU 2010:76 s. 710 f. Sammanfattningsvis bedömer utredaren att en möjlighet att vägra ägarbyte riskerar att hindra omsättningen av begagnade fordon.

#### **6.4.4 Risken att tillförlitligheten av vägtrafikregistret påverkas negativt**

Enligt lag är det den verkliga ägaren som ska registreras som fordonsägare i vägtrafikregistret. Detta är också ett av de uttryckliga ändamålen med registerföringen. Betydande rättsverkningar är kopplade till registreringen av fordonsägare. Registreringen har också en stark presumtionsverkan i flera rättsliga sammanhang. Vidare används uppgifter om ägarförhållanden i registret som ett viktigt verktyg vid både omsättning av fordon och flyttning av fordon enligt flyttningslagstiftningen. Ur ett rättssäkerhetsperspektiv är det nödvändigt att vägtrafikregistret så långt det är möjligt återspeglar verkliga förhållanden.

Redan idag finns begränsningar i systemet som innebär att det inte går att förlita sig på att vägtrafikregistrets uppgifter om registrerad ägare överensstämmer med civilrättsliga förhållanden. Utöver att registreringsförfarandet huvudsakligen sker automatiserat, finns situationer när korrekta eller fullständiga ägaruppgifter inte registreras, trots att uppgifterna är kända. Det gäller vissa underåriga fordonsägare, samägda fordon och den s.k. tiodagarsregeln. Dessa begränsningar påverkar redan registeruppgifternas tillförlitlighet negativt. En ny möjlighet att vägra ägarbyte innebär enligt utredaren att vägtrafikregistret i ännu större utsträckning skulle komma att innehålla felaktiga uppgifter om fordonsägare då den verkliga ägaren kan vägras registrering. Eftersom det kommer att vara omöjligt att med säkerhet kontrollera om en köpare kan registreras, finns en viss risk för fingerade ägarbyten i syfte att ”kontrollera systemet”. Innebörden av registrerad ägare riskerar att undergrävas. Detta går emot registrets syfte att tillhandahålla uppgifter om verklig ägare och står inte heller i överensstämmelse med en fordonsägares strikta ansvar för fordonsrelaterade skatter och avgifter. Detta leder till rättsosäkerhet för enskilda fordonsägare samt för myndigheter och företag som använder vägtrafikregistret som ett viktigt verktyg i sina respektive verksamheter. Det skulle troligen också leda till att registreringens presumtionsverkan på flera rättsområden skulle behöva omprövas i praxis. Osäkra och felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret försvårar även omsättningen av fordon och tillämpningen av flyttningslagstiftningens bestämmelser (se t.ex. avsnitt 5.6).

Av rättssäkerhetsskäl bör utvecklingen därför snarast gå i motsatt riktning, dvs. att tillförlitligheten av ägaruppgifterna i vägtrafikregistret stärks upp. Detta bör ske exempelvis genom införande av digitala registreringsbevis, krav på e-legitimation vid ägarbyte och slopande av den s.k. tiodagarsregeln, se utredarens analys i avsnitt 10.5. Åtgärder som att vägra ägarbyte i vissa fall innebär i praktiken ett steg i motsatt riktning och bör därför inte införas.

Sammanfattningsvis anser utredaren att en ny möjlighet att vägra ägarbyte riskerar att påverka tillförlitligheten av vägtrafikregistret negativt.

#### **6.4.5 Andra begränsningar**

En ny möjlighet att vägra ägarbyte bedöms inte få någon effekt på den kriminella användningen av fordonsmålvakter. Det är själva registreringsförfarandet och inte avsaknaden av en grund för vägran av ägarbyte som möjliggör användningen av målvaktsfordon som brottsverktyg och fordonsmålvakter för att dölja inblandning i brottsliga verksamheter. Inte heller löser det problematiken med att fordonsmålvakter även används för att registrera fordon som förs ut ur landet illegalt. Denna målvaktsproblematik motverkas i stället bäst genom att tillförlitligheten av ägaruppgifterna i vägtrafikregistret stärks, se vidare i avsnitt 10.5.

#### **6.4.6 Samlad bedömning**

Utredarens samlade bedömning är att en ny möjlighet att vägra ägarbyte riskerar att leda till att antalet fordonsmålvakter och att de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna ökar. Utredaren anser därför att det inte bör införas någon ny möjlighet att vägra ägarbyte. Eftersom det ingår i uppdraget att lämna fullständiga författningsförslag, även om utredaren finner att en sådan lösning inte bör införas, överväger utredaren i avsnitt 6.5–6.6 hur en ny möjlighet att vägra ägarbyte bör konstrueras.

## 6.5 En möjlighet att vägra ägarbyte vid stort fordonsinnehav

**Bedömning:** Det bör inte införas en möjlighet att vägra ägarbyte på den grunden att den nya fordonsägaren redan är registrerad ägare till ett stort antal fordon.

### 6.5.1 Inledning

Det ena alternativet som utredaren har att överväga är om det bör införas en möjlighet för Transportstyrelsen att vägra ägarbyte på den grunden att den nya fordonsägaren redan är registrerad ägare till ett stort antal fordon.

### 6.5.2 Bakgrund och tidigare överväganden

Möjligheten övervägdes redan i en rapport från 2009 som Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten gemensamt lade fram. Rapporten benämndes Förslag till åtgärder för minskning av restförda fordonsrelaterade skulder och för att motverka användningen av bilmålvakter, eller kort 2009 års rapport (TSV 2009:8959 respektive KFM 808 21617-08/123). Den konstruktion som då övervägdes innebar att Transportstyrelsen skulle kunna avslå en anmälan om ägarbyte om överlåtelsen inte kunde styrkas. Vissa nödvändiga undantag från skyldigheten att styrka förvärvet av fordonet identifierades, t.ex. beträffande aktörer som bilskrotare och bilhandlare som typiskt sett har ett stort fordonsinnehav. Förslaget bedömdes innebära ett ökat ansvar på säljaren och en stor administrativ börda för Transportstyrelsen. Vidare fanns farhågor om att en sådan bestämmelse kunde kringgå, exempelvis om brukaren helt enkelt inte bryr sig om fordonsmålvakten registreras eller inte. Sammanfattningsvis bedömdes den övervägda möjligheten inte bli tillräckligt effektiv i förhållande till den ökande administration som den skulle innebära. I rapporten kom man därför till slutsatsen att det inte var lämpligt att vägra registrering av ägarbyte på den grunden att den nya ägaren redan är registrerad ägare till ett stort antal fordon.



### 6.5.3 Möjligheten att vägra ägarbyte vid ett stort fordonsinnehav bör inte införas

Utredaren ansluter sig slutsatserna i 2009 års rapport när det gäller tidigare överväganden om att vägra ägarbyte om den nya ägaren redan är registrerad ägare till ett stort antal fordon. Inte minst med hänsyn till att det sker ca 3,9 miljoner ägarbyten årligen skulle en konstruktion där Transportstyrelsen kontrollerar varje överlåtelse bli i det närmaste administrativt ohanterlig.

En annan tänkbar möjlighet är att införa en s.k. takregel, dvs. ett tak på hur många ägarbyten en person får genomföra i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen skulle vid en takregel kunna neka ägarbyte utan föregående utredning så snart en fordonsägars ägarbyten uppgick till ett visst antal. En sådan bestämmelse skulle kunna ha en viss försvårande effekt på användningen av fordonsmålvakter i betalningsundandragande syfte. Bestämmelsen skulle dock även försvåra för det stora bilägarkollektivet och sakna en tydlig avgränsning mot fordonsmålvakter. Det är därför oklart om bestämmelsen skulle utgöra en tillåten inskränkning i äganderätten. Frågan är också hur högt taket skulle vara. Det är svårt att uppskatta ett rimligt antal som står i proportion till egendomsskyddet och principen om äganderätt. Bestämmelsen skulle i vart fall strida mot principen om regelförenkling. Även syftet bakom den tänkta regleringen, att försvåra för fordonsmålvakter, talar mot en begränsning i förhållande till antal fordon. Det är det vilseledande syftet bakom registreringen som är avgörande för om den registrerade ägaren är att betrakta som fordonsmålvalt. Ett omfattande fordonsinnehav innebär inte automatiskt att den registrerade ägaren är att betrakta som fordonsmålvalt. Det finns tvärtom personer som av fullt legitima skäl är registrerade ägare till ett stort antal fordon. På motsvarande sätt kan en fordonsmålvalt vara registrerad ägare till endast ett fordon. Möjligheter att ansöka om undantag från takregeln skulle vara nödvändiga att införa, exempelvis för legala ändamål som exempelvis samlare, leasingföretag, hyrbilsfirmor eller bilhandlare. Samtidigt kan det inte bortses från risken att ventilen skulle kunna utnyttjas av fordonsmålvakter. Dessa skulle kunna upprätta verksamheter för skens skull, i syfte att kunna registrera ett stort antal fordon. Redan idag finns problem med att det startas ideella föreningar, som registrerar

fordon på föreningen varefter alla medlemmar sedan lämnar föreningen. Kvar blir fordonet utan ansvarig registrerad ägare. Takregeln skulle innebära en ökad administration för många aktörer på marknaden för begagnade bilar. En allmän begränsning av äganderätten på detta sätt skulle enligt utredarens bedömning vara svår att motivera i det allmännas intresse. Även om bestämmelsen skulle bedömas vara förenlig med egendomsskyddet, är det utredarens uppfattning att en takregel kraftigt skulle begränsa den allmänna omsättningen av begagnade fordon. Som tidigare redogjorts för skulle det vara omöjligt för en säljare att med säkerhet kunna kontrollera om ägarbyte kan genomföras. Konsekvensen blir att en anmälan om ägarbyte vägras och att säljaren måste stå kvar som registrerad ägare vilket innebär en risk för ett system med fler s.k. ofrivilliga fordonsmålvakter. Utredaren anser således att det inte bör införas någon möjlighet att vägra ägarbyte vid ett stort fordonsinnehav.

## 6.6 Förslag om att vägra registrera ägarbyte vid stora fordonsrelaterade skulder

**Förslag:** Transportstyrelsen ska inte registrera ett ägarbyte om den nya ägaren har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kr. I den totala skulden ska inte räknas in skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Med fordonsrelaterade skulder avses obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonskatter eller infrastrukturavgifter.

### 6.6.1 Inledning

Det andra alternativet som utredaren har att överväga är om det ska införas en möjlighet för Transportstyrelsen att vägra ägarbyte om den nya fordonsägaren har omfattande fordonsrelaterade skulder.

## 6.6.2 Bakgrund och tidigare överväganden

Redan i 2009 års rapport lämnades ett förslag om att Transportstyrelsen bör ges en möjlighet att vid ansökan om ägarbyte vägra registrering av en fordonsägare som sedan tidigare har obetalda och förfallna fordonsrelaterade skulder uppgående till betydande belopp. Förslaget remitterades och analyserades sedan vidare i Vägtrafikregisterutredningens betänkande SOU 2010:76. I betänkandet gjordes en ingående genomgång av förslaget varvid en extern konsult anlätades för att så långt som möjligt kvantifiera vad konsekvenserna av förslaget skulle innebära för myndigheter, näringsidkare och privatpersoner. Utredningen fann visserligen att det inte förelåg några legala hinder för förslaget, men kom till slutsatsen att de stora nackdelar som förslaget skulle medföra, främst för privatpersoner och näringsidkare, inte övervägde de eventuella fördelarna med förslaget. En ingående redogörelse för övervägandena återfinns i betänkandets kapitel 16 och konsultrapporten finns som en bilaga till betänkandet. Förslaget ledde inte till några lagstiftningsåtgärder. I departementspromemorian Fordonsrelaterade skulder (Ds 2012:7) övervägdes frågan på nytt. Man hänvisade då till Vägtrafikregisterutredningens betänkande och angav att man delade utredningens bedömning, se även prop. 2013/14:176 s. 63 ff. I departementspromemorian Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33) lyftes frågan åter. Utredaren fann inte heller då anledning att göra någon annan bedömning i frågan.

## 6.6.3 Fordonsrelaterade skulder som grund

Om det ska införas en ny möjlighet att vägra ägarbyte förordar utredaren en bestämmelse enligt vilken Transportstyrelsen ska vägra ägarbyte på den grunden att den nya fordonsägaren har omfattande fordonsrelaterade skulder. Enligt utredaren avgränsar sig en sådan bestämmelse tydligare än en takregel mot fordonsmålvakter och andra personer som av uppenbar ovilja eller oförmåga inte betalar sina fordonsrelaterade skatter och avgifter. Bestämmelsen ska omfatta såväl fysiska som juridiska personer. Att ha olika regler skulle vara komplicerat och strida mot principen om regelförenkling. Vidare ska det inte vara möjligt att kringgå bestämmelser genom att starta upp en skenverksamhet. Förslaget är förenat med en rad

tekniska utmaningar. Det måste t.ex. säkerställas att en säljare inför en fordonsöverlåtelse kan kontrollera att köparen kan registreras som ägare till fordonet. Det måste också utarbetas ett system för att kunna fastställa skuldbeloppet. Även praktiska tillämpningsfrågor kommer att uppstå. Genom det befintliga bemyndigandet i 15 kap. 1 § 1 FFRA har Transportstyrelsen dock möjlighet att meddela föreskrifter om den närmare verkställigheten av den föreslagna bestämmelsen.

#### **6.6.4 Förslaget är förenligt med egendomsskyddet**

Vägtrafikregisterutredningen prövade i sitt betänkande frågan om att vägra registrera en fordonsägare som har restförda fordonsrelaterade skulder på ett ”betydande belopp” skulle strida mot egendomsskyddet eller utgöra en otillåten inskränkning i äganderätten. Utredningen redogjorde i sammanhanget bl.a. för redan befintlig reglering som medför inskränkningar i den enskildes nyttjanderätt av sitt fordon. Som exempel nämndes bestämmelser om beslag, utmätning, körförbud och användningsförbud. Utredningen kom fram till att vägra registrering av en fordonsmålsvakt inte torde utgöra någon inskränkning i äganderätten eftersom målvakten varken äger eller har för avsikt att bruka fordonet. Genom en förhållandevis hög beloppsgräns skulle bestämmelsen i första hand komma att träffa just fordonsmålsvakterna. När det gäller övriga fordonsägare som kunde komma att träffas av bestämmelsen ansåg utredningen att den inskränkning som det blir fråga om är godtagbar och i enlighet med vad som stadgas i artikel 1 i första tilläggsprotokollet till EKMR. Se närmare i SOU 2010:76, särskilt s. 690 ff. och s. 707 f.

Utredaren finner inte skäl att göra någon annan bedömning än Vägtrafikregisterutredningen. Utredaren bedömer alltså att förslaget är förenligt med egendomsskyddet och principen om äganderätt. Detta särskilt eftersom förslaget avgränsas till ägarbyten och tar sikte på personer som visat uppenbar oförmåga eller ovilja att betala de fordonsrelaterade avgifter och skatter som ett fordonsinnehav är förenat med. I målvaktsituationen blir frågan om egendomsskydd knappast aktuell. I vart fall framstår en möjlighet att vägra relativt högt skuldsatta personer ägarbyte som en tillåten

begränsning av egendomsskyddet. Regeln kan visserligen komma att träffa andra personer än just fordonsmålvakter. Det handlar dock om personer med relativt höga fordonsrelaterade skulder. Att äga ett fordon är som huvudregel förenat med inte oansenliga kostnader i form av exempelvis skatt och försäkring. Det kan inte vara rimligt att en person med redan höga fordonsrelaterade skulder registreras som ägare till ännu fler fordon. En begränsning utifrån en relativt hög beloppsgräns framstår även ur denna synvinkel som ett proportionerligt ingrepp sett ur det allmännas intresse.

### **6.6.5 Fordonsrelaterade skulder som ska inkluderas**

Det sammanlagda skuldbeloppet ska alltså vara styrande för regelns tillämpning. Eftersom det tydligt måste framgå vilka skulder det handlar om ska det föras in en definition av ”fordonsrelaterade skulder” i författningstexten. Uttrycket ska överensstämma med definitionen av fordonsrelaterade skulder i flyttningsslagstiftningen (se avsnitt 5.3). Med fordonsrelaterade skulder ska således avses fordonsägarens obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter. Sanktionsavgifter som uppstår till följd av obetalda skatter och avgifter ska också inräknas, dvs. förhöjd avgift, dröjsmåls-, försenings-, och tilläggsavgifter. Det ska inte krävas att skulderna är restförda hos Kronofogdemyndigheten. De skulder som ska beaktas är endast de skatter och avgifter som framgår av vägtrafikregistret. Kronofogdemyndighetens tillkommande avgifter ska därför inte räknas in i skuldbeloppet. Skälet till detta är att Transportstyrelsen ska kunna bygga ett system som möjliggör förslaget. Fördelar med att skulderna inte behöver vara restförda för att räknas in i skuldbeloppet är att samtliga uppgifter redan finns hos Transportstyrelsen och kan visas i befintliga e-tjänster och system. Det blir också naturligt för en presumtiv köpare att vända sig till Transportstyrelsen för att kontrollera fordonet före ett köp. Nackdelen med att skulderna inte behöver vara restförda är att den registrerade ägarens samtliga fordonsrelaterade skulder inte kommer att omfattas. Av systemtekniska anledningar är det dock att föredra om endast obetalda och förfallna skulder som framgår av vägtrafikregistret inkluderas. Det ska noteras att förslaget i denna del skiljer

sig från det förslag som övervägdes av Vägtrafikregisterutredningen 2010. Då utgick man från att det endast var de fordonsrelaterade skulder som lämnats över för indrivning av Kronofogdemyndigheten som skulle ligga till grund för beräkning av beloppsgränsen. Obetalda och förfallna fordonsrelaterade skulder som ännu inte restförts skulle däremot inte inkluderas i beloppet.

Det kan principiellt övervägas att även inkludera fler skulder som har koppling till brukandet av ett fordon, närmast skulder avseende trafikförsäkringsavgifter eller kontrollavgifter. Utredaren gör dock i detta avseende samma överväganden som i avsnitt 5.3.4 och anser därmed att dessa skulder inte bör inkluderas.

### **6.6.6 Beloppsgräns och upphörande av begränsningen**

I 2009 års rapport föreslogs att de fordonsrelaterade skulderna skulle uppgå till "ett betydande belopp" för att bestämmelsen skulle tillämpas. Vidare skulle Transportstyrelsen ges mandat att närmare bestämma skuldbeloppets storlek. Förslaget fick i denna del kritik av remissinstanserna. Beloppet bör mot denna bakgrund anges till ett bestämt belopp redan i författningstext. Härigenom kan man undvika eventuella tillämpningssvårigheter samt motverka att beloppet sätts godtyckligt eller ges en varierande tillämpning över tid.

Beloppet bör sättas till en sådan nivå att bestämmelsen främst träffar uppenbara fordonsmålvakter, men även omfattar situationer där en fordonsägare av någon anledning systematiskt väljer att inte betala fordonsrelaterade skatter och avgifter. En beloppsgräns där ägarens fordonsrelaterade skulder överstiger antingen 20 000 kr eller 50 000 kr bör enligt utredaren övervägas. Vid en beloppsgräns överstigande 20 000 kr berörs uppskattningsvis ca 17 000 fysiska och juridiska personer och minst 121 000 fordon. Vid en beloppsgräns överstigande 50 000 kr berörs minst 6 000 fysiska och juridiska personer och minst 80 000 fordon (se avsnitt 3.7.4).

Enligt utredaren framstår 50 000 kr som en rimlig beloppsgräns. Om beloppsgränsen sätts högre innebär det att färre personer kommer att vägras ägarbyte. Kostnaderna för förslaget kommer då visserligen att minska, med hänsyn till den minskade ärendehanteringen. Samtidigt bedöms också vinsterna minska eftersom incitamentet att betala fordonsrelaterade skulder blir allt mindre.

Det skulle också sända fel signaler att sätta beloppsgränsen alltför högt. För att förslaget ska vara förenligt med egendomsskyddet bör beloppsgränsen inte heller sättas för lågt. En beloppsgräns om 20 000 kr framstår ut detta perspektiv som alltför låg. Enstaka misstag eller perioder av slarv bör inte kunna leda till en spärr mot ägarbyte. Exempelvis kan problematik med hyrbils- och leasingverksamhet uppstå om gränsen sätts alltför lågt. Sådana fordon kan snabbt dra på sig relativt höga skulder utan att hyrbilsföretaget eller leasinggivaren får kännedom härom. Utredaren föreslår därför en beloppsgräns där fordonsägarens fordonsrelaterade skulder uppgår till mer än 50 000 kr. Det var även den beloppsgräns som tidigare övervägdes av Vägtrafikregisterutredningen för tio år sedan. Med hänsyn till den relativt låga inflationstakten framstår beloppsgränsen även i dagsläget och under överskådlig framtid som väl avvägd. Så snart de fordonsrelaterade skulderna understiger beloppsgränsen, dvs. uppgår till 50 000 kr eller mindre, ska det åter vara möjligt att genomföra ägarbyte. Detta förutsätter självklart att anmälan i övrigt är formellt korrekt. Skulderna kan sjunka både till följd av att de betalas eller att de preskriberas. Fördröjningar i systemen kan leda till att begränsningen tas bort först efter några dagar eller någon vecka efter att betalning av skulder skett.

Bestämmelsen ska inte drabba den fordonsägare som fått anstånd med att betala sin pålaga. I den totala skulden ska därför inte räknas in skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller. Jfr t.ex. 14 § andra stycket 2 lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

### 6.6.7 En huvudregel med möjlighet till undantag

**Förslag:** Transportstyrelsen får i enskilda fall besluta om undantag från bestämmelsen om att inte registrera ett ägarbyte.

Ett beslut om undantag får förenas med villkor, och meddelas endast om det finns särskilda skäl och undantaget inte innebär en fara för trafiksäkerheten.

Det ursprungliga förslaget formulerades i 2010 års betänkande som att ägarregistrering vid ett visst skuldbelopp ”får” vägras av Transportstyrelsen, dvs. en möjlighet att vägra ägarbyte beroende på förhållandena i det enskilda fallet. Tanken var dock att ägarbyte som

huvudregel skulle vägras om den nya ägarens skulder uppgick till ett visst belopp. Detta framgår bl.a. av Vägtrafikregisterutredningens resonemang om nödvändigheten av att införa ett undantag till den föreslagna bestämmelsen. Utredaren ansluter sig till denna bedömning, men anser att bestämmelsen bör formuleras som att ägarbyte ”ska” vägras under vissa angivna förutsättningar. Om bestämmelsen formuleras som att registrering ”får” vägras, finns visserligen möjligheter för Transportstyrelsen att arbeta riktat mot fordonsmålvakter, men också en risk för att resursbrist leder till att bestämmelsen får ingen eller liten effekt samt att systemet uppfattas som slumpmässigt. Utredaren anser därför att övervägande skäl talar för att ägarbyte ska vägras under vissa ovan närmare angivna förutsättningar. Bestämmelsen ska, precis som Vägtrafikregisterutredningen pekade på 2010, förses med möjlighet till undantag i enskilda fall. Som exempel på en situation när det kan vara befogat att ägarbyte ändå medges, angavs när en fysisk person är föremål för skuldsanering och samtidigt är beroende av sitt fordon för att kunna förvärvsarbeta och få en inkomst, se SOU 2010:76 s. 697. Jfr även övervägandena i prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 76. Det kan inte uteslutas att det finns andra situationer när det framstår som befogat med ett undantag från huvudregeln. Det kan t.ex. handla om fordonsägare som p.g.a. en stor fordonspark tillfälligt och av befogad anledning får större fordonsrelaterade skulder, exempelvis finansbolag, åkerier eller företag som ägnar sig åt taxi- och kollektivtrafik. Något generellt undantag för sådana fordonsägare bör emellertid inte införas. Samma regler ska vara tillämpliga för alla fordonsägare. Transportstyrelsen ska dock ges möjlighet att i enskilda fall kunna besluta om undantag från bestämmelsen om att inte registrera ett ägarbyte. Undantaget ska kunna förenas med villkor och meddelas endast om det finns särskilda skäl och undantaget inte innebär en fara för trafiksäkerheten. Vad som skulle kunna utgöra särskilda skäl för undantag har exemplifierats i det ovanstående. Bestämmelsen bör tillämpas restriktivt. Ett beslut om att inte medge undantag ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol, se avsnitt 6.6.9.



### 6.6.8 Integritetsfrågor

**Bedömning:** Uppgift om att en person inte kan registreras som ägare bör föras in i vägtrafikregistret. Det bör också införas nya tillåtna sökbegrepp.

Det behövs inget sekretesskydd för uppgiften om att en person inte kan registreras som ägare till ett fordon.

Om en person har skulder överstigande gränsbeloppet bör en uppgift om att personen inte kan registreras som ägare genom ägarbyte föras in och vara sökbar i vägtrafikregistret. Uppgiften måste vara sökbar för allmänheten för att en säljare ska kunna få nödvändiga upplysningar inför en eventuell fordonsöverlåtelse. Förslaget innebär därmed att en utökning av sökbegrepp kommer att bli nödvändig. Registeruppgiften om att en person inte kan genomföra ägarbyte förs lämpligen in i bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen (2019:382), VTDF. Det bör av integritetsskäl inte vara möjligt för andra än Transportstyrelsen att få uppgifter om storleken på de fordonsrelaterade skulderna. Om en säljare vill få ytterligare uppgifter om skuldnivån måste denne vända sig till Kronofogdemyndigheten. Där kan säljaren få uppgifter om restförda fordonsrelaterade skulder på individnivå. Helt säkra upplysningar om skuldförhållanden kan emellertid aldrig erhållas. Idag finns ofrånkomliga begränsningar i båda myndigheternas system som innebär att fullständiga uppgifter inte kan erhållas. Exempelvis finns en viss fördröjning i systemen.

En uppgift om att en person inte kan registreras som fordonsägare genom ägarbyte kan uppfattas som integritetskänslig eftersom det är en signal om att personen har fordonsrelaterade skulder över ett visst belopp. Fråga uppkommer därför om en sådan ny uppgift i vägtrafikregistret föranleder ett behov av nya sekretessregler. Frågan övervägdes av Vägtrafikregisterutredningen i 2010 års betänkande. Utredningen kom då till slutsatsen att en sådan uppgift inte kan anses så integritetskänslig att det krävs sekretesskydd. Det är även utredarens uppfattning när det gäller nuvarande förslag. För denna slutsats talar att varken skuldbeloppet eller några närmare detaljer om personens skuldsättning ska vara sökbart för allmänheten. Något sekretesskydd behöver därför inte införas. Förslaget bedöms mot denna bakgrund förenligt med ändamålen för personuppgifts-

behandling enligt vägtrafikdatalagen (2019:369), VTDL. Några särskilda gallringsregler bedöms inte behöva införas.

### 6.6.9 Överklagande

**Förslag:** Transportstyrelsens beslut att vägra registrera en fordonsägare ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Transportstyrelsens beslut att vägra registrera en fordonsägare är ett myndighetsbeslut som ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol, se 14 kap. 1 § första stycket FFRA som hänvisar till 40 § andra stycket förvaltningslagen (2017:900). Detta gäller även Transportstyrelsens beslut om att inte medge undantag. I enlighet med 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar kommer förvaltningsrätten i Karlstad att vara behörig domstol. Vid överklagande till kammarrätten krävs prövningstillstånd. Vidare kan även underliggande beslut om fordonsrelaterade skatter och avgifter omprövas och överklagas.

### 6.6.10 Bestämmelsernas placering

**Förslag:** Bestämmelserna om att Transportstyrelsen under vissa förutsättningar inte ska registrera ett ägarbyte ska föras in i FFRA.

Förslaget om att vägra ägarbyte kräver författningsstöd. Redan idag finns bestämmelser på förordningsnivå som ger Transportstyrelsen rätt att vägra ägarbyte i vissa fall, se t.ex. 5 kap. 7 och 12 §§ FFRA. Den föreslagna bestämmelsen förs lämpligen in i anslutning till befintliga bestämmelser om vägran av ägarbyte. Undantagsbestämmelsen förs lämpligen in i anslutning till befintliga bestämmelser om undantag i 15 kap. 7 och 8 §§ FFRA.

## 6.7 Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud

**Förslag:** Ett registrerat fordon får endast användas om den registrerade fordonsägaren betalar sina fordonsrelaterade skulder inom föreskriven tid. Ett sådant ägarbundet användningsförbud inträder när den totala skulden uppgår till mer än 50 000 kr. I den totala skulden ska inte räknas in skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Ett fordon som omfattas av ett ägarbundet användningsförbud kan omhändertaras av Polismyndigheten.

Med fordonsrelaterade skulder avses obetalda och förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonskatter eller infrastrukturavgifter.

### 6.7.1 Inledning

Under arbetet med denna promemoria har företrädare för Transportstyrelsen framfört en alternativ möjlighet till en ny bestämmelse om att vägra ägarbyte, ett s.k. ägarbundet användningsförbud om en registrerad fordonsägare har mer än 50 000 kr i obetalda och förfallna fordonsrelaterade skulder. Även utredaren förordar alternativet med ett ägarbundet användningsförbud framför en ny möjlighet att vägra ägarbyte.

### 6.7.2 Övergripande beskrivning

Om en fordonsägars fordonsrelaterade skulder uppgår till mer än 50 000 kr ska ett användningsförbud automatiskt inträda för alla fordon som den personen är registrerad ägare till. Det spelar ingen roll vilket eller vilka av fordonen som har orsakat skulderna. Om Transportstyrelsen därefter får in en anmälan om ägarbyte för ett fordon till den personen ska ägarbytet visserligen registreras, men fordonet förses också direkt med ett ägarbundet användningsförbud. Sker det ett ägarbyte från den skuldsatta personen, följer det ägarbundna användningsförbudet inte med fordonet. En ny ägare kan alltså fritt disponera fordonet. Detta förutsätter givetvis att den

nya ägaren inte själv har fordonsrelaterade skulder som uppgår till mer än 50 000 kr. Bestämmelsen ska omfatta såväl fysiska som juridiska personer. Att ha olika regler skulle vara komplicerat och strida mot principen om regelförenkling. Vidare ska det inte vara möjligt att kringgå bestämmelserna genom att starta upp en skenverksamhet. Förslaget ska förenas med en möjlighet för Polismyndigheten att omhänderta fordon som omfattas av ett ägarbundet användningsförbud. För att få tillbaka ett omhändertaget fordon ska krävas att kostnaderna för omhändertagandet och alla fordonsägarens obetalda och förfallna fordonsrelaterade skulder betalas. Om fordonet inte löses ut ska Polismyndigheten ha rätt att skrota eller sälja fordonet. Se utredarens överväganden i kapitel 7.

### 6.7.3 Förhållandet till fordonsbundna användningsförbud

Redan idag finns en typ av användningsförbud som under vissa förutsättningar inträder automatiskt om trängselskatter, fordonskatter och infrastrukturavgifter inte betalas i tid. Bestämmelser om användningsförbud för fordon med obetalda felparkeringsavgifter kommer att träda i kraft den 1 januari 2021 (se prop. 2019/20:67 och SFS 2020:507). Dessa befintliga användningsförbud är kopplade till fordonet och inte till ägaren. Eftersom befintliga användningsförbud är fordonsbundna belastar de nyttjanderätten till ett fordon även efter ett ägarbyte. Det nu föreslagna ägarbundna användningsförbudet är kopplat till den registrerade fordonsägaren och ”smittar” således inte en ny ägare. Vidare saknar polisen i princip ingripandemöjligheter mot fordon med fordonsbundna användningsförbud. I förarbetena har man inte ansett att några sådana möjligheter bör införas (jfr t.ex. prop. 2014/15:1 s. 314). Det nu föreslagna ägarbundna användningsförbudet föreslås förenas med utökade ingripandemöjligheter för Polismyndigheten. Befintliga fordonsbundna användningsförbud kommer att vara parallellt tillämpliga med det nu föreslagna ägarbundna användningsförbudet. Vidare kan de befintliga användningsförbuden tjäna som viss förebild vid den lagtekniska utformningen av ett ägarbundet användningsförbud.

#### 6.7.4 Identifierade fördelar med förslaget

Det kan uppskattas att ca 95 procent av alla målvaktsfordon är avställda, se avsnitt 3.4. Flertalet av dessa fordon används bevisligen ändå i trafik eftersom de fordonsrelaterade skulderna avseende dessa fordon fortsätter att öka. Nuvarande sanktioner mot att använda ett avställt fordon i trafik är med andra ord inte tillräckligt effektiva. Ett ägarbundet användningsförbud som förenas med utökade ingripandemöjligheter för Polismyndigheten skulle innebära en ny möjlighet att på ett effektivt sätt motverka målvaktsproblematiken och dessutom få ett stort antal oskattade, oförsäkrade, trafik- och miljöfarliga fordon ur trafiken. Förslaget innebär att den som använder ett fordon med ett ägarbundet användningsförbud riskerar att få fordonet omhändertaget. Incitamentet att använda sig av fordonsmålvakter och att bruka fordon som är registrerade på en målvakt med stora skulder kommer därmed att minska markant. Förslaget innebär vidare att man undviker det stora säljaransvar och den problematik med ofrivilliga målvakter som en ny möjlighet att vägra ägarbyte skulle innebära. Förslaget innebär också att Transportstyrelsen inte behöver lägga resurser på att utveckla särskilda informationstjänster med uppgifter om vilka personer som kan eller inte kan registreras som ägare. Inte heller uppstår kvalitetsbrister i vägtrafikregistret på grund av felaktiga ägaruppgifter. Förslaget framstår också som väl förenligt med principen om äganderätt. Ett ägarbundet användningsförbud innebär visserligen en viss inskränkning i rätten att använda egendomen. Åtgärden får dock ses som proportionerlig mot bakgrund av syftet, förutsatt att beloppsgränsen sätts relativt högt. Det ägarbundna användningsförbudet kommer då främst att träffa fordonsmålvakter och de som använder sig av fordonsmålvakter i betalningsundandragande syfte.

#### 6.7.5 Identifierade nackdelar med förslaget

I likhet med förslaget om att vägra ägarbyte löser alternativet med ett ägarbundet användningsförbud inte problemet med att fordonsmålvakter används i kriminellt syfte. Bestämmelsen blir också svårtillämpad på utlandsregistrerade fordon, se närmare i avsnitt 5.14. Motsvarande tillämpningsproblem uppstår redan idag beträffande den s.k. målvaktsparagrafen. Förslaget innebär vidare ett

administrativt merarbete för framförallt Transportstyrelsen och Polismyndigheten. Företag som exempelvis åkerier, hyrbilsfirmor och leasingföretag och riskerar att tillfälligt få ett ägarbundet användningsförbud om betalningar försenas. Det är dock utredarens uppfattning att beloppsgränsen är satt så pass högt att detta inte bör bli ett praktiskt problem för företag som sköter sina betalningar. Problem kan dock uppstå för köparen av ett fordon som omfattas av ett ägarbundet användningsförbud. Eftersom användningsförbudet är ägarbundet ska förbudet upphöra när ägarbytet registreras i vägtrafikregistret, förutsatt att den nya ägaren inte själv har skulder som uppgår till mer än 50 000 kr. I tiden mellan överlåtelsen och att ägarbytet registrerats riskerar dock den nya ägaren att Polismyndigheten omhändertar fordonet. Ett fordon som omfattas av ett ägarbundet användningsförbud bör således inte användas i trafik förrän ägarbytet är registrerat. Motsvarande problematik förekommer idag vid flyttning av fordon enligt målvaktsparagrafen.

Förslaget innebär även vissa tekniska utmaningar. Det kan t.ex. bli svårt att fastställa skuldbeloppet eftersom detta kan ändras från dag till dag. Det kan också bli svårt att hantera betalningarna av de fordonsrelaterade skulderna. Det kan uppstå oklarheter om vilka skulder betalning ska användas till och i vilken ordning de ska avräknas. Det finns även en inbyggd fördröjning i bokföringen av beloppen. Det är omöjligt att på detaljnivå författningsreglera alla lösningar på dessa tekniska utmaningar. Det är dock utredarens samlade uppfattning att de tekniska utmaningarna går att överbrygga och att fördelarna med förslaget överväger nackdelarna. Praktiska tillämpningsfrågor kommer att uppstå som en naturlig följd av förslaget. Genom det befintliga bemyndigandet i 15 kap. 1 § 1 FFRA har Transportstyrelsen möjlighet att meddela föreskrifter om den närmare verkställigheten av de föreslagna bestämmelserna.

#### **6.7.6 Registrerad fordonsägare, fordonsrelaterade skulder som ska inkluderas och beloppsgräns**

Ett ägarbundet användningsförbud ska omfatta alla den registrerade ägarens fordon i vägtrafikregistret. Med den registrerade fordonsägaren avses den som vid tidpunkten för det automatiskt inträdda användningsförbudet är antecknad i vägtrafikregistret som fordonsägare. Av 3 och 4 §§ lagen (2019:370) om fordons registrering och

användning framgår vidare att bestämmelserna om ägaren av ett fordon i vissa fall ska tillämpas på innehavaren av fordonet eller en förmyndare för någon som inte har fyllt 18 år. Någon definition av begreppet registrerad fordonsägare behöver därför inte införas.

För tydlighets skull bör dock en definition av begreppet "fordonsrelaterade skulder" föras in i författningstexten. När det gäller vilka fordonsrelaterade skulder som ska inkluderas gör utredaren motsvarande överväganden som i avsnitt 6.6.5. Det innebär att alla obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängsel-skatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter som framgår av vägtrafikregistret ska inkluderas i det totalbelopp som ligger till grund för ett ägarbundet användningsförbud. Även sanktionsavgifter som uppstår till följd av obetalda fordonsrelaterade skatter och avgifter ska inräknas. Det ska inte krävas att skulderna är restförda. Kronofogdemyndighetens tillkommande avgifter ska därför inte räknas in i skuldbeloppet.

I enlighet med utredarens överväganden om beloppsgränsen för en möjlighet att vägra ägarbyte framstår en nivå om mer än 50 000 kr som proportionerlig och väl förenlig med egendomsskyddet (se avsnitt 6.6.6). Ett ägarbundet användningsförbud ska alltså inträda när den registrerade ägaren har mer än 50 000 kr i obetalda och förfallna fordonsrelaterade skulder. Bestämmelsen ska dock inte drabba den fordonsägare som fått anstånd med att betala sin pålaga. I den totala skulden ska därför inte räknas in skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller, jfr t.ex. 14 § andra stycket 2 lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

### 6.7.7 Upphörande av ett ägarbundet användningsförbud

**Förslag:** Ett ägarbundet användningsförbud gäller till dess att fordonsägarens totala skuld är betald, eller ett ägarbyte av fordonet har registrerats.

Ett ägarbundet användningsförbud "smittar" inte en ny registrerad ägare. Ett sådant förbud upphör alltså om det registreras ett ägarbyte av fordonet, förutsatt att den nya ägaren inte har fordonsrelaterade skulder som uppgår till mer än 50 000 kr. Om fordonet vid ägarbytet redan är omhändertaget av Polismyndigheten p.g.a. användnings-

förbudet måste dock dessa skulder lösas för att den nya ägaren ska få ut fordonet. Detta gäller även om det registreras ett retroaktivt ägarbyte med stöd av den s.k. tiodagarsregeln i 5 kap. 2 § FFRA. Se närmare härom i avsnitt 7.5.5 och 7.12.

Utan samband med ägarbyte kan i övrigt två olika alternativ övervägas för när ett ägarbundet användningsförbud ska upphöra att gälla. Ett alternativ är att det ägarbundna användningsförbudet upphör när alla fordonsägarens fordonsrelaterade skulder har betalats. Det ägarbundna användningsförbudet skulle då hävas först när fordonsägarens skuldbelopp enligt vägtrafikregistret är 0 kr. Även skulder som uppstått efter att gränsen på mer än 50 000 kr passerats ska således betalas. Den som en gång, genom hög skuldsättning, ådragit sig ett ägarbundet användningsförbud måste alltså göra sig helt skuldfri för att användningsförbudet ska upphöra att gälla. Ett annat alternativ är att det ägarbundna användningsförbudet upphör så fort skuldbeloppet uppgår till eller understiger 50 000 kr. Det skulle således vara tillräckligt att betala en del av skulderna så att det sammanlagda skuldbeloppet kommer ner under beloppsgränsen. Det innebär att ett användningsförbud kan finnas ena dagen men inte nästa om någon del av de aktuella skulderna har betalats. En uppenbar nackdel med detta alternativ är att den som ådragit sig ett ägarbundet användningsförbud endast genom att betala någon av de olika skulderna kan häva användningsförbudet. Utredaren förordar mot denna bakgrund det förstnämnda alternativet.

### 6.7.8 En huvudregel med möjlighet till undantag

**Förslag:** Transportstyrelsen får i enskilda fall besluta om undantag från bestämmelsen om ett ägarbundet användningsförbud.

Ett beslut om undantag får förenas med villkor, och meddelas endast om det finns särskilda skäl och undantaget inte innebär en fara för trafiksäkerheten.

Det kan finnas situationer då ett ägarbundet användningsförbud inte bör inträda, trots att de formella förutsättningarna är uppfyllda. Utredaren gör i detta avseende motsvarande överväganden som i avsnitt 6.6.7. Transportstyrelsen ska därför i enskilda fall kunna



besluta om undantag från bestämmelsen om ett ägarbundet användningsförbud. Vad som skulle kunna utgöra särskilda skäl för undantag har också exemplifierats i det föregående. Bestämmelsen bör tillämpas restriktivt. Ett beslut om att inte medge undantag från ett ägarbundet användningsförbud ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol, se avsnitt 6.7.10.

### 6.7.9 Integritetsfrågor

**Bedömning:** Uppgift om ett ägarbundet användningsförbud bör föras in i vägtrafikregistret. Det bör också införas nya tillåtna sökbegrepp.

Det behövs inget sekretesskydd för uppgiften om ett ägarbundet användningsförbud.

Utredaren gör beträffande integritetsfrågorna motsvarande överväganden som i avsnitt 6.6.8. Om en person har fordonsrelaterade skulder överstigande beloppsgränsen ska uppgiften om att dennes fordon omfattas av ett ägarbundet användningsförbud föras in och vara sökbar i vägtrafikregistret. Registeruppgiften förs lämpligen in i bilaga 1 till VTDF. Själva skuldbeloppet bör av integritetsskäl inte vara sökbart för allmänheten. Några särskilda gallrings- eller sekretessregler bedöms inte behöva införas. Förslaget bedöms förenligt med ändamålen för personuppgiftsbehandling enligt VTDL.

### 6.7.10 Överklagande

**Förslag:** Ett automatiskt inträtt ägarbundet användningsförbud ska inte kunna överklagas.

Ett ägarbundet användningsförbud inträder automatiskt så snart kriterierna är uppfyllda, dvs. när den registrerade fordonsägarens fordonsrelaterade skulder uppgår till mer än 50 000 kr. Något överklagbart beslut om användningsförbud fattas således inte. Den enskildes rätt får anses tillgodosedd genom att de underliggande beslut om skatter och avgifter som ligger till grund för användningsförbudet kan omprövas och överklagas. Jfr övervägandena i prop.

2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 76. Även ett beslut om att inte medge undantag från ett ägarbundet användningsförbud kan överklagas, se 14 kap. 1 § första stycket FFRA som hänvisar till 40 § andra stycket förvaltningslagen. I enlighet med 14 § lagen om allmänna förvaltningsdomstolar kommer förvaltningsrätten i Karlstad att vara behörig domstol. Vid överklagande till kammarrätten krävs prövningstillstånd. Vidare kan ett efterföljande beslut om omhändertagande av fordon med ägarbundet användningsförbud omprövas och överklagas, se utredarens överväganden i avsnitt 7.14.

### 6.7.11 Bestämmelsernas placering

**Förslag:** Bestämmelserna om ett ägarbundet användningsförbud ska föras in i de befintliga författningarna om fordons registrering och användning.

Förslaget om ett ägarbundet användningsförbud kräver författningsstöd. Det finns ingen självklar placering av ett ägarbundet användningsförbud. Det får emellertid anses ligga närmast till hands att placera regleringen i LFRA, som innehåller de grundläggande bestämmelserna om registrering och användning av fordon. Utredaren föreslår därför att regleringen förs in i nämnda lag, i anslutning till bestämmelsen som reglerar Polismyndighetens möjligheter att hindra av fortsatt färd. Den föreslagna undantagsbestämmelsen förs lämpligen in i anslutning till befintliga bestämmelser om undantag i 15 kap. 7 och 8 §§ FFRA.

## 7 Polisens ingripandemöjligheter mot skuldbelastade fordon

### 7.1 Uppdraget

I utredarens uppdrag ingår att överväga om, och i sådant fall på vilket sätt, Polismyndigheten bör ges utökade möjligheter att ingripa mot fordon som är belastade med fordonsrelaterade skulder. Företrädare för Polismyndigheten har framfört förslag om att sådana fordon under vissa omständigheter bör kunna skrotas omedelbart.

### 7.2 Nuvarande ordning

#### 7.2.1 Inledning

Polismyndigheten saknar i princip möjligheter att ingripa mot fordon som är belastade med fordonsrelaterade skulder eller att ta dessa fordon ur trafik. De möjligheter som myndigheten idag har att omhänderta fordon är i huvudsak begränsade till beslag. Beslag är ett straffprocessuellt tvångsmedel som används vid misstanke om brottslighet. Det är inte kriminaliserat att underlåta att betala sina fordonsrelaterade skatter och avgifter eller att betala dessa för sent. Överträdelser på området är i stället förenade med administrativa sanktioner som sanktionsavgifter, användningsförbud och avskyltning. Ett fordon kan alltså inte beslagtas och förverkas enbart på den grunden att fordonet eller ägaren har fordonsrelaterade skulder. Polisen har i stället under vissa förutsättningar möjlighet att flytta och skrota dessa fordon med stöd flyttningstagstiftningen samt möjlighet att hindra fortsatt färd, utfärda böter och avskylta fordon enligt olika vägtrafikförfattningar.

### 7.2.2 Flyttning av fordon

Den möjlighet som Polismyndigheten har att agera mot målvaktsfordon är att flytta dessa med stöd av den s.k. målvaktsparagrafen i flyttningslagstiftningen, se avsnitt 4.3.7. Bestämmelsen har dock ett begränsat tillämpningsområde och omfattar t.ex. inte fordon i trafik. Med stöd av målvaktsparagrafen kan Polismyndigheten endast flytta fordon som parkerats i strid med offentlighetsrättsliga föreskrifter om ägaren har felparkeringsskulder över 5 000 kr. Flyttning av fordon är ett administrativt tvångsmedel som innebär ett tillfälligt omhändertagande. Om ägaren inte avhörts eller löser ut fordonet tillfaller fordonet Polismyndigheten efter viss uppställningstid.

### 7.2.3 Hindrande av fortsatt färd och hindrandelagen

Av 22 § 4 polislagen (1984:387) framgår att en polisman får stoppa ett fordon för kontroll. I olika vägtrafikförfattningar regleras möjligheter för Polismyndigheten att av bl.a. trafiksäkerhetsskäl hindra fortsatt färd. Ett sådant beslut innebär ett slags användningsförbud, men däremot inte ett omhändertagande från Polismyndighetens sida. Föraren eller ägaren har alltså kvar fordonet i sin besittning. I vägtrafikförfattningarna saknas uttrycklig reglering avseende hur länge förbudet ska bestå eller vilka faktiska befogenheter som Polismyndigheten har för att hindra fortsatt färd. Omfattningen av ett beslut om hindrande av fortsatt färd är därför oklart. Sedan 2015 finns dock verkställighetsregler på området som kan innebära ett faktiskt omhändertagande av egendom. I lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (hindrandelagen) regleras närmare hur ett förbud mot fortsatt färd i vissa fall kan verkställas. Hindrandelagen tar främst sikte på verkställighet av förbud som meddelats för yrkestrafiken, men träffar också fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Enligt hindrandelagen kan polisen under vissa förutsättningar tillfälligt omhänderta fordonsnycklar, frakthandlingar eller registreringskyltar för att säkerställa efterlevnaden av ett beslut om förbud mot fortsatt färd. Under vissa förutsättningar kan polisen även besluta om s.k. klampning, en form av tillfälligt omhändertagande som innebär fastlåsning av fordonet. Ett tillfälligt omhändertagande enligt hindrandelagen får, med undantag för omhändertagande på grund av

trafiksäkerhetsskäl, bestå i maximalt 36 timmar. Hindrandelagen har alltså ett begränsat tillämpningsområde som inte tar sikte på målvaktsfordon.

#### 7.2.4 Särskilt om körförbud och användningsförbud

Målvaktsfordon utgör ofta en fara ur trafiksäkerhetssynpunkt. Polismyndigheten har rätt att göra vissa ingripanden mot fordon som är belagda med körförbud eller användningsförbud, men kan som huvudregel inte omhänderta eller kvarhålla dessa fordon. Huvudregeln gäller med undantag för vissa ovan specifikt angivna situationer enligt hindrandelagen.

Körförbud har med fordonets beskaffenhet att göra. Förbudet inträder automatiskt om ett fordon inte besiktigas i rätt tid. Körförbud kan också meddelas av ett besiktningsorgan eller av polis, om fordonet vid kontroll bedöms vara en uppenbar fara för trafiksäkerheten. Förbudet innebär som huvudregel att ett fordon inte får framföras på allmän väg. Överträdelse är sanktionerat med penningböter. Polismyndigheten kan ingripa genom att utfärda böter eller besluta om hindrande av fortsatt färd.

Målvaktsfordonen är regelmässigt avställda. Om ett avställt fordon används i trafik inträder under vissa förutsättningar ett användningsförbud. Användningsförbud inträder vidare under vissa förutsättningar automatiskt om trängselskatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter inte betalas i tid. Bestämmelser om användningsförbud för fordon med obetalda felparkeringsavgifter kommer att träda i kraft den 1 januari 2021 (se prop. 2019/20:67 och SFS 2020:507). Användningsförbud innebär att fordonet inte får brukas förrän betalning av aktuella skatter eller avgifter skett. Vid överträdelse av användningsförbud kan polisen omhänderta fordonets registreringsskyltar. Att i sin tur bruka ett avskyltat fordon är straffbelagt med böter. Det bör därför inte anses proportionerligt att använda straffprocessuella tvångsmedel som beslag vid sådana överträdelser. En polis kan alltså inte kvarhålla ett fordon om ägaren inte självmant betalar. I tidigare förarbeten har man inte heller ansett att någon sådan möjlighet till kvarhållande bör införas. Någon motivering till ställningstagandet har dock inte angetts, se t.ex. prop. 2014/15:1 s. 314.

### 7.3 Problemställning och behov

Det kan konstateras att befintliga ingripandemöjligheter varken kan sägas vara tillräckliga eller ändamålsenliga för att komma åt målvaktsproblematiken. Polismyndigheten anträffar idag regelmässigt skuldbelastade fordon i trafik, men saknar i princip möjligheter att ingripa mot dessa. Utöver att fordonen är belastade med skulder utgör de ofta ett trafiksäkerhetsproblem eftersom de vanligen är av äldre modell samt oförsäkrade och obesiktigade. Målvaktsfordon används också i brottslig verksamhet. Problemen är alltså inte begränsade till undandragande av skatter och avgifter till det allmänna. Det är även ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt samt i ett brottsförebyggande och brottsbekämpande perspektiv angeläget att vidta åtgärder (se närmare i kapitel 3). Det finns mot denna bakgrund ett tydligt behov av att Polismyndigheten ges utökade ingripandemöjligheter mot vissa fordon i trafiken. Möjligheterna att ingripa bör enligt utredaren utformas så att de både träffar fordonsmålvakterna och brukarna av deras fordon, dvs. de personer som missbrukar systemet.

### 7.4 En ny lag som ger Polismyndigheten utökade möjligheter att ingripa mot målvaktsfordon

**Förslag:** Det ska införas en ny lag som ger Polismyndigheten möjlighet att omhänderta och under vissa förutsättningar skrota ett fordon om fordonets ägare har stora fordonsrelaterade skulder.

#### 7.4.1 Syftet med en ny lag

Utredaren föreslår att det ska införas en ny lag som ger Polismyndigheten utökade möjligheter att ingripa mot fordon vars ägare är belastade med stora fordonsrelaterade skulder. Det huvudsakliga syftet med utredarens förslag är att motverka målvaktsproblematiken. I detta innefattas ett brottsförebyggande arbete, ett säkerställande av att redan fattade beslut om fordonsrelaterade skatter och avgifter efterlevs samt ett förhindrande av fortsatta

sådana överträdelser. Förslaget förväntas även leda till en minskning av såväl antalet fordonsmålvakter som antalet målvaktsfordon. Förslaget syftar också till att upprätthålla trafiksäkerheten. En majoritet av målvaktsfordonen anträffas idag rutinmässigt ute i trafiken, men som konstateras i det föregående saknas i princip möjligheter för polisen att ingripa. Mycket talar därför för att en utökad möjlighet för polisen att omhänderta dessa fordon i trafik skulle ha den enskilt största effekten på målvaktsproblematiken.

En alternativ, mindre ingripande, lösning skulle vara att i stället för omhändertagande införa utökade möjligheter till avskyltning av skuldbelastade fordon. Med hänsyn till att nuvarande sanktioner inte bedöms vara är tillräckligt effektiva, framstår en ny möjlighet till avskyltning inte som en tillräckligt verkningsfull åtgärd. En annan uppenbar nackdel med avskyltning är att ett sådant ingripande försvårar identifieringen av fordon. Utredaren lämnar därför inget alternativt förslag om avskyltning.

#### **7.4.2 Åtgärderna ingår i Polismyndighetens arbetsuppgifter**

Regleringen innebär att nya uppgifter läggs på Polismyndigheten. I 1 § polislagen (1984:387) anges att polisens arbete är ett led i samhällets verksamhet för att främja rättvisa och trygghet. Vidare anges att polisens arbete ska syfta till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp. Polismyndigheten har t.ex. uppgifter inom vägtrafikområdet. Trafikövervakning och kontroller inom vägtrafikområdet är polisens ansvar. I 2 § 2 polislagen anges att en av myndighetens uppgifter är att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten, hindra störningar därav samt ingripa när sådana har inträffat.

Skuldbelastade fordon utgör ett problem inte bara ur ett fiskalt perspektiv utan också ur trafiksäkerhetssynpunkt. En del målvaktsfordon används även som brottsverktyg. Användningen av målvaktsfordon orsakar de brottsbekämpande myndigheterna stora utrednings- och bevisvärigheter. Att på olika sätt motverka målvaktsproblematiken får anses ingå i Polismyndighetens uppgifter och brottsförebyggande arbete. Utredarens utgångspunkt är därmed att det är proportionerligt att ta i anspråk polisiära resurser för att motverka målvaktsproblematiken. Samtidigt bör det vara en

principiell strävan att polisen i största möjliga utsträckning ägnar sig åt sin s.k. kärnverksamhet. Uppgifter som innebär en stor administrativ börda bör således inte förläggas på Polismyndigheten. För att nya ingripandebestämmelser ska fungera ändamålsenligt måste de kunna tillämpas effektivt i praktiken. De nya bestämmelserna bör därför utformas på ett sätt som belastar Polismyndigheten administrativt på minsta möjliga sätt, utan att för den skull göra avkall på fordonsägarnas rättssäkerhet.

### 7.4.3 Förslagets tillåtlighet och författningsform

Ett polisiärt omhändertagande av fordon utgör en form av tvångsmedel som innebär inskränkningar i den enskildes fri- eller rättigheter. Grundläggande principer för tvångsmedelsanvändning återfinns i den europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och grundläggande friheterna (EKMR), regeringsformen (RF), rättegångsbalken (RB) och polislagen (1984:387). Skyddet för egendom är en grundlagsskyddad rättighet som finns intagen både i 2 kap. 15 § RF och i artikel 1 i första tilläggsprotokollet till EKMR. Rätten till egendom framgår även av artikel 17 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. Kvarhållande och omhändertagande av fordon, även tillfälligt omhändertagande, utgör en sådan inskränkning i äganderätten och skyddet för egendom att den kräver lagstöd. Åtgärder som innebär direkta eller indirekta begränsningar i de grundläggande fri- och rättigheterna måste vidare uppfylla kraven på förutsebarhet, rättssäkerhet och proportionalitet. Reglering som rör möjligheterna att ta i anspråk annans egendom måste vidare vara tillräckligt precis för att ingreppet ska vara förutsebart (se närmare i avsnitt 6.3.2).

Utredaren anser att utökade ingripandemöjligheter för Polismyndigheten avser att tillgodose sådana viktiga allmänna intressen att detta väger över de eventuella men som åtgärderna kan innebära för den enskilde. De huvudsakliga syftena med utökade ingripandemöjligheter är att motverka målvaktsproblematiken och att upprätthålla trafiksäkerheten. En allmän förutsättning för att målvaktsproblematiken ska kunna motverkas är att verkställigheten av de fordonsrelaterade skulderna förenas med någon form av tvångsåtgärd. Utgångspunkten måste vara att gällande bestämmelser



ska följas. I sammanhanget måste därför övervägas om det är proportionerligt att vidta tvångsåtgärder vid överträdelser av administrativa regelverk på trafikområdet. Att inte betala fordonsrelaterade skatter och avgifter innebär överträdelser av olika trafikförfattningar. Att skatterna och avgifterna betalas bör vara en förutsättning för att få bruka fordonet. Inte sällan förekommer andra överträdelser jämte underlåtelse av betalning av fordonsrelaterade skatter och avgifter. Skuldbelastade fordon är ofta av äldre modell, belagda med körförbud eller oförsäkrade, vilket i sin tur innebär att fordonen kan vara direkt trafikfarliga. I flera europeiska länder finns exempel på möjligheter att besluta om tvångsmedel mot personer som bryter mot trafiklagstiftning. Exempelvis får polisen i Danmark ta fordon i förvar för att säkerställa betalning av felparkeringsavgifter (se avsnitt 10.2.3). Frågan om proportionalitet är också beroende av hur högt beloppsgränsen för ett ingripande sätts. Under förutsättning att beloppsgränsen sätts relativt högt, får ett omhändertagande anses proportionerligt. Utredaren föreslår en beloppsgräns för ingripande där fordonsägaren har fordonsrelaterade skulder som uppgår till mer än 50 000 kr. Även omhändertagandets varaktighet är av betydelse för frågan om proportionalitet. Utredaren föreslår en möjlighet för Polismyndigheten att skrota omhändertagna fordon av ringa värde direkt. För övriga fordon föreslås att omhändertagandet ska bestå minst en månad innan fordonet tillfaller Polismyndigheten. Det ska stå rättsinnehavaren fritt att när som helst lösa ut fordonet. Mot denna bakgrund framstår förslaget sammanfattningsvis som proportionerligt och förenligt med skyddet för egendom.

Utökade ingripandemöjligheter på området bör regleras i lag och inte på förordningsnivå. Utredaren anser att Polismyndighetens utökade ingripandemöjligheter bör föras in i en ny lag och inte i befintliga författningar, se utredarens överväganden avsnitt 7.17. Utredarens författningsförslag är till stora delar utformat med hindrandelagen och flyttningslagstiftningen som förebilder.

## 7.5 En ny möjlighet att omhänderta vissa fordon

**Förslag:** *Alternativ 1:* Polismyndigheten får omhänderta ett fordon om fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kr.

*Alternativ 2:* Polismyndigheten får omhänderta ett fordon om fordonet omfattas av ett ägarbundet användningsförbud.

### 7.5.1 Två alternativa författningslösningar

Utredaren föreslår att Polismyndigheten under alla omständigheter får utökade möjligheter att ingripa mot fordon om fordonets ägare har stora fordonsrelaterade skulder. En sådan möjlighet syftar till att komplettera och verkställa utredarens förslag i kapitel 6. I nämnda kapitel lämnar utredaren två alternativa lösningar på problemet med att personer med stora fordonsrelaterade skulder fortsätter att registrera sig på målvaktsfordon. I avsnitt 6.6 föreslås att Transportstyrelsen ska vägra att registrera ett ägarbyte om den nya ägaren har fordonsrelaterade skulder som uppgår till mer än 50 000 kr (författningsförslag i avsnitt 1.6). I avsnitt 6.7 presenteras ett alternativt förslag med ett ägarbundet användningsförbud. Förslaget innebär att alla fordonsägarens registrerade fordon automatiskt förses med ett ägarbundet användningsförbud om fordonsägaren har mer än 50 000 kr i fordonsrelaterade skulder (författningsförslag i kapitel 2). Utredaren lägger mot denna bakgrund fram två alternativa formuleringar avseende de nya ingripandemöjligheterna. Alternativ 1, att omhändertagande får ske om fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kr bygger på författningsförslaget i avsnitt 1.6, eller på att inget av förslagen införs. Alternativ 2, att omhändertagande får ske om fordonet omfattas av ett ägarbundet användningsförbud bygger på att det alternativa författningsförslaget i kapitel 2 införs. I båda fallen är ett sammanlagt skuldbelopp om mer än 50 000 kr styrande för Polismyndighetens möjligheter att ingripa. Någon praktisk skillnad mellan de alternativt formulerade förslagen är alltså inte avsedd.

### 7.5.2 En egen beslutanderätt för Polismyndigheten

**Förslag:** En polisman som har beslutat om ett omhändertagande ska skyndsamt anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå.

För att lagen ska fungera effektivt, ska ett beslut om omhändertagande kunna fattas direkt av Polismyndigheten. Detta ska framgå av lagtexten. Ett beslut om omhändertagande kommer att fattas av den enskilde polisen på fältet. Beslutet ska därför skyndsamt anmälas till den polisens förman som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå. Detta överensstämmer med den ordning som gäller på liknande rättsområden, se 24 a § polislagen och 2 § hindrandelagen.

### 7.5.3 Omhändertagande oavsett var fordonet anträffas

För att en ingripandebestämmelse ska vara effektiv måste ett omhändertagande kunna ske oavsett var Polismyndigheten anträffar fordonet, dvs. oavsett om fordonet framförs i trafik, står felparkerat eller korrekt uppställt. En majoritet av målvaktsfordonen anträffas rutinmässigt ute i trafiken, varför flest ingripanden också kommer att ske här. Möjligheten att ingripa ska dock inte vara beroende av var fordonet anträffas. Om fordonet anträffas felparkerat i strid med offentlighetsrättsliga föreskrifter och ägaren har felparkeringsskulder över 5 000 kr innebär detta att målvaktsparagrafen i flyttningslagstiftningen blir parallellt tillämplig. Ingripande polis får då välja med stöd av vilket regelverk som ett eventuellt ingripande ska ske. Samverkan med kommunen kan också bli aktuellt eftersom även en kommun är behörig att flytta ett fordon enligt målvaktsparagrafen. Det blir förvisso ”billigare” för fordonsägaren att lösa ut ett fordon som flyttats med stöd av målvaktsparagrafen jämfört med att lösa ut ett fordon som flyttats med stöd av den nya lagen. Ett fordon som löses ut efter en flyttning med stöd av målvaktsparagrafen riskerar å andra sidan att omhändertas på nytt med stöd av den nya lagen, om fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som uppgår till mer än 50 000 kr. Någon konflikt med övriga regelverk på trafikområdet bedöms inte uppstå. Ett exekutivt förfarande har dock alltid företräde, avsnitt 7.6.

#### 7.5.4 Omhändertagande även om fordonet inte tillhör föraren

Med hänsyn till målvaktsproblematiken är det uppenbart att ett omhändertagande som enbart riktade sig mot fordonets ägare inte skulle vara tillräckligt effektivt. Det skulle inte heller vara några större svårigheter att kringgå en sådan bestämmelse genom att brukaren hävdar att denne inte äger fordonet. Frågan om äganderätt är i en målvaktssituation förenad med stora bevis- och utrednings-svårigheter. Mot denna bakgrund måste det vara möjligt för Polismyndigheten att omhänderta ett fordon oavsett vem som kör fordonet vid omhändertagandet. Utredaren bedömer att en sådan ordning både är proportionerlig och förenlig med egendoms-skyddet. Fordonsägare som gör rätt för sig riskerar inte att träffas av den nya bestämmelsen. Det allmännas intresse av en ingripande-möjlighet får anses väga över den enskildes intressen och eventuella men av att få sitt fordon omhändertaget när någon annan än den registrerade ägaren använder fordonet. Även tidigare nämnda trafiksäkerhetsskäl talar för att Polismyndigheten ska kunna ta vissa fordon ur trafik, oavsett vem som kör fordonet vid tidpunkten för ingripandet. Ett beslut om omhändertagande måste dock av rättssäkerhetsskäl delges den registrerade ägaren, se avsnitt 7.9.

### 7.5.5 Definitioner

**Förslag:** Med fordonsrelaterade skulder avses obetalda och förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter.

Med fordonets ägare avses den som är antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register vid tidpunkten för Polismyndighetens beslut. I fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, den som är innehavare och i fråga om avregistrerat fordon, den som senast varit antecknad som fordonets ägare. Om fordonets ägare inte har fyllt 18 år, den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller, i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Med fordonsrelaterade skulder ska avses obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter, infrastrukturavgifter samt eventuellt tillkommande sanktionsavgifter. Skulderna behöver dock inte vara restförda hos Kronofogdemyndigheten. Det handlar således om sådana skulder som framgår vid en kontroll mot vägtrafikregistret. Bestämmelsen ska definieras i lagtext och överensstämja med definitionen av motsvarande uttryck i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (LFF), se avsnitt 5.3. Utredarens överväganden om beloppsgränsen 50 000 kr redogörs för i avsnitt 6.6.6 och 6.7.6.

Fordonets ägare ska i lagtext definieras som den som vid tidpunkten för Polismyndighetens beslut är antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register. Detta ska gälla oavsett om någon annan senare retroaktivt antecknas som ägare i vägtrafikregistret. Det ska alltså inte vara möjligt att i efterhand förändra de förutsättningar som gällde vid beslutet genom att låta registrera en annan fordonsägare med stöd av den s.k. tiodagarsregeln i 5 kap. 2 § (2019:383) förordningen om fordons registrering och användning (FFRA). Vidare bör det uttryckligen regleras vad som ska gälla för kreditköpare, leasingtagare, avregistrerade fordon och omyndiga som saknar förarbehörighet (jfr

t.ex. 1 § andra och tredje stycket LFF). Vad som sägs om fordonets ägare ska därför gälla, i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, innehavaren, och i fråga om avregistrerat fordon, den som senast varit antecknad som fordonets ägare. Om ett barn är registrerad ägare till ett fordon, eller innehar ett fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller med nyttjanderätt under minst ett år, ska vad som sägs om fordonets ägare gälla den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta ska dock inte gälla om den underårige har förarbehörighet för fordonet. Definitionen av fordonets ägare överensstämmer således med hur motsvarande uttryck definieras i LFF när det gäller registreringspliktiga fordon, se avsnitt 5.6.

## 7.6 Underrättelse till Kronofogdemyndigheten

**Förslag:** Polismyndigheten ska underrätta Kronofogdemyndigheten om ett omhändertagande. Om ett exekutivt förfarande har inletts ska vidare åtgärder inte vidtas så länge det förfarandet pågår. Handläggningen av omhändertagandet ska återupptas om det exekutiva förfarandet avslutas utan att fordonet säljs eller om verkställighet inte sker i fordonet.

I Polismyndighetens uppgifter ingår att samverka med andra myndigheter, se 6 § tredje stycket polislagen. I sammanhanget bör övervägas om Polismyndigheten ska åläggas en skyldighet att underrätta Kronofogdemyndigheten om ett omhändertagande. Om fordonet har ett exekutivt värde kan det bli aktuellt för ett exekutivt förfarande. En ny ingripandegrund innebär att Polismyndigheten får fordonet i sin besittning. Om fordonet har ett exekutivt värde ger besittningen en möjlighet för polisen att biträda Kronofogdemyndigheten vid ett utsköningsförfarande eller ett ianspråktagande på distans. Ett grundläggande krav för verkställighet på distans är att fordonet är i tredje mans besittning. Det ligger i sakens natur att målvaktsfordon är svåra för Kronofogdemyndigheten att hitta. Vid ansökan om verkställighet utgår Kronofogdemyndighetens tillgångsundersökning från gäldenären. I målvaktssituationen har gäldenären,

dvs. den registrerade ägaren, sällan fordonet i sin besittning. Myndigheten är med andra ord beroende av andra aktörer som inom ramen för sina respektive verksamheter kan informera och upplysa om var fordonen finns. Genom en uttrycklig underrättelseskyldighet skulle indrivningsförfarandet av de fordonsrelaterade skulderna effektiviseras och skulderna till det allmänna minska. Antalet ianspråktaga fordon bedöms som en följd effekt kunna öka markant. Ett exekutivt förfarande hos Kronofogdemyndigheten bör alltså ha företräde framför ett omhändertagande. Polismyndigheten ska därför åläggas en lagstadgad skyldighet att underrätta Kronofogdemyndigheten om sitt beslut, och bör i samband därmed även informera om t.ex. fordonsmärke, miltal, årsmodell och skick. Underrättelseskyldigheten utformas lämpligen med 2 a § FFF som förebild. Om Kronofogdemyndigheten har möjlighet att utmäta eller ianspråkta fordonet så tar myndigheten över ärendet. Om myndigheten inte gör anspråk på fordonet så fortsätter Polismyndighetens hantering. Med en sådan uttrycklig underrättelseskyldighet som föreslås behöver polisen inte göra någon intresseavvägning enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), OSL, vid utlämnande av uppgifter till Kronofogdemyndigheten. Sekretess hindrar nämligen inte att en uppgift lämnas till en annan myndighet, om uppgiftsskyldigheten följer av lag eller förordning, se 10 kap. 28 § OSL.

## 7.7 En ny möjlighet att omedelbart skrota vissa fordon av lägre värden

**Förslag:** Polismyndigheten får besluta att ett fordon som har omhändertagits ska skrotas omedelbart om fordonets värde vid omhändertagandet understiger en femtedel av det då gällande prisbasbeloppet.

En polisman som har beslutat om omedelbar skrotning ska skyndsamt anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om beslutet ska bestå.

Ett fordon får skrotas omedelbart även om fordonet inte tillhör den person som använde fordonet vid omhändertagandet.

### 7.7.1 Behovet av ett förenklat förfarande

För att en ny ingripandebestämmelse ska vara ändamålsenlig är det en förutsättning att hantering av i vart fall fordon av lägre värden ska kunna ske genom ett förenklat förfarande. Som tidigare konstaterats står kostnaderna för förvaring av målvaktsfordon sällan eller aldrig i proportion till det omhändertagna fordonets värde. Omhändertagna fordon ska därför efter beslut av Polismyndigheten kunna skrotas omedelbart om värden av fordonet är förenad med oproportionerligt stora kostnader. Det finns ett starkt allmänintresse av att skuldbelastade fordon av ringa värden tas ur trafiken utan alltför stor kostnad. Detta intresse får anses väga över den enskildes rätt att till att inneha fordon utan att betala de fordonsrelaterade skatter och avgifter som fordonsinnehavet är förenat med. Förutsatt att värdegränsen för sådan hantering sätts relativt lågt i förhållande till skuldgränsen om mer än 50 000 kr framstår ett sådant administrativt tvångsmedel som proportionerligt och förenligt med principen om äganderätt.

### 7.7.2 Värdegränsen och värdering av fordon

Följdfrågan blir vid vilken värdegräns som en omedelbar skrotning ska kunna bli aktuell. Med fordonets värde avses i detta sammanhang det pris som fordonet kan förväntas inbringa vid en försäljning till allmänheten. I avsnitt 5.8.2 framgår vidare att ett fordon bör betinga ett värde om minst ca 20 000 kr för att en försäljning ska bedömas som lönsam. Enligt de aktörer som utredaren har haft kontakt med understiger värdet av ett typiskt målvaktsfordon regelmässigt 10 000 kr. Utredaren föreslår mot denna bakgrund att värdegränsen sätts till en femtedel av prisbasbeloppet (f.n. 9 460 kr). Värdegränsen överensstämmer med det förslag som företrädare för Polismyndigheten tidigare har lagt fram. Om värdet av ett omhändertaget fordon understiger en femtedels prisbasbelopp, ska fordonet således kunna skrotas omedelbart. En snabb och enkel uppskattning av fordonets värde ska kunna göras på plats. Ingripande polis bör därför själv eller med stöd av annan med särskild kunskap på området kunna göra en uppskattning av värdet. Detta överensstämmer även med den ordning som gäller vid förverkande av fordon med stöd av trafikbrottslagen (1951:649). Uppgifter som har betydelse för värdet bör



antecknas i protokoll, t.ex. fordonsmärke, skick, årsmodell och miltal. Närmare om själva förfarandet regleras lämpligen i Polismyndighetens föreskrifter.

### 7.7.3 Omedelbar skrotning eller destruktion

Bilskrotningsförordningen (2007:186) syftar till att uttjänta bilar ska omhändertas på ett sådant sätt att återanvändning, återvinning och miljöriktigt bortskaffande främjas. Skrotning innebär att fordonet lämnas till en auktoriserad bildemonterare. Där plockas fordonet isär i sina beståndsdelar. En del av fordonsdelarna återvinns, en del hanteras som farligt avfall och en del destrueras.

Företrädare för Polismyndigheten har framfört att det beträffande aktuella fordon är nödvändigt att hela fordonet går direkt till destruktion och inte skrotning. Av trafiksäkerhetsskäl och med hänsyn till smittoriskerna vill man undvika att fordonsdelarna kommer ut på marknaden. Så hanteras i praktiken idag de fordon som förverkas med stöd av 7 § trafikbrottslagen. Enligt Polismyndighetens nuvarande föreskrifter och allmänna råd om förfarande med egendom som tagits i beslag, förverkats eller tagits i förvar stadgas att ett fordon ska *skrotas* (utredarens kursivering) om en försäljning bedöms som olönsam, se PMFS 2017:4, § 51 FAP 102–2. I praktiken går dessa fordon i stället direkt till destruktion. Mot denna bakgrund planeras en ändring i föreskrifterna från uttrycket ”skrotas” till ”destrueras”.

Enligt utredaren bör uttjänta fordon som huvudregel återvinnas. En bestämmelse om skrotning ska därför införas i den nya lagen. Eftersom uttrycket skrotning även innefattar destruktion bör själva förfarandet vid ett beslut om omedelbar skrotning närmare kunna regleras i Polismyndighetens föreskrifter.

### 7.7.4 Närmare om det förenklade förfarandet

Ett beslut om omedelbar skrotning ska skyndsamt anmälas till beslutande polismans förman. Denne ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå (se avsnitt 7.5.2). Ett beslut om omedelbar skrotning ska inte kunna överklagas (se avsnitt 7.14). För att bestämmelsen ska vara effektiv ska fordonet kunna skrotas

omedelbart oavsett vem som körde fordonet vid omhändertagandet (se avsnitt 7.5.4). Ett beslut om omedelbar skrotning måste dock av rättssäkerhetsskäl delges den registrerade ägaren (se avsnitt 7.9). I praktiken innebär detta att skrotning ofta kan ske först efter en månads uppställningstid. Ett beslut om omedelbar skrotning innebär att äganderätten till fordonet övergår till Polismyndigheten. Detta överensstämmer med vad som gäller för fordonsvrak som flyttas, se 6 § andra stycket LFF. Myndigheten ska därför lämna in anmälan om ägarbyte till Transportstyrelsen (jfr 9 § RPSFS 2012:25, FAP 640-1). Detta regleras lämpligen i Polismyndighetens föreskrifter. Det ska i sammanhanget understrykas att fordonsägarens betalningsskyldighet för fordonsrelaterade skulder kvarstår även om äganderätten övergår på Polismyndigheten och fordonet skrotas.

## 7.8 Behovs- och proportionalitetsprinciperna

**Förslag:** En åtgärd enligt lagen får vidtas endast om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Måste tvång tillgripas, ska detta ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet ska uppnås.

Omhändertagande och omedelbar skrotning utgör ingripande åtgärder för den enskilde. Att det införs möjligheter för Polismyndigheten att vidta sådana åtgärder innebär inte att åtgärden måste vidtas. En behovs- och proportionalitetsbedömning ska alltid göras i det enskilda fallet. Principerna framgår redan av 8 § polislagen som ska iakttas vid allt polisarbete. I bestämmelsen stadgas att polisman som har att verkställa en tjänsteuppgift ska ingripa på ett sätt som är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Måste tvång tillgripas, ska detta ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet skall uppnås. Principerna bör dock uttryckligen framgå även av den nya lagen, för att understryka åtgärdernas ingripande karaktär och att principerna även är tillämpliga när det gäller bedömningen av ersättningsskyldighet för kostnader i samband med omhändertagande (se avsnitt 7.10). Att proportionalitetsprincipen ska iakttas innebär bl.a. att Polismyndigheten kan underlåta att fatta beslut om åtgärd

som i och för sig är tillåten, men som med hänsyn till andra omständigheter inte kan anses proportionerlig. Ett exempel på en sådan situation kan vara om fordonsägaren är föremål för skuldsanering och samtidigt beroende av sitt fordon för att kunna förvärvsarbeta och få en inkomst. I sådana fall kan ett beslut om omhändertagande eller omedelbar skrotning framstå som oproportionerlig. En bedömning får dock göras i det enskilda fallet.

## 7.9 Underrättelse om beslut ska delges

**Förslag:** Föraren, annan från vilken fordonet omhändertagits och fordonets ägare ska snarast delges beslutet om omhändertagande eller skrotning och underrättas om hur fordonet kan komma att hanteras. Underrättelse av möjligheten att begära omprövning ska också ske.

Om fordonets ägare inte kan anträffas, ska Polismyndigheten kungöra underrättelsen genom anslag i sina lokaler. Fordonets ägare ska anses delgiven underrättelsen inom en månad efter det att kungörelse skett.

Omhändertagandet och rättsverkningarna av beslutet utgör så pass kännbara ingripanden att de bör delges den enskilde. Delgivning ska av rättssäkerhetsskäl ske med den som fordonet har omhändertagits från och fordonets ägare. Vem som ska anses som fordonets ägare framgår av avsnitt 7.5.5. Om det är känt att även någon annan berörs av åtgärden, ska också denne delges, jfr övervägandena i prop. 2013/14:256 s. 52. När det gäller målvaktsfordon ligger det i sakens natur att det är förenat med stora utrednings- och bevissvårigheter att klargöra vem som är fordonets civilrättsliga ägare. Något krav på att den civilrättsliga ägaren ska delges beslutet ska därför inte införas. Endast om den civilrättsliga ägaren är känd, ska denne underrättas.

I de flesta fall kommer omhändertagande av fordon att ske i trafiken, från föraren. Delgivning kan då ske på plats. I de fall som omhändertagande sker av parkerade fordon behöver delgivning av föraren självklart inte ske. Närmare om delgivning stadgas i delgivningslagen (2010:1932) och delgivningsförordningen (2011:154). Enligt delgivningslagen är utgångspunkten att sättet för

delgivning ska väljas med utgångspunkt från att det ska vara ändamålsenligt med hänsyn till underrättelsens innehåll och omfattning och medföra så lite kostnader som möjligt. Delgivning får inte ske på ett sätt som med hänsyn till omständigheterna är olämpligt. Vidare får muntlig delgivning inte användas vid delgivning av handling som inleder ett förfarande. Bedömningar får alltså göras i det enskilda fallet. En skriftlig underrättelse om beslutet och dess rättsverkningar överlämnas lämpligen på plats. Övriga personer får delges på lämpligt sätt. En särskild delgivningsbestämmelse föreslås dock för fordonets registrerade ägare. Delgivning av den registrerade ägaren kommer i praktiken att innebära en oundviklig fördröjning av förfarandet eftersom denne i målvaktssituationen ofta är svårt att få tag på. För att motverka detta föreslår utredaren att det införs en särskild bestämmelse om kungörelsedelgivning med 5 § LFF som förebild. Försök med delgivning med lösbrev bör som huvudregel alltid göras. Om det finns anledning att tro att den registrerade ägaren inte kommer att anträffas, kan Polismyndigheten för tids vinnande kungöra underrättelsen genom anslag i sina lokaler samtidigt som utskick till ägarens angivna postadress sker. I praktiken bör kungörelse kunna ske genom publicering på Polismyndighetens digitala anslagstavla, dvs. myndighetens webbplats. Om den registrerade ägaren inte avhörts, ska denne anses delgiven inom en månad efter kungörelse.

## 7.10 Ansvar och kostnader för omhändertagna fordon

**Bedömning:** Några särskilda bestämmelser avseende ansvar och kostnader för omhändertagna fordon bör inte införas.

**Förslag:** Fordonets ägare är skyldig att ersätta kostnaden för omhändertagandet och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen.

Ett beslut om omedelbar skrotning innebär att fordonet genast tillfaller Polismyndigheten. Ett beslut om omhändertagande innebär däremot inte i sig att äganderätten till fordonet övergår på staten. En sådan äganderättsövergång kan ske först efter viss uppställningstid. Under uppställningstiden finns en möjlighet för fordonsägaren att återfå fordonet, om skulderna och eventuella kostnader för

omhändertagandet betalas. Om betalning inte sker under viss angiven tid, tillfaller fordonet dock Polismyndigheten.

Ett beslut om omhändertagande innebär att Polismyndigheten får fordonet i sin besittning och ska ombesörja flyttning av fordonet från ingripandeplatsen. Ett omhändertaget fordon ska därefter förvaras på en särskild för ändamålet avsedd uppställningsplats. Nödvändiga åtgärder ska vidtas för att fordonet inte skadas eller brukas obehörigen under uppställningstiden. Utredaren bedömer att det inte behövs några uttryckliga bestämmelser som reglerar förfarandet vid flyttningen från ingripandeplatsen, uppställningen eller ansvaret för själva fordonet under omhändertagandet, jfr övervägandena i prop. 2013/14:256 s. 33 f. Den som tvångsvis omhändertar egendom tar egendomen i sin vård har ett ansvar för att egendomen inte skadas. Detta får anses framgå av allmänna rättsprinciper.

Kostnaderna för förvaring och administration av omhändertagna fordon står sällan i proportion till fordonets värde. Bestämmelserna måste därför, som inledningsvis konstateras, utformas på ett sätt som belastar Polismyndigheten i minst möjliga mån. De föreslagna bestämmelserna ska först och främst utformas som en möjlighet och inte en skyldighet för Polismyndigheten ingripa. Behovet av ingripande får vägas mot tillgängliga resurser. En proportionalitetsbedömning ska alltid göras (se avsnitt 7.8). Uppställningstiden ska som huvudregel uppgå till en månad (se avsnitt 7.12). Polismyndigheten ska även omedelbart kunna skrota omhändertagna fordon som uppgår till lägre värden (se avsnitt 7.7). Vidare kommer vikten av samverkan med andra samhällsaktörer, främst kommuner, att vara avgörande för att hålla kostnaderna nere. Ett problem i sammanhanget är t.ex. att Polismyndigheten ofta saknar egna uppställningsplatser för omhändertagna fordon. Samtidigt har i vart fall de större kommunerna ofta relativt gott om sådana platser. Polismyndigheten bör därför kunna begära kommunalt bistånd när det gäller tillhandahållande av uppställningsplatser för omhändertagna fordon. Ett sådant samarbete bör ligga inom ramen för myndigheternas förvaltningsrättsliga skyldighet att samverka. Dessutom ligger det även i kommunernas intresse att målvaktsfordonen omhändertas av Polismyndigheten. Det ska understrykas att även om polisen får bistånd med t.ex. uppställning, kommer det

rättsliga ansvaret för fordonet att kvarstå på Polismyndigheten som beslutande myndighet.

Utredaren föreslår härutöver att fordonsägaren ska vara skyldig att ersätta kostnaden för omhändertagandet och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Vilka närmare kostnader som Polismyndigheten kan kräva ersättning för och beräkningen av dessa regleras lämpligen i förordning eller i Polismyndighetens egna föreskrifter. Flyttningsslagsstiftningen bör kunna tjäna som förebild i detta avseende, se 7 § LFF och 13–14 §§ FFF. Enligt utredaren bör ersättningsskyldigheten omfatta faktiska kostnader för transport, förvaring och tillsyn, skrotning, värdering samt försäljning, se avsnitt 5.9. Behovs- och proportionalitetsprinciperna ska alltid tillämpas när det gäller bedömningen av ersättningsskyldighet för kostnader i samband med omhändertagande. Exempelvis skulle ersättningsskyldighet kunna framstå som oproportionerlig om fordonsägaren gör sannolikt att fordonet frånhänts denne genom brott, jfr 7 § första stycket LFF. Att fordonsägaren är betalningsskyldig hindrar inte att någon annan betalar kostnaderna. Vem fordonet i sin tur ska lämnas ut till redogörs för i avsnitt 7.12.

### 7.11 Särskilt om föremål på eller i fordonet

**Förslag:** Föremål som finns på eller i ett fordon anses vid tillämpningen av lagen höra till fordonet.

I de fordon som omhändertas av Polismyndigheten kan det förväntas att myndigheten anträffar olika lösa föremål och personliga tillhörigheter. Enligt flyttningsslagsstiftningen anses föremål som anträffas på eller i ett flyttat fordon höra till fordonet, se 9 § LFF första meningen. Enligt utredaren bör motsvarande gälla för föremål som anträffas i fordon som omhändertas av Polismyndigheten enligt de förslagna bestämmelserna. Dessa föremål ska följaktligen hanteras på samma sätt som det omhändertagna fordonet. Jfr utredarens överväganden i avsnitt 5.13.

## 7.12 Omhändertagandets varaktighet

**Förslag:** Ett omhändertagande ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för åtgärden.

Har skälen för åtgärden upphört, ska Polismyndigheten upphäva omhändertagandet eller beslutet om omedelbar skrotning.

Om ett omhändertagande består, behöver fordonet inte lämnas ut förrän kostnaderna för omhändertagandet och alla de fordonsrelaterade skulder som fordonets ägare är betalningsansvarig för har betalats.

Omhändertagandet av ett fordon upphör antingen när det inte längre finns skäl för omhändertagandet, eller fordonet löses ut, dvs. när alla fordonsägarens fordonsrelaterade skulder och eventuella kostnader för omhändertagandet har betalats. Huvudregeln är alltså att ett omhändertaget fordon ska lämnas ut först när alla fordonsägarens fordonsrelaterade skulder har betalats. Detta gäller även om fordonet byter ägare efter omhändertagandet. Vem som ska anses som fordonsägare framgår närmare av avsnitt 7.5.5. Fordonsägaren måste enligt utredarens förslag lösa *alla* sina fordonsrelaterade skulder innan fordonet behöver lämnas ut. Den som en gång genom hög skuldsättning fått sitt fordon omhändertaget måste alltså göra sig helt fri från fordonsrelaterade skulder enligt vägtrafikregistret innan fordonet kan lämnas ut. Skuldbeloppet kan av olika anledningar komma att öka även efter omhändertagandet. Detta spelar ingen roll. Avgörande för att fordonet ska lämnas ut är att fordonsägaren vid utlämnandet är helt fri från fordonsrelaterade skulder enligt vägtrafikregistret. Detta motsvarar vad som ska gälla beträffande upphörande av ett ägarbundet användningsförbud, se utredarens överväganden i avsnitt 6.7.7.

Ovanstående gäller under förutsättning att fordonet inte skrotas omedelbart (se avsnitt 7.7) eller omhändertagandet har upphört av andra skäl. Ett omhändertagande ska nämligen upphöra när det inte längre finns skäl för åtgärden. Det innebär att det finns en skyldighet för Polismyndigheten att fortlöpande ompröva behovet av omhändertagande, även utan begäran om omprövning. Ett uppenbart felaktigt beslut ska undanröjas omedelbart. Att en förutsättning brister eller har förändrats ska också leda till att omhändertagandet upphör. Exempelvis kan ett beslut om skuldsanering utgöra en bristande

förutsättning. En bedömning får dock göras i det enskilda fallet. Ett beslut om skuldsanering är inget som för närvarande framgår av vägtrafikregistret. Det får således åligga fordonsägaren att meddela Polismyndigheten att det föreligger bristande förutsättningar för omhändertagande, lämpligen i samband med en begäran om omprövning av beslutet. Att fordonet löses ut innebär också att skäl för åtgärden inte längre föreligger. Det spelar ingen roll vem som betalar fordonsägarens fordonsrelaterade skulder och de eventuella kostnaderna för omhändertagandet. Vem fordonet ska lämnas ut till framgår nedan.

### 7.12.1 Förfarandet om ett omhändertagande består

**Förslag:** Ett omhändertaget fordon tillfaller Polismyndigheten

1. om fordonet inte har hämtats ut inom en månad från det att delgivning av underrättelse skett, eller
2. vid den senare tidpunkt när domstols avgörande om att åtgärden ska bestå fått laga kraft.

Ett fordon som tillfaller Polismyndigheten ska hanteras på det sätt som anges i lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. (förfarandelagen).

Fordon som omhändertagits ska enligt förfarandelagen finnas tillgängligt hos Polismyndigheten för avhämtning i minst en månad efter delgivning av underrättelse.

Efter mönster från flyttningslagstiftningen (se avsnitt 5.7) ska ett omhändertaget fordon som huvudregel tillfalla Polismyndigheten, under förutsättning att omhändertagandet består och fordonet inte har lösts ut inom en månad efter det att delgivning av beslutet skett. Tidsfristen om en månad överensstämmer även med vad som gäller för egendom som omhändertagits med stöd av hindrandelagen. Tidsfristen börjar löpa när delgivning av omhändertagandebeslutet skett. Ett beslut om omhändertagande kan, till skillnad från ett beslut om fordonsflyttning, överklagas. Om domstolen efter ett överklagande beslutar att åtgärden ska bestå, tillfaller fordonet i stället Polismyndigheten vid den senare tidpunkt när domstolsbeslutet fått laga kraft. Att fordonet "tillfaller" Polismyndigheten innebär en äganderättsövergång och ägarbytet ska således anmälas



till Transportstyrelsen (jfr 9 § RPSFS 2012:25, FAP 640-1). Detta regleras lämpligen i Polismyndighetens föreskrifter. Ett fordon som tillfaller Polismyndigheten på detta sätt ska hanteras på det sätt som anges i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. (förfarandelagen). Förfarandelagen ska därför kompletteras med en bestämmelse om att ett fordon som omhändertagits ska hållas tillgängligt hos Polismyndigheten för avhämtning i minst en månad efter delgivning av underrättelse. Se närmare om delgivning i avsnitt 7.9. Enligt regleringen i förfarandelagen kan fordonet efter utgången av tidsfristen förstöras eller säljas för statens räkning. Av lagen framgår även hur ett överskott från en eventuell försäljning ska hanteras. Jfr övervägandena i prop. 2013/12:256 s. 56 f. och 61 ff.

### 7.12.2 Förfarandet om ett omhändertagande upphör

**Förslag:** Om ett omhändertagande upphör ska fordonet lämnas ut till den från vilken fordonet omhändertogs, om det inte finns särskilda skäl att lämna det till någon annan.

Om fordonet inte hämtas ut när ett omhändertagande har upphört, tillämpas lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. (förfarandelagen).

Om ett omhändertagande upphör ska föraren, annan från vilken fordonet omhändertagits och fordonets ägare underrättas om att beslutet har upphört att gälla och om hur fordonet kan komma att hanteras.

Fordon som omhändertagits ska enligt förfarandelagen finnas tillgängligt hos Polismyndigheten för avhämtning i minst en månad efter delgivning av underrättelse.

Om ett omhändertagande upphör ska fordonet lämnas ut till den från vilken fordonet omhändertogs. Det ska dock finnas möjlighet att avvika från huvudregeln om särskilda skäl föreligger. Exempelvis kan fordonsägaren ha rätt att hämta ut fordonet om fordonet har omhändertagits från en annan person eller om en behörig person uppdrar åt någon annan att hämta fordonet.

Föraren, annan från vilken fordonet omhändertagits och fordonets ägare ska underrättas om att omhändertagandet har upphört och hur

fordonet kan komma att hanteras om det inte hämtas ut inom viss angiven tid. I de fall fordonet inte hämtas ut, trots att omhändertagandet upphört, ska förfarandelagen tillämpas. Förfarandelagen ska därför kompletteras i enlighet härmed. Utredaren föreslår att fordonet enligt förfarandelagen ska finnas tillgängligt hos Polismyndigheten för avhämtning i minst en månad efter delgivning av underrättelse om att omhändertagandet upphört och att fordonet kan hämtas. Tidsfristen börjar löpa när delgivning av sådan underrättelse skett. Det kan förutses att berörda parter är angelägna om att hämta ut ett omhändertaget fordon. Delgivningsförfarandet bör därför användas först om vanlig underrättelse inte leder till att fordonet avhämtas. Enligt regleringen i förfarandelagen kan fordonet efter utgången av tidsfristen förstöras eller säljas för statens räkning. Jfr övervägandena i prop. 2013/12:256 s. 56 f. och 61 ff.

### 7.13 Protokollföring

**Förslag:** Det ska föras protokoll över beslut enligt lagen.

Beslut enligt lagen kommer vanligtvis ske i samband med vägtrafikkontroll. Beslut kan delges antingen muntligen eller skriftligen. Utredaren förordar av rättssäkerhetsskäl att beslutet ska delges skriftligen, eftersom muntlig delgivning inte får användas vid inledandet av ett förfarande (se avsnitt 7.9). Protokoll ska därför föras över beslut, jfr 27 § polislagen och 19 § hindrandelagen. Av protokollet bör framgå vad beslutet avser och vilket fordon som åtgärden rör, vem som fattat beslut om åtgärden, grunden för beslutet och tidpunkten när det fattats, vem eller vilka som deltagit vid omhändertagandet, vem eller vilka åtgärden har riktat sig mot, fordonets uppskattade värde, och vad som i övrigt förekommit vid ingripandet. Närmare om själva förfarandet, hur protokollföringen ska ske, vem som ansvarar för upprättandet, huruvida ett fordon ska skrotas eller destrueras m.m. meddelas lämpligen genom verkställighetsföreskrifter.

## 7.14 Omprövning och överklagande

**Förslag:** Om föraren eller fordonets ägare skriftligen begär det, ska Polismyndigheten skyndsamt ompröva ett beslut om omhändertagande eller omedelbar skrotning. Myndigheten får besluta att åtgärden ska bestå eller att den ska upphöra. Polismyndighetens beslut ska vara skriftligt och, om myndigheten finner att åtgärden ska bestå, innehålla de skäl som beslutet grundas på. Föraren och fordonets ägare ska underrättas om beslutet och hur det kan överklagas.

Ett beslut som innebär att åtgärden ska bestå får överklagas skriftligen till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits utan begränsning till viss tid. Andra beslut enligt lagen får inte överklagas. Vid domstolens handläggning tillämpas lagen om domstolsärenden. Domstolen får besluta att åtgärden ska bestå eller att den ska upphöra.

Som redogjorts för i avsnitt 7.12 finns det en skyldighet för Polismyndigheten att fortlöpande ompröva behovet av omhändertagandet, även utan begäran om omprövning. Om en formell omprövning begäras, bör frågan avgöras skyndsamt. Frågan om omprövning avgörs därför lämpligen av Polismyndigheten. Det framstår som rimligt att såväl fordonets förare som fordonets ägare ska kunna begära omprövning. Om Polismyndigheten finner att det inte längre finns skäl för åtgärden, ska omhändertagandet upphävas. Om Polismyndigheten upphäver sitt beslutet under tiden som frågan handläggs av domstol, bör myndigheten underrätta domstolen om att åtgärden har upphört. Om åtgärden ska bestå, ska beslutet vara skriftligt och motiveras. Fordonets ägare, och i förekommande fall även föraren, ska underrättas om beslutet och hur det kan överklagas, jfr. prop. 2013/14:256 s. 57 ff.

Ett beslut som innebär att omhändertagandet ska bestå ska kunna överklagas skriftligen till allmän domstol. Den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden har vidtagits ska vara behörig att pröva överklagandet. Ett tvångsmedel som omhändertagande av fordon bedöms ha en perdurerande verkan. Det bör därför inte föreskrivas någon tidsfrist inom vilken ett överklagande ska ha inkommit. Eftersom förfarandet bör vara enkelt ska ett överklagande handläggas enligt lagen (1996:242) om domstolsärenden, ärende-

lagen. Av ärendelagen följer att det krävs prövningstillstånd såväl i hovrätt som hos Högsta domstolen, jfr övervägandena i prop. 2013/14:256 s. 59 f.

Ett beslut om omedelbar skrotning ska dock inte kunna överklagas till allmän domstol. Utredaren bedömer att en sådan ordning är förenlig med artikel 6.1 i EKMR. Ett beslut om omedelbar skrotning får betraktas som en inskränkning i den enskildes rätt till egendom. Som regel bör en sådan fråga kunna prövas av domstol. Ett domstolsförfarande med en överklagandemöjlighet för sådana beslut skulle dock komplicera hanteringen på ett sätt som inte är önskvärt. Det förtjänar att understrykas att omedelbar skrotning endast kan bli aktuellt under förutsättning att fordonet har ett värde som understiger en femtedels prisbasbelopp och fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som överstiger 50 000 kr. Den enskildes rätt till domstolsprövning får därmed anses tillgodosedd genom att den som anser sig felaktigt ha drabbats av ett beslut om omedelbar skrotning har möjlighet att begära skadestånd av staten. Ett beslut om omedelbar skrotning utgör en form av myndighetsutövning. Enligt 3 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) ska staten ersätta personskada, sakskada eller ren förmögenhetsskada som vållats vid fel eller försummelse vid myndighetsutövning i verksamhet för vars fullgörande staten svarar.

## 7.15 Polismyndighetens föreskrifter

**Förslag:** Polismyndighetens får meddela ytterligare föreskrifter för verkställigheten av lagen.

Polismyndigheten ska kunna meddela närmare verkställighetsföreskrifter för tillämpning av lagens bestämmelser. Detta kan vara nödvändigt exempelvis avseende vem som ska ansvara för protokollföring, utformning av standardformulär, anmälan om ägarbyte, närmare bestämmelser om hur underrättelse till Kronofogdemyndigheten och värdering lämpligen sker m.m.

## 7.16 Övriga nödvändiga författningsändringar

**Bedömning:** Följdändringar i olika författningar och myndighetsföreskrifter blir nödvändiga att genomföra.

Lagförslaget innebär att följdändringar i olika författningar och myndighetsföreskrifter blir nödvändiga. Såväl Transportstyrelsen som Polismyndigheten kommer att behöva meddela kompletterande myndighetsföreskrifter. Härutöver bedömer utredaren att i vart fall följande författningsändringar kan behöva komma att behöva införas. Nödvändiga följdändringar i förfarandelagen redogörs för i avsnitt 7.12. Eftersom ett fordon under vissa förutsättningar tillfaller Polismyndigheten behöver det införas en bestämmelse om undantag från kravet på att anmälan om ägarbyte ska ske på registreringsbeviset. Bestämmelsen förs lämpligen in i 5 kap. 4 § FFRA eller i 5 kap. 6 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

## 7.17 Bestämmelsernas placering

**Förslag:** Den nya regleringen ska placeras i en ny lag.

Den nya lagen ska benämnas utifrån vilket av förslagen i kapitel 6 som genomförs.

### 7.17.1 Inledning

Enligt utredarens uppfattning finns ingen befintlig lagstiftning där den föreslagna regleringen passar in. Det ligger därför närmast till hands att införa de föreslagna bestämmelserna i en helt ny lag. Utredaren redogör nedan för sina överväganden.

### 7.17.2 Polislagen eller flyttningslagen

Utgångspunkten är att polisens allmänna rättsliga befogenheter ska samlas i polislagen. Syftet med den föreslagna regleringen är bl.a. att upprätthålla allmän ordning och i viss mån även förebygga brott,

vilket talar för en placering i polislagen. Bestämmelserna är emellertid så specifika och omfattande att dessa skulle tynga den nuvarande polislagen alltför mycket. Utredaren förordar därför inte en placering i polislagen.

Det finns även skäl som talar för att bestämmelsen bör placeras i LFF. Ett av syftena med den nya regleringen är att motverka problematiken med fordonsmålvakter. Flyttningstagstiftningen har numera även ett brottsbekämpande och fiskalt fokus och ger polisen rätt att under vissa närmare angivna omständigheter besluta om skrotning av fordon. Detta skulle kunna tala för att införa regleringen i LFF. Lagstiftaren har dock valt att reglera de närmare bestämmelserna om när ett fordon får flyttas och vilka myndigheter som får meddela och verkställa flyttningsbeslut i förordning och inte i lag. Lagtekniskt passar flyttningstagstiftningen därför dåligt överens med den föreslagna regleringen. Vidare är flyttningstagstiftningen endast tillämplig på parkerade eller uppställda fordon och beslut får inte överklagas. En utvidgning av den befintliga lagstiftningen med särskilda polisingripanden som ska kunna överklagas framstår sammanfattningsvis inte som motiverad.

### 7.17.3 Vägtrafikförfattningarna

Ett annat syfte med den föreslagna regleringen är att upprätthålla trafiksäkerheten. Det kan därför övervägas att införa de nya bestämmelserna i någon av de befintliga vägtrafikförfattningarna. Författningar som kan övervägas är framförallt fordonslagen (2002:574) och lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (hindrandelagen). Eftersom de nya ingripandemöjligheterna måste regleras i lag kan det inte övervägas att införa bestämmelser i exempelvis trafikförordningen. Åklagarmyndigheten har i sitt remissvar på departementspromemorian Ds 2018:33 föreslagit att ett sätt att komma åt trafikfarliga fordon är att införa en förverkandebestämmelse i fordonslagen. Fordonslagen innehåller grundläggande bestämmelser om kontroll av fordon. Lagen innehåller bl.a. bestämmelser om vilka befogenheter polisen har vid kontroller, såsom rätt att hindra fortsatt färd. Enligt lagen kan polisen även meddela körförbud om det behövs med hänsyn till ett fordonets säkerhet eller lämplighet i trafik. Närmare bestämmelser

finns i fordonsförordningen (2009:211). Den nya regleringen kommer att omfatta bl.a. fordon med körförbud. Starka trafik-säkerhetsskäl gör sig gällande beträffande fordon med körförbud, vilket talar för en placering av bestämmelserna i fordonslagen. Argument mot en placering i vägtrafikförfattning kan emellertid också anföras. De nya omhändertagandereglerna kan komma att omfatta även felfria fordon och fordon som inte är skuldbelastade. Det kan därför med fog argumenteras för att sambandet med trafiksäkerheten inte är så tydligt att den nya regleringen bör placeras i en vägtrafikförfattning.

Ett annat alternativ är att införa bestämmelserna i hindrandelagen. Det som talar för en placering där är lagens syfte att hindra förare eller fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Lagen gäller emellertid huvudsakligen tillfälliga omhändertaganden och är framför allt inriktad på yrkestrafiken, varför lagens syfte inte överensstämmer med de nu föreslagna bestämmelserna. Sambandet med att motverka målvaktsproblematiken talar enligt utredaren inte tillräckligt starkt för en placering i hindrandelagen.

#### **7.17.4 En helt ny lag**

En allmän utgångspunkt bör vara att bestämmelser som rör samma rättsområde inte bör upptas i spridda författningar, utan så långt det är möjligt vara samordnade. Som konstateras finns emellertid ingen befintlig lagstiftning i vilken den nya regleringen lämpligen kan samordnas. Området för olika polisingripanden på trafikområdet är redan reglerat i ett stort antal författningar. Att föra in de nya bestämmelserna i en ny lag kan därför inte anses motverka vägtrafiklagstiftningens överskådlighet eller förutsebarhet. Utredarens slutsats är därför att den nya regleringen ska samlas i en helt ny lag. Lagen ska benämnas lagen om omhändertagande av vissa fordon, alternativt lagen om omhändertagande av fordon med ägarbundet användningsförbud, beroende på vilket av de alternativa författningsförslagen i kapitel 6 som genomförs. Se närmare härom i avsnitt 7.5.





## 8 Vissa undantag från ianspråktagandelagen

### 8.1 Uppdraget

Lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter kallas också ianspråktagandelagen eller IAL. I utredarens uppdrag ingår att utreda möjligheten till undantag från IAL i de situationer när äganderätten till ett fordon har övergått till staten eller kommunen enligt 6 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, LFF. Det handlar i praktiken framförallt om fordonsförsäljningar som sker i kommunal regi, men även Polismyndigheten och Trafikverket har möjlighet att sälja flyttade fordon med stöd av 6 § LFF.

### 8.2 Nuvarande ordning

#### 8.2.1 Ianspråktagandelagens tillämpningsområde

IAL ger Kronofogdemyndigheten möjlighet att under vissa förutsättningar ta fordon i anspråk för betalning av fordonsrelaterade skulder. Uppgiften om att ett fordon är taget i anspråk ska registreras i vägtrafikregistret, se 3 § IAL. Syftet med lagen är att effektivisera indrivningen av de fordonsrelaterade skulderna och på så sätt minska incitamentet att använda fordonsmålvakter. Det finns dock ingen uttrycklig begränsning i lagen till just målvaktsfordon.

Ianspråktagande är subsidiärt tillämpligt i förhållande till utmätning. Om gäldenären i ett utsökningsärende är en fordonsmålvalt uppstår ofta svårigheter att utmäta fordonet i fråga eftersom egendom som inte tillhör gäldenären inte kan utmätas. Ianspråktagande har därför införts som en ytterligare möjlighet för det

allmänna att inom ramen för ett utsökningsärende tillgodogöra sig fordonets värde. Utmätning och ianspråktagande får samma rättsverkan. Däremot skiljer sig förutsättningarna för de olika instituten från varandra på väsentliga punkter. De stora skillnaderna från utmätning är att gäldenären vid ett ianspråktagande saknar egna utmättningsbara tillgångar och att fordonet i fråga inte tillhör gäldenären, se 1 § första stycket IAL. Vem som är civilrättslig ägare av fordonet saknar betydelse för beslutet om ianspråktagande. Utmärkande för ett ianspråktagande är i stället att skulderna är knutna till ett specifikt fordon. Det fordon som har gett upphov till de fordonsrelaterade skulderna tas i anspråk för den som är betalningsansvarig för dessa. IAL har företräde framför flyttningslagstiftningen, se 2 a § FFF. Det innebär att Kronofogdemyndigheten kan ta över ett flyttningsärende, förutsatt att fordonet har ett exekutivt värde. Målvaktsfordon saknar ofta försäljningsvärde, varför de sällan blir aktuella för ett ianspråktagande. Sedan lagstiftningen infördes 2014 har Kronofogdemyndigheten tagit i anspråk och sålt knappt 50 fordon. Trots detta har det i en tidigare utvärdering av lagstiftningen bedömts att tillämpningsområdet för ianspråktagande inte bör utvidgas till att omfatta fordon som saknar värde, se Ds 2018:33 s. 163 f.

### 8.2.2 Exekutiv försäljning av ett ianspråktaget fordon

För att tillgodogöra sig fordonets värde säljer Kronofogdemyndigheten det ianspråktagna fordonet. Vid en sådan exekutiv försäljning har eventuella flyttningskostnader företräde framför andra fordonsrelaterade skulder som belastar fordonet. Skälet till detta är att Kronofogdemyndighetens möjligheter att ianspråka ett fordon inte ska medföra att verkställande myndigheter avstår från ett flyttningsbeslut. Om försäljningen täcker samtliga fordonsrelaterade skulder uppstår inga problem för en ny ägare. Det kan dock inträffa att en försäljning inte täcker samtliga fordringar. Enligt förarbetena kvarstår i så fall gäldenärens, dvs. den registrerade ägarens, skuld vad gäller restbeloppet (prop. 2013/14:176 s. 41). Dessa fordonsrelaterade skulder står alltså fortsatt antecknade på fordonet i vägtrafikregistret. Att skulderna på detta sätt ”följer fordonet” innebär inte att en ny ägare tar över betalningsansvaret för

skulderna. En ny ägare är i princip inte betalningsskyldig för fordonsrelaterade skulder som har uppstått före överlåtelsen, även om en ny ägare inte undgå ansvar för vissa skatter och avgifter som uppstår samma dag som överlåtelsen. En ny ägare riskerar emellertid att få sin nyttjanderätt begränsad genom att fordonet tas i anspråk för fordonsrelaterade skulder som uppstått före eller samma dag som den exekutiva försäljningen. En lagändring i syfte att motverka denna problematik ska träda i kraft den 1 januari 2021 (prop. 2019/20:67 och SFS 2020:508). Lagändringen är emellertid begränsad till att avse exekutiva försäljningar och omfattar inte fordon som flyttats och därefter sålts av stat eller kommun med stöd av 6 § LFF.

### **8.2.3 Försäljning av fordon med stöd av 6 § LFF**

Ett fordon som tillfaller stat eller kommun enligt 6 § LFF ska skrotas eller säljas. Ett sådant fordon har oftast lågt värde, är högt skuldbelastat och går därför till skrot. Det handlar ofta om fordon som har flyttats med stöd av den s.k. målvaktsparagrafen i flyttningslagstiftningen. I undantagsfall kan det finnas ett försäljningsvärde i ett fordon som tillfallit stat eller kommun efter ett flyttningsbeslut. Det ska i sammanhanget understrykas att det för närvarande inte finns något legalt krav på att ett fordon måste säljas om det har ett försäljningsvärde, utan detta är upp till myndigheten att besluta. Se dock utredarens förslag i avsnitt 5.12. Vid en försäljning kommer de fordonsrelaterade skulder som inte täcks av försäljningen att stå kvar på fordonet i vägtrafikregistret. Som redogjorts för i föregående avsnitt blir inte en ny ägare betalningsskyldig för dessa skulder. På motsvarande sätt som vid en exekutiv försäljning riskerar en ny ägare dock att fordonet tas i anspråk för fordonsrelaterade skulder som uppstått före eller samma dag som försäljningen av fordonet.

## **8.3 Problemställning och behov**

### **8.3.1 Ett omsättningshinder**

I IAL saknas för närvarande undantag för ianspråktagande av vissa fordon. Som redogjorts för i det föregående innebär detta en viss risk för en köpare som förvärvat ett skuldbelastat fordon av stat eller kommun. Köparen riskerar att fordonet direkt efter överlåtelsen ianspråkts av Kronofogdemyndigheten för betalning av fordringar som uppstått före eller samma dag som överlåtelsen. En sådan ordning är inte avsedd eftersom den skulle innebära ett omsättningshinder för både Kronofogdemyndigheten och för de flyttande myndigheterna. Omsättningshindret innebär i sin tur att syftet med IAL motverkas och att stat eller kommun kan bli tvungna att skrota dessa fordon i stället för att låta dem gå till försäljning.

### **8.3.2 Antal fordonsförsäljningar som berörs**

Sedan IAL trädde i kraft den 1 juli 2014 har knappt 50 fordon tagits i anspråk och sålts av Kronofogdemyndigheten. Det innebär i snitt ca 8 fordon årligen. Den absoluta majoriteten av de fordon som tillfaller stat och kommun enligt 6 § LFF går till skrot. Det finns inga samlade uppgifter över antalet skuldbelastade fordon som säljs eller som skulle kunna säljas av stat eller kommunen med stöd av 6 § LFF. Ett fordon bör betinga ett värde om minst ca 20 000 kr för att en försäljning ska bedömas som lönsam (se avsnitt 5.8.2). Mot bakgrund av den information som utredaren har inhämtat från de tre största kommunerna och Polismyndigheten kan konstateras att det är fråga om ett fåtal fordon årligen. Antalet kan grovt uppskattas till ca 50 fordon per år. Det anses allmänt oattraktivt att köpa ett skuldbelastat fordon. I Malmö stad skrotas i princip alla fordon som tillfaller kommunen. Sedan 2017 har kommunen endast sålt tre sådana fordon. I Göteborgs Stad säljs 3–4 flyttade fordon årligen och i Stockholms stad såldes 33 flyttade fordon under 2019.

## 8.4 Det ska införas ett undantag från IAL

**Förslag:** Ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning eller vid en försäljning med stöd av 6 § LFF får inte tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen.

Uppgifter om överlåtelsedatum och att fordonet inte kan tas i anspråk för vissa skulder ska föras in i vägtrafikregistret efter anmälan av försäljande myndighet.

**Bedömning:** Det bör införas nya sökbegrepp i vägtrafikregistret.

### 8.4.1 Bakgrund och tidigare överväganden

Det förhållandet att en köpare efter ett fordonsförvärv som skett från stat eller kommun riskerar att fordonet tas i anspråk för tidigare skulder har inte behandlats i de ursprungliga förarbetena. Problematiken berördes av utredaren i departementspromemorian Ds 2018:33. Utredaren föreslog då att det skulle införas en bestämmelse i IAL om att Kronofogdemyndigheten inte skulle kunna ianspråka ett fordon för skulder som uppkommit före eller samma dag som en exekutiv försäljning. Utredaren argumenterade vidare att motsvarande problematik bör uppkomma för en köpare som förvärvar ett skuldbelastat fordon ur ett konkursbo. Utredarens förslag omfattade därför också undantag för försäljningar ur ett konkursbo. Utredaren fann då inte anledning att överväga om de flyttande myndigheternas fordonsförsäljningar skulle omfattas av undantaget. Skälet till detta var att utredaren bedömde att en köpare i dessa situationer inte behövde befara att fordonet togs i anspråk för gamla skulder. Utredaren menade att den fordonsflyttning som ligger till grund för dessa försäljningar förutsätter att ett ianspråktagande inte har kunnat ske. Med andra ord borde Kronofogdemyndigheten enligt 2 a § FFF redan ha övervägt men inte funnit anledning att ianspråka aktuellt fordon, se Ds 2018:33, s. 75. Förslaget mötte kritik från olika håll. Transportstyrelsen anförde i sitt remissvar bland annat att man var tveksam till att undantaget skulle omfatta försäljning av fordon i ett konkursbo. Kronofogdemyndigheten anförde i sitt remissvar bland annat: Kronofogdemyndighetens ställningstagande huruvida verkställighet kan ske i fordonet är beroende bl.a. av vilka skulder som finns för

verkställighet, fordonets uppskattade värde och befarade kostnader för att hantera en försäljning. Även om myndigheten tidigare har bedömt att ett ianspråktagande inte varit möjligt, kan myndigheten således vid tidpunkten för kommunens försäljning komma till ett annat beslut. Den nya ägaren riskerar således även i detta fall att fordonet tas i anspråk för tidigare skulder. Förslaget omarbetades därefter och i propositionen 2019/20:67 lades fram ett reviderat förslag som bara omfattade Kronofogdemyndighetens exekutiva försäljningar (se SFS 2020:508).

#### **8.4.2 Ett undantag för statens och kommunens försäljningar**

Den som köper ett skuldbelastat fordon av stat eller kommun riskerar idag att fordonet tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen. Nuvarande ordning innebär med andra ord ett omsättningshinder för fordon som tillfallit stat eller kommun med stöd av 6 § LFF. I konsekvens med att det kommer att införas ett särskilt undantag för skuldbelastade fordon som sålts exekutivt av Kronofogdemyndigheten, bör det enligt utredaren också införas ett motsvarande undantag för skuldbelastade fordon som sålts av stat eller kommun. Även om den faktiska risken för ett ianspråktagande är liten, måste den som köper ett fordon av stat eller kommun kunna förlita sig på att fordonet inte kan tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen. Utredaren menar att avsaknaden av ett undantag motverkar syftet med IAL och utgör ett omsättningshinder. Det föreslås därför att ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning eller vid en försäljning med stöd av 6 § LFF inte får tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen.

Ett förslag som omfattar även en konkursförvaltares försäljningar av skuldbelastade fordon hade enligt utredaren varit mer konsekvent och tydligare för den enskilde. Det nuvarande uppdraget omfattar emellertid endast försäljningar med stöd av 6 § LFF, varför det tidigare framförda förslaget inte läggs fram på nytt.

### 8.4.3 Uppgiften ska framgå av vägtrafikregistret

För att motverka nuvarande omsättningshinder ska uppgiften om att ett fordon inte kan tas i anspråk för vissa skulder ska framgå av vägtrafikregistret. Det blir en signal både till Kronofogdemyndigheten och till den som köper ett fordon vid en exekutiv försäljning eller vid en försäljning med stöd av 6 § LFF. Om fordonet sedan säljs vidare kan en presumtiv köpare få information via vägtrafikregistret om att fordonet inte kan tas i anspråk för en tidigare ägares skulder. Uppgiften förs lämpligen i bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen (2019:382), VTDF. Uppgiften bör vara tillgänglig för allmänheten och nya sökbegrepp bör därmed också införas. Några särskilda bestämmelser om bevarande och gallring bedöms inte behöva införas. Förslaget medför inte i sig någon ny personuppgiftsbehandling och bedöms därmed förenligt med regleringen i vägtrafikdatalagen (2019:369), VTDL.

Transportstyrelsen har inte möjlighet att särskilja ägarbytesanmälningar som inkommer från en myndighet som har sålt ett fordon med stöd av 6 § LFF från andra anmälningar som också sker på registreringsbevis i original. Det ska därför åligga försäljande myndighet att i samband med anmälan om ägarbyte också anmäla om försäljningen skett med stöd av 6 § LFF. Den s.k. tiodagarsregeln i 5 kap. 2 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning, FFRA, kan leda till att ägarbytet inte registreras vid själva överlåtelsen, utan när anmälan faktiskt kommer in till Transportstyrelsen. Försäljande myndighet ska därför i samband med anmälan om ägarbyte meddela uppgift om överlåtelsedatum och att skulder som uppstått före eller samma dag som överlåtelsedagen inte kan omfattas av ett ianspråktagande. Det får i ett senare skede, när en fråga om ianspråktagande uppkommer, åligga Kronofogdemyndigheten att kontrollera mer exakt vilka skulder som kan räknas in vid ett eventuellt ianspråktagande. Härigenom bör inte heller någon problematik uppstå om när en skuld anses ha ”uppkommit”, utan det blir tydligt vilka skulder som avses med undantaget.

#### **8.4.4 Bestämmelsens placering**

Bestämmelsen placeras lämpligen i samma stycke i IAL som den planerade lagändringen avseende undantag för exekutiva försäljningar (SFS 2020:508).



## 9 Vissa registrerade fordonsägare

### 9.1 Uppdraget

Utredaren har i kapitel 5 och 6 övervägt och föreslagit olika åtgärder för att försvåra registreringen av fordonsmålvakter i vägtrafikregistret. I utredarens uppdrag ingår även att se över två specifika frågor som är kopplade till registreringen av fordonsägare i vägtrafikregistret. Utredaren ska enligt uppdraget dels utreda hur myndigheterna ska hantera ett fordon som saknar ägare till följd av att en person angett en falsk identitet vid fordonsregistrering, dels analysera lämpligheten i att någon kan vara registrerad som fordonsägare utan att ha rätt att vistas i riket.

### 9.2 Personer som angett falsk identitet vid fordonsregistrering

**Bedömning:** Frågan hur myndigheterna ska hantera falska identiteter i vägtrafikregistret bör ses över i särskild ordning. Frågan bör ses över av Transportstyrelsen i samråd med bl.a. Skatteverket och Kronofogdemyndigheten.

#### 9.2.1 Nuvarande ordning och problemställning

En ansökan om ägarregistrering eller ägarbyte i vägtrafikregistret ska innehålla vissa grundläggande uppgifter om fordonets ägare, däribland ägarens namn och adress samt identitetsuppgifter som personnummer, samordningsnummer eller motsvarande nummer. Se 2 kap. 3 § och 5 kap. 3 § förordningen (2019:383) om fordonsregistrering och användning (FFRA) samt Transportstyrelsens

föreskrifter, TSFS 2015:63. Eftersom registreringen av fordonsägare huvudsakligen sker automatiskt av en formellt korrekt ifylld ansökan, utnyttjas systemet för att registrera fordonsmålvakter på samordningsnummer eller falska identiteter. Vägtrafikregistret kan därmed innehålla missvisande uppgifter om fordonsägare.

### 9.2.2 Särskilt om samordningsnummer

Registrering av falska identiteter i vägtrafikregistret nämns ofta i samband med missbruket av samordningsnummer för registrering av fordonsmålvakter. Ett samordningsnummer är en identitetsbeteckning som tilldelas en person som inte är eller har varit folkbokförd i Sverige, efter begäran från en myndighet eller ett annat organ som regeringen bestämmer (se 18 a § folkbokföringslagen). Samordningsnummer kan efter begäran av vissa myndigheter tilldelas en person utan att identiteten är styrkt. Det förekommer därför att identiteten bakom ett tilldelat samordningsnummer är falsk eller att samma person har tilldelats flera samordningsnummer som ligger till grund för olika identiteter.

För att få en uppfattning om omfattningen av missbruket av samordningsnummer i vägtrafikregistret kan följande redovisas. Idag finns sammanlagt ca 4,2 miljoner personer som äger minst ett fordon enligt vägtrafikregistret. Av dessa är knappt 17 000 personer, eller 0,4 procent, registrerade på ett samordningsnummer. I vägtrafikregistret finns 668 personer med samordningsnummer som har över tio personbilar eller lastbilar registrerade på sig. Majoriteten av dessa personer är kraftigt skuldsatta med fordonsrelaterade skulder. Det kan alltså förmodas att det förekommer ett missbruk av samordningsnummer i vägtrafikregistret. Det kan samtidigt konstateras att det är fråga om en liten andel personer med samordningsnummer som står för en stor del av målvaktsproblematiken i betalningsundandragande syfte. Även den kriminella användningen av samordningsnummer är ett problem i sammanhanget. Ett brottsupplägg hos kriminella aktörer är att utländska medborgare förses med samordningsnummer genom registrering av fordonsmålvakter i vägtrafikregistret. Härigenom kan de kriminella aktörerna bl.a. få tillgång till målvaktsfordon som i sin tur försvårar kartläggning och utredning av kriminella ligor (se

t.ex. Polismyndighetens rapport Internationella brottnätverk inom organiserad tillgreppsbrottslighet Erfarenhetsberättelse 2016 – januari 2019 Öppen version).

Frågan är komplex och aktuell på långt fler områden än i just fordons-sammanhang eftersom det förekommer att dessa nummer utnyttjas i en rad olika brottsliga syften, inte minst vid identitetsrelaterad brottslighet mot välfärden. Frågan om hanteringen av samordningsnummer är därför föremål för flera utredningar och åtgärder. Se t.ex. betänkandet Kvalificerad välfärdsbrottslighet – förebygga, förhindra, upptäcka och beivra (SOU 2017:37) samt den pågående, tidigare nämnda, utredningen som syftar till att minska fel i folkbokföringen (Dir. 2019:54).

### 9.2.3 Administrativ avregistrering

Ett förslag på hantering som har framförts är s.k. administrativ avregistrering. Sedan den 1 juli 2018 har Skatteverket möjlighet att avregistrera en person i folkbokföringen om det efter utredning visat sig att det är fråga om en falsk identitet, se 22 § folkbokföringslagen (1991:481). Denna möjlighet gäller dock för personnummer, inte samordningsnummer. Syftet med den nya bestämmelsen är att bidra till att folkbokföringen innehåller korrekta uppgifter och inte utnyttjas för brottsliga syften. Hösten 2019 tillsatte regeringen en särskild utredare som ska utreda och föreslå ytterligare åtgärder för att minska fel i folkbokföringen (Dir. 2019:54). Syftet med utredningen är bl.a. att förhindra att folkbokföringsuppgifter kan utnyttjas på ett felaktigt sätt. I uppdraget ingår även att lämna förslag om ett säkrare system för samordningsnummer som ökar numrens användbarhet i samhället. Uppdraget ska redovisas senast den 1 april 2021. Frågan är angelägen och parallellt med uppdraget har därför i januari 2020 lagts fram förslag bl.a. om att även samordningsnummer ska kunna avregistreras i folkbokföringen. Se närmare i promemorian Säkrare samordningsnummer och bättre förutsättningar för korrekta uppgifter i folkbokföringen (Fi2020/00131/S3).

Transportstyrelsen har i sitt remissvar ställt sig bakom syftet med förslaget att det ska införas en skyldighet för Skatteverket att i vissa fall avregistrera personer som tilldelats ett samordningsnummer från folkbokföringsdatabasen. Transportstyrelsen har ändå inte kunnat

tillstyrka lagförslaget eftersom man anser att det kvarstår viktiga frågor som först behöver utredas och klarläggas. Den nya möjligheten som införts avseende avregistrering av personnummer och den tilltänkta möjligheten att kunna avregistrera även samordningsnummer i folkbokföringen får stor påverkan på vägtrafikregistret. Eftersom ett fordon måste ha en ansvarig person som registrerad ägare ger de nya möjligheterna till avregistrering upphov till ett flertal frågeställningar om hur registrering av fordonsägare, tillstånd och skatter ska hanteras. Exempel på frågeställningar som uppstår är om en avregistrerad identitet kan kvarstå som registrerad ägare i vägtrafikregistret, vem som ska föras in som ägare om ett ägarbyte hävs p.g.a. avregistrerad identitet, om Transportstyrelsen kan fortsätta att påföra fordonsrelaterade skatter och avgifter på en fordonsägare som inte finns och hur redan debiterade fordonsrelaterade skatter och avgifter ska hanteras. Transportstyrelsen bedömer vidare att de nya möjligheterna till avregistrering kommer att medföra betydande kostnader i form av systemutveckling och anpassning i de olika system som myndigheten har. Polismyndigheten, kommunerna, Trafikverket och Kronofogdemyndigheten är andra exempel på myndigheter som använder uppgifterna om fordonsägare som ett viktigt verktyg i sina verksamheter. De nya möjligheterna till avregistrering får därför konsekvenser även för dessa aktörer.

#### 9.2.4 Utredarens slutsatser

Det framstår som angeläget att vidta åtgärder som förhindrar missbruket av samordningsnummer och försvårar användningen av falska identiteter i vägtrafikregistret. Flera utredningar på området har genomförts. Vidare är olika utredningar och åtgärdsförslag för ett säkrare system för samordningsnummer och allmänna åtgärder för att minska risken för att oriktiga uppgifter registreras i folkbokföringen för närvarande under behandling.

Frågeställningarna om hur falska identiteter som redan finns i registret ska hanteras är komplexa och problematiken är för omfattande för att kunna lösas inom ramen för denna promemoria. Problemet med falska identiteter i vägtrafikregistret är dessutom långt större än problematiken med just fordonsmålvakter. Det berör

även tillstånd på körkortsområdet, yrkestrafiken osv. Motsvarande frågor om hantering kan förmodas finnas hos ett stort antal myndigheter utöver Transportstyrelsen, exempelvis hos Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Försäkringskassan och Centrala Studiestödsnämnden, bara för att nämna några. En processkarta över problematiken måste inledningsvis göras. Det är därmed varken lämpligt eller möjligt att i denna promemoria lämna ett enskilt förslag på lösning. Frågan måste enligt utredaren ses över i ett betydligt bredare perspektiv där Transportstyrelsens frågeställningar hanteras i samråd med bl.a. Skatteverket och Kronofogdemyndigheten. Lämpligen kan det också göras en internationell utblick, i vart fall till de nordiska länderna för att se hur man hanterar frågan där. Exempelvis finns det i Norge en möjlighet till administrativ avregistrering av fordonsägare. Se kort härom i avsnitt 10.4.

### 9.3 Utvisade personer som är registrerade som fordonsägare

**Bedömning:** Frågan om lämpligheten i att utvisade personer kan vara registrerade fordonsägare bör ses över särskilt, i samband med att frågan om falska identiteter i vägtrafikregistret ses över.

#### 9.3.1 Nuvarande ordning och problemställning

Det finns ingen begränsning som säger att utvisade personer eller som allmänt sett hindrar personer bosatta utomlands att vara registrerade på fordon i vägtrafikregistret. Uppgifter om utvisningsbeslut finns hos gränspolisen. Sådan information registreras inte hos Transportstyrelsen och når således sällan myndigheten.

Frågan om just utvisade personer som är fordonsägare uppmärksammades i media för några år sedan i samband med ett enskilt fall där en person som var ägare till tusentals fordon utvisades från Sverige. Enligt Transportstyrelsen är det inget vanligt förekommande problem att just utvisade personer är ägare till ett stort antal fordon. Situationen skiljer sig i egentlig mening inte från förhållandet där en person som är bosatt utomlands äger fordon i Sverige. Det förekommer enligt Transportstyrelsen att utländska

medborgare används som ”ofrivilliga målvakter” genom att deras identitet, utan deras vetskap, registreras som fordonsägare i vägtrafikregistret. Det finns således en mer allmän problematik med att vissa personer som är bosatta utomlands är registrerade som fordonsägare. Inte minst försvåras indrivningen av fordonsrelaterade skatter och avgifter avseende dessa fordonsägare.

### 9.3.2 Utredarens överväganden

Det är självklart inte en lämplig ordning om en utvisad fordonsägares fordon fortsätter att ge upphov till fordonsrelaterade skulder. En generell administrativ avregistrering av registrerade fordonsägare som är utvisade skulle dock innebära att man tappar kontrollen över dessa fordon. Om fordonen trots avregistreringen används i trafik, uppstår t.ex. frågor om hur fordonsrelaterade skatter och avgifter ska debiteras. Det framstår vidare som något tveksamt att avregistrera fordon endast på grund av en förmodan att dessa är förda ut ur landet. Eftersom avregistrerade fordon gallras ur vägtrafikregistret efter en viss tid kan det uppstå problem om dessa fordon sedan dyker upp i Sverige igen, men då utan fordonsägare. Problematiken har ett nära samband med falska identiteter och missbruk av samordningsnummer som behandlats i avsnitt 9.2. Utredarens slutsats är att frågan om lämpligheten i att utvisade personer kan vara registrerade fordonsägare har så nära samband med frågan om fordonsägare med falska identiteter att frågorna bör ses över särskilt och i ett sammanhang.

Problematiken kan emellertid till viss del hanteras genom utredarens förslag om ett ägarbundet användningsförbud. Om fordonen är kvar i landet och fordonsägaren har fordonsrelaterade skulder över 50 000 kr kan fordonen omhändertas av Polismyndigheten, se avsnitt 6.7 och kapitel 7.

## 10 Internationell utblick

### 10.1 Inledning

I kapitel 3 redogörs närmare för problematiken med fordonsmålvakter och fordonsrelaterade skulder i Sverige. Gällande rätt presenteras i kapitel 4. Historiskt har lagstiftningen i de nordiska länderna stora rättslikheter. Trots detta verkar det som att målvaktsproblematiken huvudsakligen är ett svenskt problem. Därför är det av intresse att göra en kort jämförelse med trafik- och flyttningslagstiftningen i några övriga nordiska länder.

### 10.2 Danmark

#### 10.2.1 Fordonsmålvakter

Enligt det danska Skatteministeriets svar på fråga ställd av ledamot i Folketinget (spørsmål 657) förekommer fordonsmålvakter i betalningsundandragande syfte i Danmark, dock inte i samma utsträckning som i Sverige. Enligt samma skrivelse fanns i juni 2018 ca 90 privatpersoner som ägde fler än 10 bilar, i snitt 15 bilar/person. Drygt 10 personer ägde fler än 20 bilar. Ungefär 30 personer av de som ägde fler än 10 bilar hade skulder till det allmänna. Det rörde sig om skulder om sammanlagt 20 miljoner DKK varav ca 6,7 miljoner DKK var fordonsrelaterade. I skrivelsen uppgavs vidare att det även i Danmark förekommer att målvaktsfordon används i brottsliga sammanhang.

### 10.2.2 Registrering av fordon

I Danmark registreras fordon i det danska fordonsregistret, køretøjsregisteret. Skatteforvaltningen är ansvarig myndighet och registreringsförfarandet är digitaliserat. Det är ägaren av fordonet som ska registreras i fordonsregistret, men någon egentlig kontroll av de civilrättsliga ägarförhållandena sker inte. Anmälan om ägarbyte ska ske inom tre veckor från överlåtelsen och överträdelse är förenat med böter. Vid registrering ska danskt personnummer, CPR-nummer, eller organisationsnummer, CVR-nummer, uppges. Personer som saknar danskt personnummer eller som bara har ett tillfälligt danskt ersättningspersonnummer kan alltså inte registrera ett fordon i det danska fordonsregistret. Enligt dansk statistik (dst.dk) fanns 2019 drygt 2,6 miljoner personbilar i Danmark och samma år registrerades ca 300 000 ägarbyten. Den som har felparkerat ett fordon är enligt den danska færdselsloven som huvudregel också betalningsansvarig för felparkeringsavgiften. Den registrerade ägaren och brukaren är som huvudregel solidariskt betalningsskyldiga för fordonsförsäkring och fordonsskatt.

### 10.2.3 Flyttning av fordon och olika möjligheter till tvångsmedel

I Danmark är det bara polisen och i vissa fall vägmyndigheten som får flytta fordon. Regleringen finns i den danska færdselsloven. Lagen saknar en legaldefinition av fordonets ägare, men flertalet av lagens bestämmelser omfattar både fordonets ägare och brukare (dvs. den som har varaktig rådighet över fordonet). Flera av bestämmelserna omfattar också fordonets förare. Enligt færdselsloven har polisen en möjlighet att vid vissa trafiköverträdelser ta ett fordon i förvar. Bestämmelsen omfattar bl.a. felparkering, vilket innebär att polisen kan ta ett fordon i förvar om felparkeringsavgift inte betalas. Fordonet forslas då bort till förvaringsplats om inte ägaren eller brukaren själv flyttar fordonet. Flyttningskostnaderna ska betalas av föraren. Om föraren är okänd eller inte betalar ska ägaren som huvudregel betala. Polisen ska underrätta ägaren när fordonet är bortforslat om var fordonet finns samt att det kommer att säljas om det inte hämtas. Om ägaren är okänd kan fordonet komma att säljas efter 14 dagar. Om det är fråga om ett fordonsvrak



eller en försäljning inte bedöms som lönsam går fordonet till skrot. Ett eventuellt överskott efter försäljning tillfaller staten. Ägaren kan dock i efterhand ställa vissa krav på ersättning för försäljningen. Ett annat exempel på tvångsmedel är att polisen har möjlighet att avskylta fordon där t.ex. fordonsskatten eller fordonsförsäkringen inte är betald. I övrigt finns sedvanligt utökningsrättsligt regelverk.

## **10.3 Finland**

### **10.3.1 Fordonsmålvakter**

I Finland finns enligt företrädare för det finska Transport- och kommunikationsverket (Traficom) en viss problematik med fordonsmålvakter, även om den inte är lika utbredd som i Sverige. Man har för närvarande inte vidtagit några särskilda insatser mot fordonsmålvakter.

### **10.3.2 Registrering av fordon**

I Finland antecknas fordonsägare i det finska trafik- och transportregistret. Ansvarig myndighet är Traficom och man har helt nyligen övergått till digitala registreringsbevis. E-tjänsten innebär i korthet att säljaren får ett certifikat, en engångskod som köparen använder för att genomföra ägarbytet. Någon kontroll av de civilrättsliga ägarförhållandena sker dock inte. Koden är giltig i 14 dagar, men diskussioner pågår om att tiden ska kortas ner. Ägarbyte kan även ske via registreringsbeviset. Köparen måste då registrera ägarbytet på ett särskilt registreringsställe. Ägarbyte ska registreras inom sju dagar efter överlåtelse. Därefter får fordonet inte användas i trafik utan den obligatoriska trafikförsäkringen. Motsvarigheten till personnummer kallas i Finland "personbeteckning". Vid registrering och ägarbyten krävs en sådan personbeteckning eller motsvarande organisationsnummer, s.k. FO-nummer. Det finns inga tillfälliga personbeteckningar i Finland, motsvarande de svenska samordningsnumren. Enligt den finska statistikcentralen fanns 2019 ca 6,8 miljoner fordon i Finland, varav ca 3,6 miljoner personbilar.

### 10.3.3 Flyttning av fordon och olika möjligheter till tvångsmedel

Den ursprungliga flyttningslagstiftningen i Finland är från 1975. Lagstiftningen har därefter reviderats ett antal gånger. Den senaste stora ändringen skedde 2012 då man införde ett enklare förfarande eftersom det dåvarande systemet ansågs för dyrt och för tungrott. Flyttning av fordon regleras sedan den 1 januari 2020 i lagen om flyttning av fordon (1508/2019). Sakinnehållet och myndighetsansvaret är detsamma som i den tidigare flyttningslagen, men är tydligare uttryckt i den nya lagstiftningen. Lagen påvisar stora likheter med den svenska flyttningslagstiftningen, både till innehåll och struktur. Ansvaret för flyttning av fordon är precis som i Sverige delat mellan stat och kommun. Flyttning kan huvudsakligen ske från olycksplats, på grund av arbete eller evenemang inom vägområdet, på grund av parkeringsbestämmelser, samt av övergivna fordon och skrotfordon. Den finska flyttningslagen saknar en definition av fordonets ägare. Beslut om flyttning till uppställningsplats ska därför delges ”den sista ägare som antecknats i trafik- och transportregistret eller annan känd ägare och innehavare”. Om fordonets ägare är okänd, ska kungörelsedelgivning ske under minst 30 dagar. Fordonets ägare eller innehavare är skyldig att ersätta flyttningskostnaderna. Om fordonet inte löses ut inom 30 dagar efter delgivning, övergår äganderätten på kommunen. Under vissa särskilt angivna förutsättningar, som har med fordonets värde att göra, övergår äganderätten först efter 60 dagar. Beslut enligt den finska flyttningslagen är överklagbara.

Fordon som saknar obligatorisk trafikförsäkring får stoppas och avskyltas av polisen. I Finland saknas möjligheter till tvångsmedel för att säkerställa verkställighet av betalning av felparkeringsavgifter, så indrivning sker på sedvanligt sätt. Ett avställt fordon får inte användas i trafik, förutom i vissa särskilt angivna undantags-situationer. Missbruk leder till en tilläggs-skatt om minst 1 000 EUR.

## 10.4 Norge

### 10.4.1 Fordonsmålvakter

Företrädare för Norges vägmyndighet (Statens vegvesen) uppger att man inte känner till någon problematik med fordonsmålvakter, även om man inte kan utesluta att upplägget förekommer.

### 10.4.2 Registrering av fordon

I Norge antecknas fordonsägare i det norska fordonsregistret, kjøretøyregisteret. Statens vegvesen är ansvarig för registret. Den registrerade ägaren har också det offentligrättsliga ansvaret för trafikförsäkring samt andra fordonsrelaterade skatter och avgifter. Sedan 2019 finns ett krav på att ägarbyte måste ske digitalt, med legitimering via Bank-ID, alternativt genom personlig legitimering på en Trafikkstasjon, ett offentligt trafikorgan. Den nya ordningen infördes för att förhindra missbruk och för att säkerställa att kraven är desamma oavsett om ägarbytet sker manuellt eller digitalt. Någon kontroll av de civilrättsliga ägarförhållandena sker dock inte. Ägarbytet ska registreras inom tre dagar efter överlåtelsen. Därefter får fordonet inte användas i trafik utan den obligatoriska trafikförsäkringen. Överträdelse kan innebära användningsförbud. Registrering av ägarbyte i fordonsregistret förutsätter att både säljare och köpare godkänner anmälan om ägarbyte. Beslutsdatum är det datum som ägarbytet har godkänts av båda parter. I särskilda fall kan vägmyndigheten fatta beslut om ägarbyte utan anmälan, t.ex. om den tidigare ägaren är ett företag som numera upphört. Myndigheten har i särskilda fall även möjlighet att besluta om administrativ avregistrering, t.ex. om det är sannolikt att fordonet har förts ut ur landet. Personnumren i Norge kallas fødselsnummer och ett tillfälligt identitetsnummer kallas D-nummer. Ägarbyte i fordonsregistret kan ske via norskt personnummer, organisationsnummer eller D-nummer. Det finns ca 9 miljoner registrerade fordon i Norge, varav 3 miljoner personbilar. Det sker ungefär en miljon ägarbyten om året och ca 95 procent av dessa görs digitalt.

### 10.4.3 Flyttning av fordon och olika möjligheter till tvångsmedel

I den norska vägtrafiklagen, vegtrafikkloven, anges att polisen i vissa angivna fall kan kräva flyttning av fordon eller vid behov ta fordon i förvar. Även en kommun och den som ska utöva tillsyn över vissa parkeringsregler har motsvarande rätt att avlägsna, kräva avlägsnande eller ta i förvar fordon som är parkerade i strid med lagen. Även trafikmyndigheten har möjlighet att flytta fordon med hänsyn till trafiken eller snöröjning. Om ett fordon som tagits i förvar inte avhämtas inom 3 månader kan det säljas. Om ägaren vill hämta ut sitt fordon måste denne betala kostnader för flyttning och förvaring. Fordon som anses som vrak kan skrotas direkt. Lagen saknar en legaldefinition av fordonets ägare, men övriga bestämmelser i lagen hänvisar såväl till ägare, registrerad ägare som förare och brukare. Vidare finns möjlighet för kontrollmyndighet (vägmyndigheten, polisen eller tullen) att vidta olika tvångsåtgärder. Fordon som har skulder t.ex. avseende fordonsförsäkring eller som inte uppfyller vissa tekniska krav kan avskyltas. Innan nya fordonsskyltar levereras måste som huvudregel både aktuella skulder och en avgift för ny registreringsskylt betalas. Kontrollmyndighet kan under tiden omhänderta fordonet som pant. Om betalning inte inkommer, kan myndigheten sälja fordonet för att få täckning för skulderna. I 38 § vegtrafikkloven finns bestämmelser om indrivning av avgifter för parkeringsöverträdelse. Verkställighet genom utmätning får ske hos den som vid överträdelsen var registrerad ägare till fordonet, förutsatt att fordonet inte frånhänts denne genom brott. Dessutom råder panträtt i det fordon som föranlett avgiften.

## 10.5 Sammanfattning och analys

**Bedömning:** Tillförlitligheten till ägaruppgifterna i vägtrafikregistret bör stärkas. Det bör vidtas åtgärder som innebär en ökad och snabbare digitalisering av registreringsförfarandet. I samband härmed bör det övervägas att införa digitala registreringsbevis, krav på e-legitimation och att ta bort den s.k. tiodagarsregeln.

Problemet med fordonsmålvakter finns i större eller mindre utsträckning i de flesta nordiska länderna. Omfattningen av problematiken sticker dock ut i Sverige. Detta kan endast delvis förklaras med Sverige har ett förhållandevis stort fordonsbestånd. Det kan konstateras att flyttningslagstiftningen och möjligheterna till tvångsmedel är mer eller mindre likartad i de nordiska länderna. Inget av de nordiska länderna har bestämmelser som begränsar antalet ägarbyten eller antalet fordon en person får registrera i motsvarande vägtrafikregister. Den största orsaken till att målvaktsproblematiken är särskilt stor i Sverige är enligt utredaren att det svenska registreringsförfarandet i princip saknar kontrollfunktioner. Majoriteten av de ägarbyten som sker i Sverige inom den privata handeln med fordon sker via registreringsbevis i pappersform. Totalt sker ca en miljon ägarbyten per år via det utskrivna registreringsbeviset. Själva registreringsförfarandet är i princip helt automatiserat och några kontroller sker inte av en formellt korrekt ifyllt ansökan. Denna ordning möjliggör för fordonsmålvakter att dölja verkliga ägarförhållanden och påverkar tillförlitligheten av ägaruppgifterna i vägtrafikregistret negativt. Gemensamt för Danmark, Finland och Norge, som har få problem med fordonsmålvakter, är att man har infört ett digitaliserat registreringsförfarande, med krav på ID-legitimering för att kunna registrera ett ägarbyte. Enligt utredaren framstår införandet av en sådan kontrollfunktion som en nödvändig åtgärd för att motverka målvaktsproblematiken i Sverige. En digitalisering av registreringsförfarandet i vägtrafikregistret är dessutom helt i linje med den allmänna strävan mot digitalisering som pågår. Riksdagen har beslutat att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (se prop. 2011/12:1 utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Regeringen har bedömt att digitalt ska vara förstahandsval i den offentliga förvaltningens verksamhet och i kontakter med privatpersoner och företag. Digitalt som förstahandsval innebär att den offentliga förvaltningen, när det är lämpligt, ska välja digitala lösningar vid utformningen av sin verksamhet (se prop. 2019/20:1 utg.omr. 2 avsnitt 7.1). Under 2019 har Transportstyrelsen genomfört en förstudie som ett första steg i att övergå till digitala registreringsbevis vid ägarbyten. Av förstudien framgår bl.a. att det finns stora besparingsvinster med en sådan övergång. Utredaren anser mot denna bakgrund att det parallellt med de åtgärder som

föreslås i denna promemoria även bör vidtas åtgärder som innebär en ökad och snabbare digitalisering av registreringsförfarandet i vägtrafikregistret.

Ett alternativ med ett ägarregister, där ägaruppgifterna i vägtrafikregistret garanteras av staten och får rättskraft, framstår varken som en lämplig eller genomförbar lösning på problemet. Några ägarregister förekommer inte heller i övriga nordiska länder. Varken i Danmark, Finland eller Norge sker någon kontroll av de civilrättsliga förhållandena bakom en ansökan om ägarbyte. En sådan ordning hade krävt en total reform av det nuvarande automatiserade systemet. Varje registrering av en ny ägare hade behövt säkerställas genom kontroll av fångeshandlingar eller genom ett personligt besök hos Transportstyrelsen. En sådan genomgripande förändring hade inneburit så stora ekonomiska och samhällsliga konsekvenser att det inte kan anses stå i rimlig proportion till syftet. Sannolikt kan mindre omfattande åtgärder som införande av digitala registreringsbevis och krav på e-legitimation ha en bättre effekt.

I sammanhanget kan även noteras att inte alla nordiska länder tillåter retroaktiva ägarbyten eller ägarregistrering på tillfälliga identitetsbeteckningar. Missbruk av samordningsnummer och den s.k. tiodagarsregeln är enligt utredaren också bidragande orsaker till att målvaktsproblematiken är särskilt stor i Sverige. När det gäller problematiken med missbruk av samordningsnummer hänvisas till utredarens överväganden i avsnitt 9.2. Det kan vidare konstateras att flera problem är knutna till missbruk av tiodagarsregeln. Bestämmelsen försvårar tillämpningen av målvaktsparagrafen och påverkar tillförlitligheten av uppgifterna i vägtrafikregistret (se t.ex. avsnitt 5.6 och 6.4.4). I samband med införandet av digitala registreringsbevis och krav på e-legitimation bör därför övervägas att ta bort den s.k. tiodagarsregeln.

Föreslagna digitaliseringsåtgärder hade enligt utredaren inneburit att tillförlitligheten av ägaruppgifterna i vägtrafikregistret kunde stärkas väsentligt och att ägarregistreringen hade kunnat få en stark presumtionsverkan. En sådan presumtionsverkan skulle stärka rättssäkerheten i systemet, underlätta den allmänna omsättningen av fordon och inte minst försvåra för fordonsmålvakter att dölja verkliga ägarförhållanden. Det ingår dock inte i utredarens uppdrag att överväga några digitaliseringslösningar och några konkreta förslag lämnas därför inte i dessa delar.

# 11 Konsekvenser och ikraftträdande

## 11.1 Ett skarpare regelverk mot fordonsmålvakter

**Bedömning:** Lagförslagen i denna promemoria ger ett skarpare regelverk mot fordonsmålvakter samt en mer ändamålsenlig och effektiv flyttningslagstiftning. Förslagen bedöms även få en positiv påverkan på det brottsförebyggande arbetet. Totalkostnaden för myndigheternas flyttningshantering kan förväntas minska och kommunernas intäkter för förfallna och obetalda felparkeringsavgifter kan förväntas öka. Den totala netto-skuldsättningen beträffande fordonsrelaterade skatter och avgifter förväntas minska i takt med att såväl antalet fordonsmålvakter som antalet målvaktsfordon minskar. Förslagen bedöms också få positiva effekter för privata aktörer som t.ex. privata markägare. En annan följd effekt är att antalet ianspråktaga fordon förväntas kunna öka markant. Även miljön bedöms på sikt kunna påverkas positivt av förslagen.

Några av förslagen kräver större IT-mässiga förändringar för Transportstyrelsens del och innebär även en ökad anslagsbelastning i form av ökade löpande kostnader för myndigheten. Övriga kostnadsökningar som förslagen kan komma att medföra för andra myndigheter bedöms kunna finansieras inom ramen för befintliga anslag. För Sveriges Domstolar är bedömningen något mer osäker. Förslaget om en ny möjlighet att vägra ägarbyte kan komma att innebära en kostnadsökning som kräver ett anslagstillskott. Vidare bedöms samma förslag kunna innebära en kostnadsökning för ett antal privata aktörer, främst inom försäkringsbranschen och den begagnade bilbranschen.

I avsnitt 10.2–10.8 redogörs för konsekvenserna av de förslag som presenteras i kapitel 5, i avsnitt 10.9–10.10 avhandlas förslagen i

kapitel 6–7. Slutligen redogörs i avsnitt 10.11 för konsekvenserna av förslaget i kapitel 8. De samlade lagförslagen bedöms skapa ett skarpare regelverk mot fordonsmålvakter. Förslagen i kapitel 5 innebär en mer ändamålsenlig och effektiv flyttningslagstiftning. De verkställande myndigheternas kostnader för fordonsflyttningsverksamheten förväntas minska och kommunernas intäkter för förfallna och obetalda felparkeringsavgifter förväntas öka. I synnerhet förslaget om förkortade uppställningstider bedöms innebära markant minskade kostnader för verkställande myndigheter. Förslaget i kapitel 8 syftar till att motverka nuvarande omsättningshinder och därmed öka statens och kommunernas försäljningsintäkter beträffande flyttade fordon. Förslaget i kapitel 6 om ett ägarbundet användningsförbud tillsammans med förslaget i kapitel 7 om en utökad möjlighet för polisen att omhänderta dessa fordon bedöms få den enskilt största effekten på målvaktsproblematiken. Förslagen gör det oattraktivt för brukarna av dessa fordon att använda sig av fordonsmålvakter. Ett skarpare regelverk mot fordonsmålvakter får i sin tur en positiv påverkan på det brottsförebyggande arbetet. Tillsammans förväntas de olika lagförslagen leda till färre målvaktsfordon, färre fordonsmålvakter och en minskad netto-skuldsättning till det allmänna när det gäller fordonsrelaterade skatter och avgifter. Som en konsekvens härav bedöms även privata aktörer som t.ex. markägare och försäkringsbranschen komma att påverkas positivt av förslagen. I takt med att antalet målvaktsfordon minskar, påverkas också miljön positivt. En annan följd effekt att räkna med är att antalet ianspråktaganden kommer att öka. De närmare konsekvenserna av respektive förslag framgår nedan. De olika aktörer som bedöms beröras av förslagen och närmare hur förslagen eventuellt påverkar kostnaderna eller intäkterna för dessa aktörer framgår av respektive avsnitt. Flera av förslagen får enligt vad som framgår nedan effekter för kommuner, men den kommunala självstyrelsen bedöms inte påverkas. I den mån annat inte särskilt framgår nedan bedöms förslagen inte få några särskilda konsekvenser för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för företagens arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Inget av förslagen bedöms påverka jämställdheten eller möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen. Inget av områdena är reglerat i EU-rätten och förslagen bedöms därför inte gå ut över de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU.



## **11.2 Förslaget om en utvidgad målvaktsparagraf**

### **11.2.1 Problem och lösning**

Uppdraget och övervägandena i denna del presenteras i avsnitt 5.3. Syftet med förslaget är att minska antalet målvaktsfordon, antalet fordonsmålvakter och de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna samt att undvika att målvaktsproblematiken övervältras på privata markägare.

### **11.2.2 Alternativa lösningar och effekter av att ingen reglering kommer till stånd**

Utöver det framlagda förslaget har utredaren övervägt, men inte funnit anledning att föreslå, två andra möjligheter att utvidga målvaktsparagrafen. Det gäller möjligheten att bestämmelsen ska omfatta även fordon som inte är felparkerade och att även privaträttsliga skulder ska kunna ligga till grund för ett beslut om flyttning.

Att inte utvidga målvaktsparagrafen i enlighet med förslaget skulle innebära en fortsatt möjlighet för fordonsmålvakter att kringgå den lagstiftning som är tänkt att motverka målvaktsproblematiken. Problemet med felparkerade målvaktsfordon skulle kvarstå och i viss mån övervältras på privata markägare som i sin tur har små möjligheter att få bort dessa fordon från sin mark. I förhållande till de svarberäknade vinsterna kan förslaget framstå som kostsamt att införa. En mellanväg skulle därför kunna vara att avvakta med förslaget tills den nuvarande och relativt nya målvaktsparagrafen har utvärderats ytterligare samt tills effekterna av lagförslagen i kapitel 6 och 7 har införts och utvärderats. Utredaren förordar dock att förslaget om en utvidgad målvaktsparagraf genomförs så snart det är möjligt i syfte att skapa en mer ändamålsenlig och effektiv flyttningslagstiftning.

### **11.2.3 Konsekvenser för det allmänna**

Förslaget innebär ett skarpare regelverk och en mer harmoniserad lagstiftning mot fordonsmålvakter. Förslaget förväntas leda till färre målvaktsfordon. Detta får i sin tur positiva effekter på framförallt antalet tillgängliga parkeringsplatser, trafiksäkerheten, miljön och

den allmänna betalningsmoralen. En utökning till tomtmark kan även bidra till att skapa tryggare bostadsområden genom att målvaktsproblematiken inte tillåts flytta dit. I förlängningen bedöms nettoskuldsättningen beträffande de fordonsrelaterade skulderna minska. De ekonomiska vinsterna är dock svåra att kvantifiera.

#### **11.2.4 Konsekvenser för Transportstyrelsen**

Förslaget innebär att Transportstyrelsen behöver tillhandahålla fler registeruppgifter till allmänheten och de verkställande myndigheterna. Dessa uppgifter finns redan i vägtrafikregistret, men måste sammanställas på individnivå för att kunna kommuniceras på ett lämpligt sätt. Ett liknande system har tidigare utvecklats i samband med införandet av målvaktsparagrafen. Företrädare för Transportstyrelsen bedömer att förslaget kommer att medföra betydande kostnader i form av systemutveckling. Vissa utbildnings- och informationsinsatser kan också bli nödvändiga. Nödvändiga IT-mässiga förändringar kan troligen samordnas både med den pågående systemutvecklingen i samband med införandet av användningsförbud vid obetalda felparkeringsavgifter och med den systemutveckling som krävs för genomförande av förslagen i kapitel 6 och 7. Eftersom utvecklingen till viss del är pågående är det enligt Transportstyrelsen för närvarande osäkert att beräkna vilka kostnader som förslaget kommer att innebära.

#### **11.2.5 Konsekvenser för kommunerna och Polismyndigheten**

Förslaget innebär utökade möjligheter, inte skyldigheter, för kommunerna och Polismyndigheten att tillämpa målvaktsparagrafen. Särskilt med hänsyn till att skulder avseende fordons-skatte föreslås tillkomma, bedöms antalet fordon som omfattas av målvaktsparagrafen att öka. De nya möjligheterna kan därmed initialt komma att innebära att flyttningsbesluten totalt sett blir fler. Vidare kan vissa informations- och utbildningsinsatser bli nödvändiga. Förslagen bedöms trots detta inte medföra några ökade kostnader för kommunerna och Polismyndigheten, utan snarare leda till minskade kostnader. Utredaren bedömer att kostnaderna per flyttningsbeslut kommer bli väsentligt lägre än idag (förutsatt att

utredarens åtgärdsförslag i avsnitt 5.8 genomförs). Vidare bedömer utredaren att förslaget på sikt kommer att leda till färre flyttningsbeslut och färre felparkerade fordon, främst eftersom antalet målvaktsfordon förväntas minska. Genom att ett fordon flyttas och omhändertas förhindras också uppkomsten av nya fordonsrelaterade skulder med det fordonet. Fler tillgängliga parkeringsplatser innebär också ökade intäkter för kommunerna avseende parkeringsavgifter.

### **11.2.6 Konsekvenser för företagen och privatpersoner**

Förslaget kan i vart fall initialt komma att leda till fler flyttningar av fordon. I de fall en extern avtalspart anlitas för verkställighet av ett flyttningsbeslut kan fler fordonsflyttningar leda till en ökad omsättning för dessa företag, exempelvis bärgningsfirmor. Förslaget bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för leasingföretag, kreditgivare eller andra företag med en stor fordonspark som sköter sina betalningar av fordonsrelaterade skatter och avgifter. Redan idag riskerar dessa fordonsägare att deras fordon flyttas och omhändertas med stöd av målvaktsparagrafen. Verkställande myndigheter är vidare skyldiga att underrätta vissa uthyrare om ett flyttningsbeslut (5 § LFF). Fordonsägaren har i händelse av ett omhändertagande, enligt allmänna civilrättsliga principer, en regressrätt mot brukaren. Företagen har även en möjlighet att i redan befintliga avtal med motpart reglera vad som ska gälla om aktuellt fordon flyttas och omhändertas av stat eller kommun. Privata markägare som idag har problem med fordonsmålvakter kommer att påverkas positivt av förslaget eftersom bestämmelsen föreslås omfatta även felparkering i strid mot LKOP.

### **11.3 Förslaget att vissa fordon ska flyttas omedelbart**

Utredarens överväganden i denna del presenteras i avsnitt 5.4. Förslaget innebär att dessa flyttningsgrunder får ett praktiskt tillämpningsområde för framförallt kommunerna. Initialt kan de nya möjligheterna komma att innebära fler flyttningsbeslut. Förslaget bedöms dock inte innebära några ökade kostnader för verkställande

myndigheter, jfr utredarens resonemang i avsnitt 11.2.5 om lägre kostnader per flyttningsbeslut och färre flyttningsbeslut på sikt.

## **11.4 Förslaget om en definition av fordonets ägare**

Uppdraget och utredarens överväganden presenteras i avsnitt 5.6. Införandet av en definition bedöms nödvändigt för tillämpningen av flyttningslagstiftningen i allmänhet och målvaktsparagrafen i synnerhet. Förslaget innebär en väsentlig arbetslättning för de verkställande myndigheterna eftersom mindre resurser kommer att behöva läggas på utrednings- och bevisfrågor. Som en konsekvens härav kan de allmänna domstolarna förväntas få färre mål för avgörande om vem som är fordonsägare. Förslaget bedöms inte leda till några ökade kostnader, utan snarare till minskade kostnader för framförallt kommunerna och Polismyndigheten. För den enskilde blir regelverket tydligare. I viss mån kan förslaget komma att innebära kännbara rättsverkningar för den enskilde. Dessa bedöms dock proportionerliga och förenliga med skyddet för egendom.

## **11.5 Förslaget om förkortade uppställningstider**

### **11.5.1 Problem och lösning**

Uppdraget och utredarens överväganden presenterats i avsnitt 5.7. Myndigheternas omfattande uppställningskostnader redogörs för i avsnitt 5.8.2. Mot denna bakgrund föreslår utredaren förkortade uppställningstider efter kungörelsedelgivning för alla flyttade fordon, oavsett fordonets värde eller flyttningsgrund. Syftet med förslaget är att minska flyttningskostnaderna, utan att för den skull göra avkall på fordonsägarens rättssäkerhet.

### **11.5.2 Alternativa lösningar och effekter av att ingen reglering kommer till stånd**

I avsnitt 5.7.3 presenteras tänkbara alternativa förslag till reglering. Utredaren redogör där också närmare för varför dessa alternativ inte förordas. Att inte förkorta uppställningstiderna skulle innebära att ett flyttningsbeslut fortsatt är förenat med stora kostnader för den

verkställande myndigheten, i praktiken oftast en kommun. För närvarande fungerar flyttningsinstitutet trots detta relativt väl. Enligt utredaren beror dock den tillfälligt välfungerande ordningen på det statliga bidrag för fordonsflyttning som avsatts för perioden 2018–2020 och som för närvarande täcker stora delar av flyttningskostnaderna. Efter 2020 kommer kostnadsfrågan åter att vara ett problem. Eftersom beslut om flyttning är frivilliga kommer ett flyttningsbeslut i mycket större utsträckning att behöva vägas mot tillgängliga resurser. Ett flyttningsbeslut som är förenat med stora kostnader kan få behörig myndighet att avstå från flyttning. Antalet fordon som står felparkerade eller övergivna kan därmed komma att öka.

### 11.5.3 Konsekvenser för verkställande myndigheter

De verkställande myndigheterna är Polismyndigheten, kommunerna och Trafikverket. Uppställningskostnaderna utgör en stor andel, ca två tredjedelar, av myndigheternas totala kostnader för fordonsflyttningsverksamheten. Särskilt när det gäller målvaktsfordonen drabbas verkställande myndighet regelmässigt av flyttningskostnaderna eftersom dessa fordon i princip aldrig hämtas ut och oftast saknar ett försäljningsvärde. Förslaget innebär att de verkställande myndigheternas kostnader för flyttning minskar väsentligt. En mer effektiv fordonsflyttningsverksamhet innebär också en minskning av antalet målvaktsfordon.

En förkortad uppställningstid från tre månader till en månad skulle minska uppställningskostnaderna med två tredjedelar. De totala flyttningskostnaderna skulle grovt räknat kunna minska med nästan hälften, om man utgår från en genomsnittlig flyttningskostnad om 6 000 kr per fordon samt en förvaringskostnad om 45 kr per dygn,  $((45 \times 60)/6\,000) = 45$  procent. Den uppskattade besparingen kan illustreras med följande tabell:

**Tabell 11.1 Besparing av uppställningskostnader**

Vid en uppskattad uppställningskostnad om 45 kr per dygn

	1	10	100	1 000	5 000	10 000
	fordon	fordon	fordon	fordon	fordon	fordon
Kostnad/3 mån	4 050	40 500	405 000	4 050 000	20 250 000	40 500 000
<u>Kostnad/1 mån</u>	<u>1 350</u>	<u>13 500</u>	<u>135 000</u>	<u>1 350 000</u>	<u>6 750 000</u>	<u>13 500 000</u>
<b>Besparing, kr</b>	<b>2 700</b>	<b>27 000</b>	<b>270 000</b>	<b>2 700 000</b>	<b>13 500 000</b>	<b>27 000 000</b>

Enligt underlag från Kammarkollegiet flyttade kommunerna 2018 totalt cirka 2 700 fordon med stöd av den s.k. målvaktsparagrafen. En förkortad uppställningstid enligt utredarens förslag hade inneburit en besparing för kommunerna på ca 7,3 mnkr för 2018. Om man utgår från en uppskattning om att totalt ca 10 000 fordon blir kvar på uppställningsplats i tre månader innan de tillfaller stat eller kommun, innebär förslaget besparingar om totalt ca 27 mnkr per år för de verkställande myndigheterna.

## 11.6 Förslaget om fordonsägarens ersättningsskyldighet

Utredarens överväganden i denna del presenteras i avsnitt 5.9. Förslaget att ersättningsskyldighet för kungörelsekostnader tas bort bedöms inte få några särskilda konsekvenser eftersom bestämmelsen inte tillämpas i praktiken. Förslaget att ersättningsskyldigheten ska omfatta även försäljningskostnader bedöms innebära minskade flyttningsskostnader för de verkställande myndigheterna.

## 11.7 Förslaget om utökade befogenheter för Trafikverket

### 11.7.1 Problem och lösning

Utredarens överväganden i denna del presenteras i avsnitt 5.11. Förslaget om utökade befogenheter för Trafikverket syftar till att effektivisera verkets fordonsflyttningssverksamhet.

### **11.7.2 Alternativa lösningar och effekter av att ingen reglering kommer till stånd**

Att inte införa förslaget innebär att Trafikverket kommer att vara fortsatt beroende av att Polismyndigheten eller kommunen flyttar dessa fordon i Trafikverkets ställe. Det finns också en risk för att Polismyndigheten eller kommunen av någon anledning väljer att inte flytta aktuella fordon, eftersom flyttningslagstiftningen är frivillig. Trafikverket måste då låta fordonen stå kvar, med de miljöproblem och olägenheter som det innebär, tills de blir fordonsvrak. Först då kan dessa fordon flyttas av Trafikverket med stöd av 18 § 2 FFF. Alternativet för Trafikverket är att i stället söka handräckning hos Kronofogdemyndigheten, vilket bedöms vara en alltför kostsam och tidskrävande process.

### **11.7.3 Konsekvenser för verkställande myndigheter**

Förslaget innebär utökade möjligheter, inte skyldigheter, för Trafikverket att flytta fordon enligt flyttningslagstiftningen. De nya möjligheterna kan initialt komma att innebära fler flyttningsbeslut. Det är svårt att kvantifiera ökningen av antalet flyttningsbeslut. För att få en uppfattning om omfattningen finns i avsnitt 5.11 en beskrivning av hur stor del av det statliga vägnätet som berörs av förslagen. Utredaren bedömer dock att flyttningskostnaderna per flyttningsbeslut kommer bli väsentligt lägre än idag (förutsatt att utredarens åtgärdsförslag i avsnitt 5.8 genomförs). Förslaget bedöms därför inte medföra några ökade kostnader för Trafikverket.

För Polismyndigheten och framförallt kommunerna innebär förslaget en utökad ansvarsfördelning och därmed en minskad arbetsbelastning. Både Polismyndighetens och kommunernas kostnader för fordonsflyttningsverksamheten kan därmed förväntas minska.

## **11.8 Förslaget om försäljning och redovisning**

Utredaren har i avsnitt 5.12 redogjort för sina överväganden. Förslaget bedöms innebära ett tydligare regelverk, såväl för de verkställande myndigheterna som för den enskilde. Det kan förväntas att fler fordon som tillfallit verkställande myndighet enligt 6 § LFF kommer att säljas i stället för att skrotas. Antalet fordonsförsäljningar som berörs kan grovt uppskattas till ca 50 fordon per år (se avsnitt 8.3.2). Förslaget bedöms inte vara förenat med några särskilda kostnader eller konsekvenser i övrigt.

## **11.9 Förslaget att vägra registrering av vissa ägarbyten och alternativet med ett ägarbundet användningsförbud**

### **11.9.1 Problem och alternativa lösningar**

Uppdraget och utredarens överväganden presenterats i kapitel 6. I valet mellan att införa en s.k. takregel eller en möjlighet att vägra ägarbyte på den grunden att en fordonsägare har stora fordonsrelaterade skulder, förordar utredaren det senare alternativet. Utredaren har emellertid i samma kapitel övervägt och framhållit ett tredje alternativ – ett ägarbundet användningsförbud – som en lösning på problematiken. Denna lösning bedöms, tillsammans med utökade ingripandemöjligheter för polisen, få den enskilt största effekten på målvaktsproblematiken.

I detta avsnitt försöker utredaren så långt det är möjligt att kvantifiera de konsekvenser som en möjlighet att vägra ägarbyte vid stora fordonsrelaterade skulder skulle medföra. Konsekvenserna är bl.a. beroende av vilken beloppsgräns som väljs för att bestämmelsen ska bli tillämplig. I det följande redovisas de uppskattade konsekvenserna vid den föreslagna beloppsgränsen om 50 000 kr. En jämförelse görs parallellt med de konsekvenser som den förordade lösningen med ett ägarbundet användningsförbud bedöms medföra.



### 11.9.2 Effekter av att ingen reglering kommer till stånd

Att inte införa någon reglering alls skulle innebära en fortsatt möjlighet att registrera fordonsmålvakter och fortsatta svårigheter att driva in fordonsrelaterade skulder. Uppgifter från Transportstyrelsen visar att antalet privatpersoner som är registrerade på fler än 100 fordon fortsätter att öka för varje år. Att inte införa någon reglering skulle därför sannolikt leda till att antalet fordonsmålvakter fortsätter att öka. Däremot är det inte säkert att restföringen av de fordonsrelaterade skulderna eller att antalet målvaktsfordon skulle öka. Idag minskar nämligen både de fordonsrelaterade skulderna och antalet målvaktsfordon, totalt sett. De fordonsrelaterade skulderna till det allmänna uppgår fortfarande till miljardbelopp, men det kan samtidigt konstateras att skuldsättningen är i avtagande och att det är fråga om ett förhållandevis litet antal personer som missbrukar systemet (se kapitel 3). Det nuvarande systemet kan dock upplevas som orättvist och inkonsekvent för den majoritet av fordonsägare som gör rätt för sig. Det finns därför också en risk att den allmänna betalningsmoralen sjunker om ingen reglering kommer till stånd.

### 11.9.3 Bakgrund och tidigare konsekvensanalys

I samband med 2010 års vägtrafikregisterutredning inhämtades en extern konsultrapport, Kostnader och intäkter för införande av beloppsgräns för registrering av nya bilägare i Vägtrafikregistret. Rapporten finns tillgänglig som en bilaga till betänkandet SOU 2010:76. Det har inte tagits fram någon ny konsultrapport i samband med denna utredning. Beräkningarna i detta avsnitt är således utredarens egna, baserade på information som inhämtats från företrädare för kommunerna, Polismyndigheten, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Trafikverket, Trafikförsäkringsföreningen och Motorbranschens Riksförbund. I det följande hänför sig utredaren i vissa delar till 2010 års konsultrapport. Följande ska dock särskilt noteras. Beräkningarna i konsultrapporten utgår från alla registreringar av fordon som sker i vägtrafikregistret, trots att det underliggande lagförslaget avgränsades till enbart ägarbyten. Eftersom även nuvarande förslag begränsar sig till ägarbyten, utgår utredarens beräkningar enbart från registrering av just ägarbyten.

Detta förhållande gör att konsekvensberäkningen för framförallt bilförsäljningsbranschen skiljer sig från 2010 års beräkningar. Vidare innebär utredarens förslag ett annat krav på systemutveckling än den konstruktion som övervägdes 2010. Det tidigare förslaget byggde på en ansvarsfördelning mellan Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten. Det nuvarande förslaget innebär, förenklat uttryckt, att ansvaret för systemutveckling läggs helt på Transportstyrelsen. Detta påverkar konsekvensberäkningarna för framförallt Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten. Beräkningarna i 2010 års rapport bedöms mot denna bakgrund, och med hänsyn till att de ligger 10 år tillbaka i tiden, med viss försiktighet.

#### **11.9.4 Konsekvenser för det allmänna**

##### **Förslaget om att vägra ägarbyte vid skulder över 50 000 kr**

Förslaget kommer att beröra ca 6 000 fordonsägare med ett sammanlagt fordonsinnehav om ca 80 000 fordon (se avsnitt 3.7.4). Förutsatt att korrekt information om en köparens fordonsrelaterade skuldbörda kommer att finnas lättillgänglig, kan förslaget komma att leda till ökade intäkter (eller snarast till en minskad nettoskuldsättning) för stat och kommun beträffande de fordonsrelaterade skatterna och avgifterna. Den kvantifierbara vinsten för samhället skulle därmed bestå i en minskning av de fordonsrelaterade skulderna. Personer som inte har för avsikt att göra rätt för sig skulle få svårare att dölja sig bakom en fordonsmålvalt. Antalet fordonsmålvalter skulle minska och fordonsrelaterade skatter och avgifter skulle därmed i större utsträckning komma att betalas av den registrerade ägaren. En bestämmelse som försvårar för fordonsmålvalter bedöms också påverka betalningsmoralen i allmänhet positivt. Det är svårt att kvantifiera hur stor den minskade nettoskuldsättningen avseende de fordonsrelaterade skulderna totalt skulle bli. Enligt konsultrapporten som togs fram 2010 uppskattades den minskade nettoskuldsättningen till 88 mnkr under en femårsperiod om beloppsgränsen sattes till 50 000 kr.

Det finns emellertid en överhängande risk för att förslaget får motsatt effekt. Risken är att den nya bestämmelsen kringgås genom att problematiken i stället sprids på fler fordonsmålvalter. Utredaren bedömer att det inför en fordonsförsäljning kommer vara omöjligt

för en säljare att på förhand fullständigt försäkra sig om att ägarbytet kan gå igenom. Det kan exempelvis finnas redan förfallna och obetalda skulder som inte framgår vid en kontroll mot vägtrafikregistret. Vidare, om anmälan om ägarbyte inkommer mer än 10 dagar efter ägarbytet finns en risk att köparen under denna tid drar på sig ytterligare skulder som medför att ägarbytet inte kan godkännas. Det är därför troligt att förslaget leder till att antalet ofrivilliga fordonsmålvakter ökar. Sammanfattningsvis är det utredarens bedömning att antalet fordonsmålvakter och nettoskuldbördan avseende de fordonsrelaterade skulderna riskerar att öka om förslaget införs.

### **Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud**

Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud innebär att det fortsatt kommer att saknas en begränsning av det antal ägarbyten en person kan registrera i vägtrafikregistret. För att alternativet ska kunna leda till en minskning av de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna, är det en förutsättning att användningsförbudet fungerar effektivt i praktiken. Det innebär att Polismyndigheten både måste ges och utnyttja de utökade ingripandemöjligheter som föreslås beträffande dessa fordon. Under dessa förutsättningar bedöms den föreslagna regleringen kunna fungera mycket effektivt. Ca 6 000 fordonsägare med ett sammanlagt fordonsinnehav om ca 80 000 fordon kommer beröras av förslaget (se avsnitt 3.7.4). Även brukarna av målvaktsfordonen kommer att träffas av bestämmelsen. Utöver de faktiska ingripanden som kommer att möjliggöras, kan bestämmelsen även förväntas fungera preventivt. Förslaget innebär att det inte kommer vara lika attraktivt att använda sig av en fordonsmålvalt, eftersom risken är stor att fordonet stoppas och omhändertas av polisen ute i trafiken. Vidare kommer de fordon som omhändertas inte längre att ge upphov till fordonsrelaterade skatter och avgifter. Utredaren bedömer därför att förslaget kommer innebära en betydande minskning av nettoskuldssättningen samt ett effektivt förebyggande av nya skulder. Den beräknade vinsten är beroende av hur effektivt regleringen utnyttjas av Polismyndigheten och av hur beteendemönstret bland brukarna av målvaktsfordonen påverkas. Det handlar sannolikt om vinster vida

överstigande de 88 mnkr under en femårsperiod som uppskattades 2010 för alternativet med en bestämmelse om vägran av ägarbyte.

### 11.9.5 Konsekvenser för Transportstyrelsen

#### Förslaget om att vägra ägarbyte vid skulder över 50 000 kr

Förslaget får stora konsekvenser för Transportstyrelsen, inte minst med hänsyn till att det sker tusentals ägarbyten varje dag. Ett beslut att vägra registrera en fordonsägare är ett myndighetsbeslut som kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. För att Transportstyrelsen ska kunna fatta korrekta beslut om att vägra ägarbyte, måste information om fordonsägares skuldsättning sammanställas på individnivå i myndighetens register. I vägtrafikregistret sammanställs de fordonsrelaterade skulderna som utgångspunkt inte på individnivå, utan på fordonsnivå. Efter införandet av målvaktsparagrafen har viss systemutveckling skett för att sammanställa information på individnivå. Förslaget innebär enligt företrädare för Transportstyrelsen att ytterligare och omfattande systemutveckling kommer att krävas. Förslaget innebär vidare att Transportstyrelsen måste tillhandahålla nödvändiga informationstjänster till framförallt allmänheten, bilhandlare och Polismyndigheten. Uppgiften om att en person kan eller inte kan genomföra ett ägarbyte behöver göras lättillgänglig och nya sökbegrepp måste införas. Det måste även införas en spärr för bilhandlares direktanmälningar av ägarbyten samt ett system för hur flera anmälningar som kommer in under samma dag ska hanteras. Transportstyrelsen kommer att behöva genomföra interna utbildningsinsatser och större externa informationsinsatser, främst beträffande vikten av att kontrollera att en köpare kan registreras som ägare. Informationsinsatserna bedöms kostsamma men nödvändiga för att bestämmelsen ska få effektivt genomslag.

Enligt företrädare för Transportstyrelsen är de engångskostnader som uppskattades för 2010 års förslag daterade. Nuvarande förslag bedöms medföra betydande engångskostnader i form av systemutbyggnad (drygt 20 mnkr), utbildningsinsatser (ca 5 mnkr) och informationsinsatser (2–10 mnkr/år under två års tid), totalt minst 30 mnkr. Alternativet med en takregel skulle troligen innebära en något lägre engångskostnad eftersom det skulle vara systemtekniskt

enklare för Transportstyrelsen att tillhandahålla uppgifter om fordonsinnehav. Som tidigare redogjorts för i avsnitt 6.5 är detta alternativ av andra skäl inte att förorda.

Enligt företrädare för Transportstyrelsen innebär förslaget också omfattande löpande driftskostnader i form av framförallt systemunderhåll och personal. En markant tillströmning av ärenden i kundtjänst och en tydlig ökning av utrednings- och överklagandeärenden förväntas, främst med hänsyn till den problematik med ofrivilliga målvakter och ”ägarlösa” fordon som förslaget oundvikligen kommer att innebära. I 2010 års rapport uppskattades de löpande kostnaderna till ca 28,5 mnkr under en femårsperiod. Med hänsyn till bl.a. det ökade fordonsbeståndet uppskattar företrädare för Transportstyrelsen de löpande kostnaderna till minst ca 35 mnkr under en femårsperiod. Totalt innebär förslaget kostnader om minst ca 65 mnkr under en femårsperiod. Kostnaderna bedöms inte rymmas inom ram och medför därmed en anslagsbelastning för Transportstyrelsen. Kostnader för IT-utveckling kan troligen lånefinansieras.

### **Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud**

Även alternativet med ett ägarbundet användningsförbud innebär krav på en relativt omfattande systemanpassning för Transportstyrelsens del. Precis som föregående alternativ blir det nödvändigt att skapa ett system för att sammanställa de fordonsrelaterade skulderna på individnivå. Vidare behöver Transportstyrelsen kunna tillhandahålla nödvändiga informationstjänster till framförallt allmänheten och Polismyndigheten. Såväl interna utbildningsinsatser som större externa informationsinsatser kommer att bli nödvändiga. Företrädare för Transportstyrelsen bedömer att den externa kommunikationen kommer att vara avgörande för att förslaget ska få ett effektivt genomslag. Mot denna bakgrund bedöms förslaget medföra ungefär samma betydande engångskostnader som förslaget att vägra ägarbyte. Kostnaden för systemuppbyggnad bedöms dock bli något lägre än de drygt 20 mnkr som uppskattas för förslaget om att vägra ägarbyte. Förslaget med ett ägarbundet användningsförbud bedöms vidare innebära betydande lägre löpande kostnader årligen, främst eftersom förslaget inte leder

till att vägtrafikregistret blir missvisande. Ett ägarbundet användningsförbud inträder automatiskt och kan således inte överklagas. En viss ökad tillströmning av ärenden i kundtjänst kan visserligen förväntas, i vart fall initialt, men inte lika många som vid alternativet att vägra ägarbyte. Företrädare för Transportstyrelsen uppskattar att förslaget kommer medföra löpande driftskostnader avseende framförallt systemunderhåll och personal om 2–3 mnkr årligen, dvs. totalt 10–15 mnkr under en femårsperiod. Vid en samlad bedömning uppskattas alternativet med ett ägarbundet användningsförbud både blir enklare och billigare (totalt ca 40 mnkr under en femårsperiod) att implementera jämfört med förslaget att vägra ägarbyte. Kostnaderna bedöms inte rymmas inom ram och medför därmed en anslagsbelastning för Transportstyrelsen. Kostnader för IT-utveckling kan troligen lånefinansieras.

#### **11.9.6 Konsekvenser för Kronofogdemyndigheten**

Såväl förslaget med att vägra ägarbyte som förslaget med ett ägarbundet användningsförbud begränsas till att avse skulder som framgår av vägtrafikregistret. Kronofogdemyndigheten har redan ett befintligt system för att föra över nödvändiga uppgifter om fordonsrelaterade skulder till Transportstyrelsen. Inget av förslagen innebär alltså någon skyldighet för Kronofogdemyndigheten att förse Transportstyrelsen med någon ytterligare information utöver vad som sker idag. Vägtrafikregistret kommer dock inte att innehålla några sökbara uppgifter om skuldnivåer, endast uppgift om att ägarbyte inte är möjligt att genomföra, alternativt att fordonet omfattas av ett ägarbundet användningsförbud. Det är därför troligt att Kronofogdemyndigheten kommer få ett ökat antal förfrågningar från allmänheten om sammanställd information beträffande restförda fordonsrelaterade skulder på personnivå. Detta gäller särskilt förslaget med en möjlighet att vägra ägarbyte. Det kan förväntas att säljare av fordon i dessa fall kommer att vända sig till Kronofogdemyndigheten för att försäkra sig om att ett ägarbyte verkligen kan genomföras. En ökad tillströmning i kundtjänst och e-tjänster är således att vänta, i vart fall inledningsvis. Kronofogdemyndigheten har redan ett befintligt system för att tillhandahålla nödvändiga informationstjänster till allmänheten. Den eventuella

kostnadsökning som ett ökat antal förfrågningar kan innebära bedöms därför kunna rymmas inom ram.

Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud bedöms inte medföra någon större ökning av antalet förfrågningar till Kronofogdemyndigheten och därmed inte heller något behov av systemanpassning eller några ökade kostnader för myndighetens del. Förslaget förväntas snarast leda till positiva effekter för Kronofogdemyndigheten. Om det ägarbundna användningsförbudet leder till en minskad nettoskuldssättning innebär detta i sin tur till en minskad arbetsbörda för Kronofogdemyndigheten.

### 11.9.7 Konsekvenser för Sveriges Domstolar

#### Förslaget om att vägra ägarbyte vid skulder över 50 000 kr

Transportstyrelsens beslut att vägra registrera ett ägarbyte eller att inte medge undantag kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. I vart fall övergångsvis kan förslaget komma att innebära ett ökat antal överklaganden och därmed en ökad måltillströmning i förvaltningsrätt. I 2010 års konsultrapport angavs att förslaget enligt domstolarnas egen bedömning skulle leda till en ökad måltillströmning i förvaltningsrätt om 100–300 mål per år. Utredaren finner inte anledning att göra någon annan bedömning. Överklagandena kommer att handläggas av förvaltningsrätten i Karlstad som ”övriga mål”. Genomsnittlig styckkostnad för ett mål som handläggs som övrigt mål i förvaltningsrätt är 7 633 kr, se Domstolsverkets årsredovisning för 2019. Den årliga ökade kostnaden för förvaltningsrätten i Karlstad kan därmed förväntas ligga i intervallet 0,8–2,4 mnkr. Företrädare för Domstolsverket bedömer att en sådan kostnadsökning sannolikt inte kan hanteras inom ram och att kostnaden bör täckas av ett anslagstillskott. Härtill kommer viss kostnad för prövning i överrätt där styckkostnaderna per mål är högre, men där prövningstillstånd krävs. Överklagandefrekvensen i kammarrätt är ca 20 procent och till Högsta förvaltningsdomstolen ca 30 procent, allt enligt statistik från 2019. Eventuella ökade kostnader i överrätt bedöms mot denna bakgrund kunna rymmas inom ram.

Förslaget kan eventuellt leda till viss ökad måltillströmning även i allmänna domstolar. Tvister uppstår redan idag kring fordons-

målvakter när en ny ägare inte har kunnat registreras. Det ökade antalet tvister bedöms bli relativt få och en eventuellt ökad kostnad för allmänna domstolar beräknas därför kunna rymmas inom ram.

### **Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud**

Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud bedöms inte medföra några större kostnader för Sveriges Domstolar. Ett ägarbundet användningsförbud inträder automatiskt och kan inte överklagas. Underliggande beslut om skatter och beslut om att inte medge undantag kan leda till domstolsprövning, men enligt utredarens bedömning kommer antalet överklagade beslut att bli få (jfr även övervägandena i prop. 2014/15 utgiftsområde 22 s. 76). Eventuellt ökade kostnader för Sveriges Domstolar bedöms därför rymmas inom ram.

### **11.9.8 Konsekvenser för den yrkesmässiga handeln med begagnade bilar**

#### **Förslaget om att vägra ägarbyte vid skulder över 50 000 kr**

I 2010 års konsultrapport bedömdes förslaget innebära löpande kostnader för hela den yrkesmässiga handeln med bilar. Beräkningarna utgick från försäljning av personbilar och inkluderade såväl nybilsförsäljningar som begagnatmarknaden. Eftersom det nuvarande förslaget endast avser ägarbyten bedömer utredaren att förslaget inte får några konsekvenser för den yrkesmässiga handeln med nya bilar. Enligt utredaren påverkar förslaget alltså endast branschen för yrkesmässig handel med begagnade bilar. Enligt statistik från SCB finns ca 6 600 företag i Sverige som sysslar med fordonshandel, dvs. handel med såväl nya som begagnade fordon. Företrädare från Motorbranschens Riksförbud (MRF) uppskattar att det idag sker cirka 370 000 transaktioner av begagnade bilar per år inom den yrkesmässiga handeln.

Enligt 2010 års rapport innebar förslaget två typer av kostnader för den yrkesmässiga bilhandeln, nämligen kostnad för kontroll mot vägtrafikregistret om ägarbytet kan genomföras (ca 30 mnkr/år) och kostnad för en stoppad affär (ca 0,5 mnkr/år), totalt ca 153 mnkr



under en femårsperiod. Siffrorna får enligt utredaren bedömas med viss försiktighet, dels för att hela den yrkesmässiga bilhandeln inräknades, dels för att uppskattningen byggde på en rad olika antaganden.

För att undvika att bilhandlare av misstag anmäler ett otillåtet ägarbyte, måste dagens möjlighet till direktanmälan förses med en spärr. När det gäller kostnaden för kontroll, dvs. bilhandlarens nedlagda arbetstid, gör utredaren följande bedömning. Kostnaden uppskattades 2010 till fem minuters arbetstid. Yrkesmässiga bilhandlare behöver redan idag kontrollera om en kund kan registreras som ägare till fordonet innan affären genomförs. Information om att ägarbyte inte kan genomföras ska kunna fås direkt från vägtrafikregistret. Bilhandlarna har direktåtkomst till registret och utredaren bedömer därför att förslaget kommer att innebära en marginellt ökad tidsåtgång i verksamheten. Kontrollen bör, i vart fall för större aktörer, kunna ske relativt enkelt med hjälp av en automatiserad tjänst. Fem minuter framstår mot denna bakgrund som en generös bedömning, men förutsätter samtidigt att korrekta uppgifter om en köparens skuldbörda finns lättillgänglig i vägtrafikregistret. Vid ett antagande om 5 minuters extra arbetstid för kontroll, en timkostnad om 600 kr och ett uppskattat antal årliga transaktioner om 370 000 får man fram en årlig löpande kostnad för branschen om ca 18,5 mnkr. Kostnaden får enligt utredaren betraktas som en grov uppskattning.

När det gäller branschens kostnader för stoppade affärer gör utredaren följande bedömning. I 2010 års konsultrapport bedömdes hela den yrkesmässiga bilhandelns kostnader för stoppade affärer uppgå till ca 0,5 mnkr årligen, baserat på en uppskattning om totalt ca 700 stoppade fordonsaffärer/år à 600 kr (motsvarande en timmes nedlagd arbetstid). Enligt utredaren avsåg kostnad för en stoppad affär huvudsakligen uteblivna affärer med nytillverkade och importerade bilar, vilka inte omfattas av det nuvarande förslaget. Däremot kan felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret om en köparens skuldbörda leda till att ägarbyte inte kan genomföras. Antalet stoppade affärer är svåra att kvantifiera, men det kan förmodas att det handlar om ett inte obetydligt antal. Förslaget bedöms därmed medföra även vissa kostnader för stoppade affärer.

### Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud

Förslaget bedöms inte påverka den yrkesmässiga handeln med begagnade bilar.

#### 11.9.9 Konsekvenser för företag med en stor fordonspark

Exempel på företag med en stor fordonspark som kan komma att påverkas av förslaget är åkerier, taxi- och bussbolag samt företag i hyrbils-, kredit- eller leasingbranschen. I sammanhanget kan nämnas att ca 30–40 procent av alla nya personbilar till konsument tillhandahålls genom privatleasing.

Såväl förslaget med att vägra ägarbyte som förslaget med ett ägarbundet användningsförbud bedöms få relativt liten påverkan på dessa aktörer. Det är utredarens uppfattning att beloppsgränsen är satt så pass högt att förslagen inte bör innebära problem för företag som sköter sina betalningar. Vid korttidsuthyrning bör en beloppsgräns över 50 000 kr sällan eller aldrig vålla något problem för uthyraren. I leasingfallet kan det i avtal regleras vad som ska gälla om ett fordon blir föremål för ett omhändertagande p.g.a. skuldsättning. I de fall fordon omfattas av återtagandeförbehåll har säljaren dessutom möjlighet att agera om säkerheten är på väg att avsevärt försämrats. Om förslaget mot förmodan skulle vålla praktiska olägenheter, t.ex. om aktören har en stor fordonspark och av förklarliga skäl tillfälligt hamnat över beloppsgränsen förslås dessutom en möjlighet för Transportstyrelsen att i enskilda fall besluta om undantag.

#### 11.9.10 Konsekvenser för Trafikförsäkringsföreningen

##### Förslaget om att vägra ägarbyte vid skulder över 50 000 kr

Fordonsmålsvakter har som redogjorts för i avsnitt 3.7.4 och 5.3.4 omfattande skulder till Trafikförsäkringsföreningen (TFF). På motsvarande sätt som förslaget skulle kunna leda till att de fordonsrelaterade skulderna till det offentliga minskar, skulle även skuldsättningen avseende privaträttsliga trafikförsäkringsavgifter kunna minska. Det finns dock enligt utredaren en överhängande risk för att förslaget kommer innebära ökade kostnader för TFF.

Försäkringsbolagen använder i stor utsträckning vägtrafikregistret för att hantera försäkringsfrågor. Om förslaget leder till att vägtrafikregistret kommer att innehålla fler felaktiga uppgifter om ägarförhållanden kan dessa komma att flyta in i försäkringsärenden. Felaktiga ägaruppgifter kommer då i fler fall att ligga till grund för bedömning av vem som är försäkringstagare. I förlängningen kan det leda till att fel person påförs trafikförsäkringsavgift. TFF kan därmed komma att få ett ökat antal ärenden med personer (ofrivilliga fordonsmålvakter) som invänder att de inte är fordonets riktiga ägare och därför inte heller ska betala avgiften.

I 2010 års konsultrapport uppskattades att den ökade hanteringen skulle kosta TFF ca 22 mnkr under en femårsperiod vid en beloppsgräns över 50 000 kr. Med hänsyn till att beräkningarna byggde på en rad antaganden är det enligt utredaren svårt att bedöma hur och i vilken utsträckning förslaget skulle påverka TFF. Beräkningarna bör därför bedömas med försiktighet.

### **Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud**

Förslaget kan inte anses innebära någon risk för fler ofrivilliga fordonsmålvakter och bedöms därmed inte innebära några ökade kostnader för TFF. Förslaget kan tvärtom få positiva effekter eftersom fler personer kan förväntas betala sina trafikförsäkringar och skuldsättningen avseende trafikförsäkringsavgifter kan förväntas minska, jfr utredarens resonemang i avsnitt 10.9.4.

### **11.9.11 Konsekvenser för privata markägare**

#### **Förslaget om att vägra ägarbyte vid skulder över 50 000 kr**

På motsvarande sätt som förslaget kan leda till att de fordonrelaterade skulderna till det offentliga minskar, kan även skuldsättningen avseende privaträttsliga kontrollavgifter komma att minska. Även uppställning av målvaktsfordon på privat mark kan komma att minska. Det finns samtidigt en överhängande risk för att förslaget innebär fortsatta problem för privata markägare om antalet fordonsmålvakter i stället ökar till följd av förslaget.

### Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud

Förslaget kan inte anses innebära någon risk för fler fordonsmålvakter. Förslaget förväntas enbart leda till positiva effekter för privata markägare eftersom det totala antalet målvaktsfordon kan förväntas minska. Även skuldsättningen avseende kontrollavgifter kan förväntas minska, jfr utredarens överväganden i avsnitt 10.9.4.

#### 11.9.12 Konsekvenser för privatpersoner

##### Förslaget om att vägra ägarbyte vid skulder över 50 000 kr

Förslaget innebär inskränkningar i privatpersoners nyttjanderätt av ett fordon. Dessa inskränkningar bedöms proportionerliga och förenliga med egendomsskyddet. Förslaget innebär att alla fordonsägare som har fordonsskulder över 50 000 kr kommer att nekas ägarregistrering till fler fordon. Idag finns över 6 000 gäldenärer med fordonsrelaterade skulder överstigande 50 000 kr.

Förslaget kommer även få konsekvenser för den privata handeln med begagnade fordon. Antalet transaktioner inom den privata begagnatmarknaden är svårbedömt, men kan grovt uppskattas till 1,1 miljoner transaktioner årligen (totalt 1,5 miljoner ägarbyten avseende begagnade personbilar/lätta lastbilar minus 370 000 ägarbyten som härrör från den yrkesmässiga handeln). Det ska i sammanhanget understrykas att den ”privata handeln” är ett vitt begrepp. Begreppet omfattar enligt företrädare för MRF försäljning från icke bilhandlare till annan icke bilhandlare, vilket innefattar privatpersoner men också t.ex. företag som säljer sin tjänste- eller förmånsbil. Antalet transaktioner som endast avser privatpersoner bedöms därför vara avsevärt lägre än 1,1 miljoner.

Utredarens samlade bedömning är att förslaget kommer innebära att den privata handeln med begagnade fordon kommer att minska och att priserna på denna marknad kan komma att öka. Förslaget innebär framförallt ett utökat säljaransvar. Säljaren måste innan överlåtelsen kontrollera att köparen kan registreras som ägare till fordonet. Som utredaren tidigare redogjort för finns ingen möjlighet för säljaren att på förhand fullständigt försäkra sig om att ägarbytet kan gå igenom. Säljaren riskerar därmed att bli en ofrivillig

fordonsmålsvakt, dvs. att stå kvar med ansvaret för fordonet trots att det överlåtits. För köpare av fordon som inte kan registreras som ägare innebär förslaget inskränkningar i köparens nyttjanderätt. För personer som får sina personuppgifter utnyttjade och som inte har samtyckt till att registreras som fordonsägare får förslaget positiva konsekvenser. När beloppsgränsen är passerad för dessa personer kan ytterligare fordon inte registreras på dem. Det kan även komma att allmänt sett bli dyrare för privatpersoner att köpa ett begagnat fordon, inte minst eftersom förslaget bedöms innebära ökade kostnader för den yrkesmässiga branschen med begagnade bilar.

De samhällsekonomiska kostnaderna hänförliga till privatpersoner är enligt utredaren svåra att uppskatta. Förslaget kan innebära olika förändringar i beteenden vilket i sin tur kan ta sig olika kostnadsuttryck. Enligt 2010 års konsultrapport uppskattades de löpande samhällsekonomiska kostnaderna hänförliga till privatpersoner till ca 233 mnkr under en femårsperiod. I beräkningen innefattades kostnader för kontroll av köpare samt överklagande till förvaltningsdomstolarna, TFF och Transportstyrelsen. Uppskattningen byggde på en rad antaganden, bl.a. att det sker totalt 750 000 transaktioner årligen inom den privata handeln. Mot denna bakgrund och av tidigare anförda skäl bör siffrorna bedömas med försiktighet.

### **Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud**

Förslaget innebär inskränkningar i privatpersoners nyttjanderätt av ett fordon. Dessa inskränkningar bedöms proportionerliga och förenliga med egendomsskyddet. Minst 6 000 gäldenärer med ett sammanlagt fordonsinnehav om nästan 80 000 fordon kommer att beröras av förslaget. Förslaget får även konsekvenser för brukarna av dessa fordon. Förslaget innebär inskränkningar i dessa personers nyttjanderätt av fordonen eftersom ett fordon med ägarbundet användningsförbud blir otillåtet att använda i trafik och kan omhändertags av Polismyndigheten.

Förslaget innebär som huvudregel inga konsekvenser för en köpare av ett fordon som omfattas av ett ägarbundet användningsförbud. I motsats till alternativet att vägra ägarbyte bedöms förslaget därför inte innebära någon risk för ofrivilliga fordonsmålsvakter eller

något omsättningshinder på den begagnade fordonsmarknaden. Förslaget innebär dock en viss ökad risk för köpare av begagnade fordon. I tiden mellan fordonsöverlåtelsen och att ägarbytet registreras i vägtrafikregistret riskerar köparen att ett fordon med ett ägarbundet användningsförbud omhändertas. Ett sådant fordon bör därför inte användas av köparen i trafik förrän ägarbytet är registrerat i vägtrafikregistret.

## **11.10 Förslaget om utökade ingripandemöjligheter för Polismyndigheten**

### **11.10.1 Problem och alternativa lösningar**

Uppdraget och utredarens överväganden presenteras i kapitel 7. Syftet med förslaget är att motverka målvaktsproblematiken och att upprätthålla trafiksäkerheten. Utredaren har i samma kapitel redogjort för varför den alternativa, mindre ingripande, lösningen att införa ytterligare möjligheter till avskyltning inte bedöms tillräckligt effektiv.

### **11.10.2 Effekter av att ingen reglering kommer till stånd**

Att inte införa någon reglering skulle innebära fortsatta svårigheter för Polismyndigheten att agera mot målvaktsproblematiken, med de tidigare konstaterade följdverkningar som detta innebär.

### **11.10.3 Konsekvenser för det allmänna**

En utökad möjlighet för Polismyndigheten att omhänderta fordon vars ägare är belastade med fordonsrelaterade skulder bedöms få den enskilt största effekten på målvaktsproblematiken. Vinsterna med förslaget är ur det allmännas synpunkt flera. Ett omhändertagande förhindrar i första hand uppkomsten av ytterligare skulder hänförliga till fordonet. Såväl antalet fordonsmålvakter som antalet målvaktsfordon kan förväntas minska eftersom den nya ingripandemöjligheten gör det oattraktivt att bruka ett fordon som riskerar att omhändertas. Förslaget förväntas därmed leda till att de fordonsrelaterade skulderna till det offentliga minskar. Även skuld-

sättningen avseende privaträttsliga skulder som t.ex. trafikförsäkringsavgifter och kontrollavgifter kan förväntas minska. Andra följd effekter av förslaget är miljö- och trafiksäkerhetsvinster och en minskad problematik för privata markägare. Förslaget bedöms även få en positiv påverkan på det brottsförebyggande arbetet och leda till en effektivisering av det utökningsrättsliga regelverket. Eftersom ett exekutivt förfarande har företräde kommer förslaget innebära att Kronofogdemyndigheten kommer att kunna ta långt fler fordon i anspråk än vad som sker idag.

#### **11.10.4 Konsekvenser för Transportstyrelsen**

Oavsett vilket av utredarens alternativa förslag i kapitel 6 som genomförs, eller om inget av förslagen genomförs, krävs en liknande systemuppbyggnad för att Transportstyrelsen ska kunna förse Polismyndigheten med uppgifter om fordon och fordonsägare med fordonsrelaterade skulder över 50 000 kr. De ekonomiska konsekvenserna för Transportstyrelsen framgår närmare ovan under avsnitt 10.9.5.

#### **11.10.5 Konsekvenser för Polismyndigheten**

Förslaget innebär att minst 6 000 fysiska och juridiska personer samt ca 80 000 fordon kommer att omfattas av de nya bestämmelserna. Det är fråga om ett stort antal fordon som kommer att kunna omhändertags. Förslaget innebär emellertid en möjlighet, inte en skyldighet för Polismyndigheten att ingripa. Om de nya ingripande bestämmelserna utnyttjas, innebär dessa ett visst merarbete för Polismyndigheten. Initialt kommer detta innebära ökade kostnader för myndigheten. Kostnaderna kan dock hållas nere framför allt om Polismyndigheten kan utnyttja kommunala uppställningsplatser för omhändertagna fordon. De initialt ökade kostnaderna är osäkra att kvantifiera, men bedöms kunna rymmas inom ram. På sikt förväntas de nya bestämmelserna leda till minskade kostnader för Polismyndigheten genom att såväl antalet fordonsmålvakter som antalet målvaktsfordon minskar. Detta kommer i sin tur att innebära en minskad hantering för Polismyndigheten som redan idag årligen

omhändertar tusentals av dessa fordon med stöd av målvaktsparagrafen.

#### **11.10.6 Konsekvenser för Sveriges Domstolar**

Enligt utredarens bedömning kommer antalet överklagade beslut att bli så få att eventuellt ökade kostnader för Sveriges Domstolar kan rymmas inom ram.

#### **11.10.7 Konsekvenser för företag med en stor fordonspark**

En exemplifiering av företag med en stor fordonspark har presenterats i avsnitt 11.9.9. Dessa aktörer riskerar att få sina fordon omhändertagna om betalningar försenas. Det är dock utredarens uppfattning att beloppsgränsen är satt så pass högt att detta inte bör bli ett praktiskt problem för företag som sköter sina betalningar. Om problem mot förmodan skulle uppstå, finns en möjlighet för Transportstyrelsen att i enskilda fall besluta om undantag.

#### **11.10.8 Konsekvenser för privatpersoner**

Förslaget innebär inskränkningar i privatpersoners nyttjanderätt av ett fordon. Dessa inskränkningar bedöms proportionerliga och förenliga med egendomsskyddet. I tiden mellan köpet och registreringen av ägarbytet sker riskerar köparen att fordonet omhändertas om säljaren har fordonsrelaterade skulder över 50 000 kr. Köparen kan då inte använda sitt fordon förrän det löses ut, dvs. förrän alla skulder och kostnaderna för omhändertagandet är betalda. Motsvarande risker för en fordonsköpare finns redan idag när det gäller den s.k. målvaktsparagrafen i flyttningslagstiftningen, se avsnitt 5.6. Ett fordon bör därför inte användas av köparen i trafik förrän ägarbytet är registrerat i vägtrafikregistret.



## **11.11 Förslaget om vissa undantag från IAL**

### **11.11.1 Problem och lösning**

Uppdraget och utredarens överväganden presenteras i kapitel 8. Syftet med förslaget är att motverka nuvarande omsättningshinder av skuldbelastade fordon som tillfallit stat eller kommun med stöd av 6 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, LFF.

### **11.11.2 Alternativa lösningar och effekter av att ingen reglering kommer till stånd**

Utredaren har tidigare, i Ds 2018:33, lagt fram förslag på införande av ett bredare undantag som omfattar även en konkursförvaltares försäljningar av skuldbelastade fordon. Ett sådant förslag hade enligt utredaren varit mer konsekvent och tydligare för den enskilde. Det nuvarande uppdraget omfattar emellertid endast försäljningar med stöd av 6 § LFF, varför det tidigare förslaget inte läggs fram på nytt.

Om ingen reglering införs kommer det fortsatt råda ett omsättningshinder för skuldbelastade fordon som säljs av stat eller kommun med stöd av 6 § LFF. Detta innebär blir att fordon som egentligen skulle kunna säljas av stat eller kommun i stället skrotas eller säljs till ett väsentligt lägre värde. Verkställande myndighet kommer ha fortsatt dåliga möjligheter att få betalt för sina flyttningskostnader och eventuella felparkeringsavgifter som skulle kunna täckas av en försäljning. Det handlar uppskattningsvis om ett femtiotal skuldbelastade fordon årligen som säljs eller skulle kunna säljas med stöd av 6 § LFF. I snitt tas 8 fordon/år i anspråk.

### **11.11.3 Konsekvenser för det allmänna**

Förslaget förväntas underlätta omsättningen av skuldbelastade fordon som tillfaller stat eller kommun med stöd av 6 § LFF. Fler flyttade fordon som tillfallit verkställande myndighet kan därmed förväntas säljas i stället för att skrotas, alternativt kunna säljas till ett högre pris. Verkställande myndigheter kommer större utsträckning kunna tillgodogöra sig värdet av dessa fordon i form av ökade intäkter för flyttningskostnader och kommunerna även för felparkeringsavgifter. Det ska åligga den försäljande myndigheten att

anmäla försäljningen till Transportstyrelsen. Anmälningsplikten bedöms inte innebära några ökade kostnader eftersom en anmälan om ägarbyte ändå ska göras. De fordon som utredaren bedömer att stat eller kommun årligen skulle kunna sälja med stöd av 6 § LFF utgörs till största delen av fordon som flyttats med stöd av den s.k. målvaktsparagrafen. Regleringen kommer därmed huvudsakligen att beröra kommunerna och Polismyndigheten. Trafikverket bedöms endast marginellt påverkas av regleringen.

När det gäller vinsterna med förslaget gör utredaren följande bedömning. Ett femtiotal flyttade fordon/år bedöms vara i sådant skick att de kan säljas av stat eller kommun. Flyttningskostnaderna uppgår i snitt till 6 000 kr per fordon (se avsnitt 3.6.3). Förslaget innebär därmed intäkter för stat och kommun avseende flyttningskostnader om 300 000 kr per år. Härutöver kan försäljningslikviden komma att täcka en del av fordonsägarens fordonsrelaterade skulder (se närmare i avsnitt 5.12). Det kan vid en försiktig bedömning antas att försäljningslikviden vid varje försäljning kan täcka i snitt 10 000 kr av fordonsägarens fordonsrelaterade skulder. Förslaget skulle i så fall innebära även ökade intäkter, eller en minskad netto-skuldsättning, för det allmänna om 0,5 mnkr/år. Eftersom beräkningarna bygger på flera led av antaganden får de bedömas som grova uppskattningar. Förslaget bedöms dock inte medföra några ökade kostnader för de verkställande myndigheterna.

#### 11.11.4 Konsekvenser för Transportstyrelsen

För Transportstyrelsen innebär förslaget att uppgiften om att ett fordon har sålts av stat eller kommun med stöd av 6 § LFF ska registreras i vägtrafikregistret. Förslaget medför således behov av både förordningsändringar och teknikändringar i vägtrafikregistret.

Systemuppbyggnaden bör kunna samordnas med den IT-utveckling som kommer vara nödvändig med anledning av det nuvarande lagförslaget om undantag från ianspråktagande efter vissa exekutiva försäljningar (SFS 2020:508). Manuell hantering kommer att bli nödvändig eftersom systemet inte kan sortera ut kommunens eller Polismyndighetens fordonsförsäljningar. Företrädare för Transportstyrelsen uppger att de uppskattade kostnaderna för förslaget är svårbedömda. Engångskostnad för systemutveckling

bedöms till stor del rymmas inom ram för pågående projekt. De löpande kostnaderna, huvudsakligen manuell handläggning samt informations- och utbildningsinsatser, bedöms uppgå till 1,5–2 mnkr per år och bedöms till stora delar rymmas inom ramen för pågående anpassning till lagändring.

#### **11.11.5 Konsekvenser för Kronofogdemyndigheten**

Förslaget innebär att Kronofogdemyndigheten manuellt kommer att behöva kontrollera vilka skulder som kan respektive inte kan omfattas av ett ianspråktagande efter en försäljning av Polismyndigheten eller en kommun. Förslaget innebär dock inte en ökad arbetsbörda eller någon ny arbetsuppgift för myndigheten. Kronofogdemyndigheten är redan skyldiga att göra nämnda kontroll inför varje ianspråktagande eftersom det den 1 januari 2021 ska införas ett förbud att ianspråka fordon för skulder som uppkommit före eller samma dag som en exekutiv försäljning. Det rör sig om ett fåtal ärenden eftersom det i snitt sker endast 8 ianspråktaganden per år. Förslaget medför enligt företrädare för Kronofogdemyndigheten inte några ökade kostnader för myndigheten.

#### **11.11.6 Konsekvenser för privatpersoner**

Genom förslaget undanröjs nuvarande omsättningshinder. Regelverket blir mer konsekvent och tydligare för den enskilde eftersom motsvarande reglering ska införas beträffande exekutiva försäljningar. Fler personer kan förväntas bli intresserade av att köpa skuldbelastade fordon av staten eller kommunen. Förslaget bedöms inte medföra några ökade kostnader för privatpersoner, utöver att det kan komma att bli något dyrare att köpa ett skuldbelastat fordon av stat eller kommun.

### 11.12 Ikraftträdande m.m.

**Förslag:** Samtliga författningsändringar ska träda i kraft den 1 juli 2021.

**Bedömning:** Några särskilda övergångsregler bör inte införas.

De författningsändringar som föreslås i denna promemoria bör träda i kraft samtidigt. Med hänsyn till framför allt de relativt omfattande systemanpassningar som flera av förslagen kräver för Transportstyrelsens del, samt de olika informations- och utbildningsinsatser som i flera fall krävs, bedöms förslagen kunna träda i kraft tidigast den 1 juli 2021.

Det saknas skäl att införa särskilda övergångsregler. Sådana regler skulle enligt utredaren innebära ett oproportionerligt stort administrativt merarbete. Enligt utredarens bedömning finns inget som hindrar retroaktiv lagstiftning i detta sammanhang, jfr 2 kap. 10 § regeringsformen. Författningsändringarna ska därför tillämpas även på sådana skatter och avgifter som har beslutats och debiterats före ikraftträdandet.

## 12 Författningskommentar

### 12.1 Förslaget till lag (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon

#### 1 §

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde.

I *första stycket* anges att lagen innehåller bestämmelser som ger Polismyndigheten möjlighet att omhänderta ett fordon om fordonets ägare har stora fordonsrelaterade skulder *eller* om fordonet omfattas av ett ägarbundet användningsförbud. Formuleringarna i första och andra punkten är alternativa och beroende av om förslaget om ett ägarbundet användningsförbud införs eller inte. På motsvarande sätt förslås lagen alternativt benämnas lagen om omhändertagande av fordon med ägarbundet användningsförbud.

I *andra stycket* anges att föremål som finns på eller i ett fordon ska anses höra till fordonet. Dessa föremål hanteras följaktligen på samma sätt som själva fordonet.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5, 7.11 och 7.17.

#### 2 §

I paragrafen definieras vissa uttryck i lagen. Av *första punkten* framgår att med *fordonsrelaterade skulder* avses obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter eller infrastrukturavgifter samt eventuellt tillkommande sanktionsavgifter. Skulderna behöver inte vara restförda hos Kronofogdemyndigheten. Det handlar således om sådana skulder som framgår vid en kontroll mot vägtrafikregistret. I *andra punkten* definieras *fordonets ägare* som den som vid tidpunkten för Polismyndighetens beslut är antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register. Detta gäller oavsett om någon

annan senare retroaktivt antecknas som ägare i vägtrafikregistret. Det är alltså inte möjligt att i efterhand förändra de förutsättningar som gällde vid beslutet genom att låta registrera en annan fordonsägare med stöd 5 kap. 2 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning (FFRA). Vad som sägs om fordonets ägare gäller, i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, innehavaren, och i fråga om avregistrerat fordon, den som senast varit antecknad som fordonets ägare. Om ett barn är registrerad ägare till ett fordon, eller innehar ett fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller med nyttjanderätt under minst ett år, gäller vad som sägs om fordonets ägare den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte om den underårige har förärbhörighet för fordonet. Definitionen av fordonets ägare överensstämmer med hur motsvarande uttryck definieras i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (LFF) när det gäller registreringspliktiga fordon.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5.5.

### 3 §

I paragrafen anges på vilken grund som Polismyndigheten får omhänderta ett fordon.

Enligt *första stycket* får Polismyndigheten omhänderta ett fordon om fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kr *eller* om fordonet omfattas av ett ägarbundet användningsförbud. Vad som i lagen avses med fordonsrelaterade skulder framgår av 2 § 1 och vad som avses med ett ägarbundet användningsförbud framgår av den föreslagna bestämmelsen i 26 a § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning. Formuleringarna i första och andra punkten är alternativa och beroende av om förslaget om ett ägarbundet användningsförbud införs eller inte. Grunden för omhändertagande gäller oavsett var fordonet anträffas. Det spelar således ingen roll om fordonet anträffas i trafik eller om det står parkerat. Detta innebär i sin tur att den s.k. målvaktsparagrafen i flyttningslagstiftningen kan vara parallellt tillämplig. Polismyndigheten får då välja med stöd av vilket regelverk man väljer att flytta eller omhänderta aktuellt fordon.

I *andra stycket* anges att polisman som har beslutat om omhändertagande av ett fordon enligt första stycket skyndsamt ska anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå. Syftet är att förmannen ska kunna upphäva ett uppenbart felaktigt beslut. Stycket är utformat med 2 § andra stycket lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (hindrandelagen) som förebild.

I *tredje stycket* finns en bestämmelse om underrättelseskyldighet till Kronofogdemyndigheten. Bestämmelsen innebär att ett exekutivt förfarande har företräde framför ett ingripande enligt lagen. Stycket är utformat med 2 a § FFF som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.5 och 7.6.

#### 4 §

I paragrafen anges under vilka förutsättningar Polismyndigheten får besluta om omedelbar skrotning av ett omhändertaget fordon.

I *första stycket* anges att värdegränsen är satt till en femtedel av prisbasbeloppet. Polisman kan själv eller med stöd av värderingsman uppskatta fordonets värde. Uppgifter av betydelse för värdet bör antecknas i protokoll, t.ex. bilmärke, skick, årsmodell och miltal, se 14 §.

I *andra stycket* framgår att polisman som beslutat om omedelbar skrotning av ett fordon enligt första stycket skyndsamt ska anmäla det till sin förman. Syftet är att förmannen ska kunna upphäva ett uppenbart felaktigt beslut. Stycket är utformat med 2 § andra stycket hindrandelagen som förebild.

I *tredje stycket* anges att fordonet får skrotas omedelbart oavsett vem som körde fordonet vid tillfället.

Övervägandena finns i avsnitt 7.7.

#### 5 §

I paragrafen stadgas att de s.k. behovs- och proportionalitetsprinciperna ska beaktas när åtgärder vidtas enligt lagen. Att proportionalitetsprincipen ska iaktas innebär bl.a. att beslut kan underlåtas i det enskilda fallet beträffande en åtgärd som i och för sig är tillåten, om åtgärden inte kan anses proportionerlig. Exempelvis kan den situationen förekomma att fordonsägaren är föremål för skuldsanering. En bedömning får göras i det enskilda

fallet. Bestämmelsen är utformad med 6 § hindrandelagen som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.8.

## 6 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur berörda personer ska underrättas om beslut enligt 3 och 4 §§. En förutsättning för att Polismyndigheten ska kunna sälja eller skrota fordonet är att underrättelsen har delgetts berörda personer.

Av *första stycket* framgår att ett beslut ska delges snarast. I fråga om kretsen av personer som ska delges ska fordonets ägare och i förekommande fall föraren delges beslutet. Vem som anses som fordonets ägare framgår av 2 § 2. Om det är känt att även någon annan berörs av åtgärden, ska också denne delges. Underrättelsen ska innehålla information om hur fordonet kan komma att hanteras, under vilka förutsättningar som fordonet kan fås åter och möjligheten att begära omprövning. Stycket är utformat med 11 § hindrandelagen som förebild.

I *andra stycket* finns en särskild delgivningsbestämmelse avseende fordonets ägare. Stycket är utformat med 5 § LFF som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.9.

## 7 §

Paragrafen anger att ett omhändertagande ska upphöra om det inte längre finns skäl för den. Det finns alltså en skyldighet att fortlöpande ompröva behovet av åtgärden. Ett uppenbart felaktigt beslut ska undanröjas omedelbart. Att en förutsättning brister ska också leda till att åtgärden upphör. Bestämmelsen är utformad med 10 § hindrandelagen som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.12.

## 8–9 §§

I paragraferna anges att fordonets ägare är skyldig att ersätta kostnaden för omhändertagandet och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Polismyndigheten behöver inte lämna ut ett omhändertaget fordon förrän alla de fordonsrelaterade skulder som fordonets ägare är betalningsansvarig för är betalda. Detta gäller även om fordonet byter ägare efter omhändertagandet. Vilka skulder som avses och vem som avses med fordonsägare framgår av 2 §.



Fordonsägaren måste alltså göra sig helt fri från sina fordonsrelaterade skulder innan fordonet behöver lämnas ut. Bestämmelserna är utformade med 7–8 §§ LFF som förebilder.

Övervägandena finns i avsnitt 7.10 och 7.12.

### 10–11 §§

I paragraferna stadgas vad som händer om ett omhändertaget fordon inte löses ut enligt 9 §. Enligt 10 § tillfaller fordonet som huvudregel Polismyndigheten om det inte har lösts ut inom en månad från delgivning av beslut om omhändertagande. Om beslutet överklagas och domstolen beslutar att åtgärden ska bestå, tillfaller fordonet i stället Polismyndigheten vid den senare tidpunkt när domstolsbeslutet fått laga kraft. Att fordonet ”tillfaller” Polismyndigheten innebär en äganderättsövergång. Ett fordon som tillfaller Polismyndigheten ska hanteras på det sätt som anges i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. (förfarandelagen). Detta innebär att Polismyndigheten t.ex. kan sälja eller förstöra fordonet om förutsättningarna för detta är uppfyllda. Av förfarandelagen framgår även hur ett överskott från en eventuell försäljning ska hanteras.

Övervägandena finns i avsnitt 7.12.

### 12 §

I *första stycket* anges till vem ett omhändertaget fordon ska lämnas ut när omhändertagandet upphört. Huvudregeln är att fordonet ska lämnas ut till den från vilken fordonet omhändertogs. I de allra flesta fallen bör det vara föraren eller fordonsägaren. Om särskilda skäl finns kan fordonet lämnas till någon annan, t.ex. om en behörig person uppdrar åt någon annan att hämta fordonet.

I *andra stycket* stadgas vad som händer om fordonet inte hämtas ut efter att ett omhändertagande har upphört. Fordonet ska då hanteras enligt bestämmelserna i förfarandelagen. Bestämmelsen är utformad med 17 § hindrandelagen som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.12.

### 13 §

Paragrafen innehåller en bestämmelse om underrättelse när ett omhändertagande har upphört. Föraren och fordonets ägare ska underrättas om att fordonet kan hämtas. Om fordonet

omhändertagits från någon annan, ska också denne underrättas. Underrättelsen ska även innehålla information om hur fordonet kan komma att hanteras. Bestämmelsen är utformad med 18 § hindrandelagen som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.12.

#### 14 §

I paragrafen ställs krav på att det ska föras protokoll över beslut enligt lagen. Det anges i punktform vilka uppgifter som ska anges. Bestämmelsen är utformad med 19 § hindrandelagen och 27 § polislagen som förebilder.

Övervägandena finns i avsnitt 7.13.

#### 15 §

I paragrafen regleras den omprövning som Polismyndigheten ska göra på uttrycklig begäran.

Omprövning enligt denna bestämmelse förutsätter enligt *första stycket* att föraren eller fordonets ägare skriftligen begär detta. Av 7 § framgår att en fortlöpande prövning av behovet av åtgärden alltid ska ske. Polismyndighetens omprövning ska göras skyndsamt. Polismyndigheten kan t.ex. upphäva omhändertagandet om bristerna har avhjälpits, dvs. de fordonsrelaterade skulderna och eventuella kostnaderna för omhändertagande har betalats, eller om beslutet av någon anledning varit oriktigt.

I *andra stycket* anges att Polismyndigheten ska ange skälen för ett beslut om att åtgärden ska bestå. Beslutet ska vara skriftligt. Fordonets ägare, och i förekommande fall även föraren, ska underrättas om och hur beslutet kan överklagas. Paragrafen är utformad med 12 § hindrandelagen som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.14.

#### 16 §

Paragrafen innehåller en forumregel. Enligt bestämmelsen får ett beslut som innebär att ett omhändertagande ska bestå överklagas utan begränsning i tiden. Den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden har vidtagits är behörig att pröva överklagandet. Övriga beslut enligt lagen får inte överklagas. Endast beslut av Polismyndigheten enligt 15 § som innebär att ett omhändertagande ska bestå får således överklagas. Ett beslut om omedelbar skrotning får däremot inte

överklagas. Bestämmelsen är utformad med 13 § hindrandelagen som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.14.

### 17 §

Paragrafen reglerar domstolens handläggning och stadgar att lagen (1996:242) om domstolsärenden ska tillämpas. Bestämmelsen är utformad med 14 § hindrandelagen som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.14.

### 18 §

Av paragrafen framgår att domstolens beslut ska utmynna i att åtgärden antingen ska upphöra eller att den tills vidare ska bestå. Bestämmelsen är utformad med 15 § hindrandelagen som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.14.

### 19 §

Enligt paragrafen ska Polismyndigheten upphäva omhändertagandet om skälen för åtgärden har upphört. Även efter det att Polismyndigheten fattat ett beslut enligt 15 § om att åtgärden ska bestå, ska myndigheten alltså upphäva omhändertagandet om förutsättningarna för åtgärden inte längre föreligger. Polismyndigheten får upphäva ett beslut om åtgärd även om detta är eller har varit föremål för domstolsprövning. Om Polismyndigheten upphäver åtgärdsbeslutet under tiden som frågan handläggs av domstol, bör myndigheten underrätta domstolen om att åtgärden har upphört. Bestämmelsen är utformad med 16 § hindrandelagen som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.12 och 7.14.

### 20 §

I paragrafen stadgas att Polismyndigheten får meddela ytterligare föreskrifter för verkställigheten av lagen. Det kan t.ex. röra sig om vem som ska ansvara för protokollföring, utformning av standardformulär, närmare bestämmelser om hur underrättelse till Kronofogdemyndigheten och värdering lämpligen sker etc.

Övervägandena finns i avsnitt 7.7, 7.10, 7.12, 7.13, 7.15 och 7.16.

## 12.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.

### 1 §

Ändringen innebär att det införs en *ny punkt 7* som innebär att lagen blir tillämplig på fordon som omhändertagits med stöd av lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon och som därefter tillfallit Polismyndigheten eller som inte har hämtats ut när omhändertagandet upphört. Bestämmelsen är utformad med 1 § 6 som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.12.

### 2 d §

Paragrafen är ny och reglerar hur länge ett fordon som omhändertagits med stöd av lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon ska finnas tillgängligt hos Polismyndigheten. Enligt bestämmelsen ska fordonet finnas tillgängligt i minst en månad. När det gäller ett omhändertagande som består, börjar fristen löpa när delgivning av beslut om omhändertagande har skett, se 6 § lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon. Om beslutet om omhändertagande överklagas kan fordonet komma att behöva finnas tillgängligt längre än en månad, se 10 § 2 nämnda lag. När det gäller ett omhändertagande som har upphört, börjar fristen löpa när underrättelse om att omhändertagandet upphört har delgetts, se 13 § nämnda lag. Om fordonet inte hämtas ut när den angivna fristen löpt ut ska det hanteras på sätt som anges i förfarandelagen. Bestämmelsen är utformad med 2 c § som förebild.

Övervägandena finns i avsnitt 7.12.

### 7 §

Genom ändringen i *första stycket* införs en rätt för en ägare eller annan som har rätt till fordon som omhändertagits enligt lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon att få fordonet utlämnat till sig efter beslut av Polismyndigheten, om fordonet inte redan har sålts eller förstörts.

Övervägandena finns i avsnitt 7.12.

## 8 §

I *första stycket* anges att försäljning av egendom som tagits i förvar eller omhändertagits med stöd av uppräknade lagar sker för statens räkning. I uppräknningen har lagts den nya lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon.

Övervägandena finns i avsnitt 7.12.

## 12.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

### 1 §

I en *ny fjärde punkt i första stycket* införs en definition av vem som i lagen avses med *fordonets ägare*. Lagen gör skillnad på registrerade och oregistrerade fordon. För fordon upptagna i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, ska den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för beslut om flyttning anses som fordonets ägare. Detta gäller oavsett om någon annan vid en senare tidpunkt retroaktivt antecknas som fordonsägare i registret med stöd av den s.k. tiodagarsregeln i 5 kap. 2 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning (FFRA). För oregistrerade fordon ska den civilrättsliga ägaren anses som fordonets ägare. I praktiken avses huvudsakligen cyklar och mopeder klass II. Även registreringspliktiga fordon kan komma att omfattas av bestämmelsen. Fordon som har varit registrerade, men sedan avregistrerats omfattas dock i första hand av andra stycket.

I en *ny femte punkt i första stycket* införs en definition av vad som i lagen avses med *fordonsrelaterade skulder*. Med uttrycket avses obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonskatter eller infrastrukturavgifter samt eventuellt tillkommande sanktionsavgifter. Skulderna behöver dock inte vara restförda hos Kronofogdemyndigheten. Det handlar således om sådana skulder som framgår vid en kontroll mot vägtrafikregistret.

I paragrafens *andra stycke* införs språkliga ändringar.

I paragrafens *tredje stycke* införs en språklig ändring.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3 och 5.6.

**2 a §**

Genom ett tillägg i paragrafen utvidgas regeringens bemyndigande att meddela föreskrifter om flyttning av fordon. Tidigare gällde bemyndigandet fordon som är parkerade i strid mot lagen (1974:206) om felparkeringsavgift om ägaren har obetalda och förfallna skulder enligt den lagen. Bemyndigandet utvidgas nu till att även omfatta fordon uppställda i strid mot lagen (1984:314) om kontrollavgift vid olovlig parkering samt obetalda och förfallna fordonsrelaterade skulder. Vad som avses med fordonsrelaterade skulder framgår av 1 § första stycket 5. Syftet är att komma till rätta med problemen med s.k. fordonsmålvakter.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

**5 §**

I paragrafen införs språkliga ändringar. Vem som avses med fordonets ägare framgår av 1 § första stycket 4.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

**6 §**

Genom en ändring i *första stycket andra punkten* förkortas uppställningstiden från tre månader till en månad efter kungörelse-delgivning av ett flyttningsbeslut. I stycket införs också språkliga ändringar. Vem som avses med fordonets ägare framgår av 1 § första stycket 4.

Genom en ändring utgår *tredje stycket* och ersätts med en ny bestämmelse i 6 a §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3 och 5.7.

**6 a §**

Paragrafen är *ny* och ersätter delvis den tidigare bestämmelsen i 6 § tredje stycket. Bestämmelsen reglerar hur ett fordon som tillfaller kommunen eller staten enligt 6 § ska hanteras.

I *första stycket* anges att ett fordon som tillfaller kommunen eller staten ska säljas om en försäljning kan förväntas ge ett överskott. Fordonet ska värderas av värderingsman. Från den förväntade försäljningslikviden ska flyttningskostnaderna avräknas. Den belopp som kvarstår efter avräkning utgör det förväntade överskottet.

Om fordonet säljs, anges i *andra stycket* att försäljningslikviden ska tillgodoräknas fordonets ägare. Vem som avses med fordonets

ägare framgår av 1 § första stycket 4. Tillgodoräknanndet ska ske genom avräkning i följande ordning. Först ska avräkning ske mot flyttningskostnaderna enligt 7 §. Om fordonet har flyttats med stöd av den s.k. målvaktsparagrafen i 2 a § ska avräkning därefter ske mot fordonsägarens fordonsrelaterade skulder. Vilka skulder som avses framgår av 1 § första stycket 5. Avräkning ska i första hand ske mot de äldsta skulderna. Eventuell försäljningslikvid som därefter kvarstår ska utbetalas till fordonets ägare. Bestämmelsen innebär att utbetalning av ett sådant överskott som huvudregel kan ske med befriande verkan till den som var registrerad fordonsägare vid tidpunkten för beslutet om flyttning. Om oklarhet ändå råder om vem som är rätt borgenär, exempelvis om fordonsägaren inte kan nås med betalning eller om tredje man gör anspråk på likviden, kan överskottet sättas ner hos länsstyrelsen enligt lagen (1927:56) om nedsättning av pengar hos myndighet.

Om en försäljning inte kan förväntas ge ett överskott, framgår av *tredje stycket* att fordonet i stället ska skrotas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.12.

#### 7 §

I paragrafen införs språkliga ändringar. Vem som avses med fordonets ägare framgår av 1 § första stycket 4.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

#### 8 §

I paragrafen införs språkliga ändringar. Vem som avses med fordonets ägare framgår av 1 § första stycket 4.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

### **12.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter**

#### 2 §

Paragrafen anger under vilka förutsättningar som Kronofogdemyndigheten får ta i anspråk ett fordon för indrivning av fordonsrelaterade skulder.

I ett nytt *andra stycke* införs ett undantag som innebär att ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning eller vid en försäljning med stöd av 6 § LFF, inte får tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen. För skulder som uppkommit dagen efter försäljningen kan fordonet däremot tas i anspråk. Uppgifter om överlåtelsedatum och att fordonet inte kan tas i anspråk för vissa skulder ska föras in i vägtrafikregistret. Det åligger försäljande myndighet att anmäla dessa uppgifter till Transportstyrelsen, vilket lämpligen sker i samband med anmälan om ägarbyte.

Övervägandena finns i avsnitt 8.4.



## 13 Författningskommentar – alternativt förslag

### 13.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning

#### 2 §

Paragrafen innehåller ett nytt *andra stycke* där begreppet fordonsrelaterade skulder definieras genom en hänvisning till 2 § 1 i den föreslagna lagen om omhändertagande av vissa fordon.

Övervägandena finns i avsnitt 6.7.

#### 26 a §

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om ägarbundet användningsförbud för fordon.

*Första stycket* innehåller de kriterier som ska vara uppfyllda för att ett ägarbundet användningsförbud ska inträda. Ett ägarbundet användningsförbud inträder automatiskt för alla fordonsägarens registrerade fordon så snart fordonsägarens fordonsrelaterade skulder uppgår till mer än 50 000 kr. Något överklagbart beslut fattas alltså inte. Vad som avses med fordonsrelaterade skulder definieras i 2 § andra stycket. Om anstånd med betalning av fordonsrelaterade skulder eller avgifter gäller får dessa inte räknas med i skuldbeloppet.

I *andra stycket* anges att ett fordon som omfattas av ett ägarbundet användningsförbud kan omhändertas med stöd av den föreslagna lagen om omhändertagande av vissa fordon. De närmare förutsättningarna för omhändertagande, skrotning och återfående av omhändertagna fordon framgår av nämnda lag.

I *tredje stycket* regleras användningsförbudets längd. Förbudet gäller till dess att fordonsägarens totala skuld är betald, eller ett ägarbyte av fordonet har registrerats. Om fordonet vid ägarbytet

redan är omhändertaget av Polismyndigheten på grund av användningsförbudet måste dock dessa skulder lösas för att den nya ägaren ska få ut fordonet. Detta gäller även om det registreras ett retroaktivt ägarbyte med stöd av den s.k. tiodagarsregeln i 5 kap. 2 § förordningen om fordons registrering och användning (FFRA). Bestämmelsen är utformad med de fordonsbundna användningsförbuden som viss förebild, se t.ex. 14 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

Övervägandena finns i avsnitt 6.7.

### 30 §

Bemyndigandet i paragrafen kompletteras med hänsyn till införandet av ett undantag från bestämmelsen om ägarbundet användningsförbud i FFRA.

Övervägandena finns i avsnitt 6.7.

# Departementsserien 2020

---

## Kronologisk förteckning

---

1. Ett nytt brott om olovlig befattning med betalningsinstrument. Genomförande av non-cash-direktivet. Ju.
2. Uppenbart ogrundade ansökningar och fastställande av säkra ursprungs-länder. Ju.
3. Konkurrensverkets befogenheter. N.
4. Klimatdeklaration för byggnader. Fi.
5. Kompletterande bestämmelser till utträdesavtalet mellan Förenade kungariket och EU i fråga om medborgarnas rättigheter. Ju.
6. Material och produkter avsedda att komma i kontakt med livsmedel. N.
7. Inkomstpensionstillägg. S.
8. En ny växtskyddslag. N.
9. Utökad målgrupp för Allmänna arvsfonden. S.
10. Ny lag om källskatt på utdelning. Fi.
11. Säkerhetsskyddsreglering för Regeringskansliet, utlandsmyndigheterna och kommittéväsendet. Ju.
12. Registrering av kontantkort, m.m. Ju.
13. Stärkt skydd för vissa geografiska beteckningar och ändringar i den känneteckensrättsliga regleringen av ond tro. Ju.
14. Genomförande av arbetsvillkors-direktivet. A.
15. Reglering av undersköterskeyrket – kompetenskrav och övergångsbestämmelser. S.
16. Stärkt barnrättsperspektiv för barn i skyddat boende – förslag till bestämmelser rörande bl.a. omedelbar placering, sekretess och skolgång. S.
17. Skärpt kontroll över explosiva varor. Ju.
18. Ökad rättssäkerhet och snabbare verkställighet i internationella familjemål. Ju.
19. Genomförandet av MKB-direktivet i plan- och bygglagen. Fi.
20. Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. I.

# Departementsserien 2020

---

## Systematisk förteckning

---

### Arbetsmarknadsdepartementet

Genomförande av arbetsvillkorsdirektivet. [14]

### Finansdepartementet

Klimatdeklaration för byggnader. [4]  
Ny lag om källskatt på utdelning. [10]  
Genomförandet av MKB-direktivet i plan- och bygglagen. [19]

### Infrastrukturdepartementet

Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. [20]

### Justitiedepartementet

Ett nytt brott om olovlig befattningsmed betalningsinstrument. Genomförande av non-cash-direktivet. [1]  
Uppenbart ogrundade ansökningar och fastställande av säkra ursprungsländer. [2]  
Kompletterande bestämmelser till utträdesavtalet mellan Förenade kungariket och EU i fråga om medborgarnas rättigheter. [5]  
Säkerhetsskyddsreglering för Regeringskansliet, utlandsmyndigheterna och kommittéväsendet. [11]  
Registrering av kontantkort, m.m. [12]  
Stärkt skydd för vissa geografiska beteckningar och ändringar i den känneteckensrättsliga regleringen av ond tro. [13]  
Skärpt kontroll över explosiva varor. [17]  
Ökad rättssäkerhet och snabbare verkställighet i internationella familjemål. [18]

### Näringsdepartementet

Konkurrensverkets befogenheter. [3]

Material och produkter avsedda att komma i kontakt med livsmedel. [6]

En ny växtskyddslag. [8]

### Socialdepartementet

Inkomstpensionstillägg. [7]  
Utökad målgrupp för Allmänna arvsfonden. [9]  
Reglering av undersköterskeyrket – kompetenskrav och övergångsbestämmelser. [15]  
Stärkt barnrättsperspektiv för barn i skyddat boende – förslag till bestämmelser rörande bl.a. omedelbar placering, sekretess och skolgång. [16]