

# Lagrådsremiss

## Ytterligare åtgärder mot fordonsmålvakter

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 17 mars 2022

*Tomas Eneroth*

*Ellika Eriksson*  
(Infrastrukturdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag som syftar till att åtgärda problemen med fordonsmålvakter och den därmed sammanhängande brottsligheten.

Regeringen ges ett utökat bemyndigande att meddela föreskrifter om flyttning av fordon vilket, om det utnyttjas, innebär att flyttning av fordon kan ske i fler fall. Vidare innebär förslagen att möjligheten att i efterhand ändra förutsättningarna för att kunna flytta ett fordon tas bort. Därutöver måste den som vill återfå ett fordon som har flyttats på grund av fordonsrelaterade skulder först betala samtliga dessa skulder. Det föreslås också att uppställningstiden för ett flyttat fordon i vissa fall ska kortas från nuvarande tre månader till en månad. Om en försäljning av ett flyttat fordon kan förväntas ge ett överskott, ska det säljas. Försäljningsintäkterna ska i första hand användas för att betala kostnaderna för flyttningen och i vissa fall fordonsägarens fordonsrelaterade skulder.

I lagrådsremissen anges vidare att regeringen avser att återkomma med ytterligare förslag och förordningsändringar, som också syftar till att motverka problemen med fordonsmålvakter.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Lagtext .....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift .....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall .....	6
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	12
2.4	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) .....	13
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg .....	14
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter .....	15
3	Ärendet och dess beredning .....	16
4	Problemet med fordonsmålvakter, målvaktsfordon och fordonsrelaterade skulder .....	16
4.1	Fordonsägarens ansvar .....	16
4.2	Fordonsmålvakter och målvaktsfordon .....	17
4.3	Fordonsrelaterade skulder .....	18
4.4	Tidigare lagstiftningsåtgärder.....	18
4.5	Flyttningstagstiftningen i korthet .....	18
5	Ändringar i lagstiftningen om flyttning av fordon .....	20
5.1	Uttrycket fordonets ägare ska definieras .....	20
5.2	Fordon ska kunna flyttas i fler fall .....	25
5.3	Utlämnande av fordon som har flyttats med stöd av målvaktsparagrafen .....	27
5.4	Uppställningstid .....	28
5.5	Försäljning och redovisning .....	29
6	Omsättningshinder ska tas bort .....	31
6.1	Undantag från möjligheten att ta fordon i anspråk .....	31
6.2	Undantag från användningsförbud .....	32
7	Ännu fler åtgärder behöver vidtas .....	33
7.1	Användningsförbud och omhändertagande .....	33
7.2	Ändringar på förordningsnivå .....	34
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	34
9	Konsekvenser.....	35
9.1	Allmänt om förslagen.....	35
9.2	Konsekvenser för kommunerna.....	36
9.3	Konsekvenser för de statliga myndigheterna.....	38
9.4	Konsekvenser för privata markägare.....	40
9.5	Konsekvenser för företag .....	41
9.6	Konsekvenser för enskilda .....	41

9.7	Övriga konsekvenser .....	42
10	Författningskommentar .....	43
10.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.....	43
10.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.....	43
10.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	48
10.4	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) .....	48
10.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg .....	48
10.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter .....	49
Bilaga 1	Promemorians lagförslag i nu relevanta delar .....	50
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna .....	57

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
2. lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall,
3. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
4. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
5. lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg,
6. lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift

Häri genom föreskrivs att 11 a § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 11 a §<sup>1</sup>

Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning *eller* av ett konkursbo, får det användas även om felparkeringsavgift eller förhöjd avgift, som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för ett fordon som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning, av ett konkursbo *eller enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall*, får det användas även om felparkeringsavgift eller förhöjd avgift, som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för ett fordon som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2020:507.

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

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

*dels* att 1, 2 a och 5–8 §§ ska ha följande lydelse,

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

*dels* att det närmast före 2 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”När ett fordon får flyttas”, närmast före 3 § en ny rubrik som ska lyda ”Uppställningsplats”, närmast före 9 § en ny rubrik som ska lyda ”Föremål på eller i ett fordon” och närmast före 10 § en ny rubrik som ska lyda ”Överklagande”.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

***Ord och uttryck i lagen***

1 §<sup>1</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.

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

3. fordonsvrak: *ett* 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:

a) *för ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret eller ett motsvarande utländskt register, den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för ett beslut om flyttning, och*

b) *för ett oregistrerat fordon, den som äger fordonet vid tidpunkten för ett beslut om flyttning eller, i fråga om ett övergivet sådant fordon, den som dessförinnan senast ägde det,*

*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 förarbehörighet 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.*

*Det som sägs i lagen om fordonets ägare gäller innehavaren, när det är 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.*

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 fordonets 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 förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

*Det 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>2</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 *fordonsrelaterade* skulder.

## **Underrättelse och rättsverkningar**

## 5 §<sup>3</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 (*uthyraren*) underrättas.

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

När ett beslut om flyttning av ett registrerat fordon har meddelats, *ska* den myndighet som meddelat beslutet underrätta *fordonets ägare* så snart *som möjligt*. 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 underrättas.

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:488.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2003:637.



enligt 6 § blir följden om fordonet inte *avhämtas* inom *där angiven tid*. *Kungörelse* enligt andra stycket skall innehålla *uppgift* om följden enligt 6 § av att *ägaren* efter *där angiven tid* fortfarande är okänd.

som enligt 6 § blir följden om fordonet inte *hämtas* inom *den tid som anges där*. *En kungörelse* enligt andra stycket ska innehålla *information* om följden enligt 6 § av att *fordonets ägare* efter *den tid som anges där* fortfarande är okänd.

#### 6 §<sup>4</sup>

Ett fordon som förvaras på *en* 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.

1. *fordonets ägare* har delgetts *en* 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 *gett upp* sin rätt till fordonet.

Fordonsvrak som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

*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 §

*Ett fordon som har tillfallit kommunen eller staten ska säljas om en försäljning kan förväntas ge ett överskott efter avräkning av kostnaderna enligt 7 §.*

*När ett fordon har sålts ska betalningen tillgodoräknas fordonets ägare genom avräkning mot kostnaderna för fordonet enligt 7 § och därefter, om fordonet har*

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2014:448.

*flyttats med stöd av 2 a §, fordons-ägarens fordonsrelaterade skulder. I det senare fallet ska avräkning i första hand göras mot de äldsta skulderna. Eventuellt kvarvarande belopp ska betalas ut till fordonets ägare.*

### **Kostnader och utlämning**

#### 7 §<sup>5</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.

*Fordonets ägare är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av denna lag. Ersättningsskyldighet föreligger inte, om fordonets ägare gör sannolikt att fordonet frånhänts denne 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 fordonets ägare ska betalas 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 betalas av den som begärt flyttningen.

Regeringen får meddela föreskrifter om ytterligare undantag från ersättningsskyldigheten.

#### 8 §<sup>6</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.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2003:637.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2014:488.

Ett fordon som har flyttats med stöd av 2 a § och som inte är utmätt behöver inte heller lämnas ut förrän *de förfallna avgifter, som ägaren är betalningsansvarig för enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,* har betalats.

Ett fordon som har flyttats med stöd av 2 a § och som inte är utmätt behöver inte heller lämnas ut förrän *samtliga fordonsrelaterade skulder, som fordonsägaren är betalningsansvarig för,* har betalats.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om ett fordon som flyttats med stöd av ett beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

## 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att 18 b § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 18 b §<sup>1</sup>

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning *eller* av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om trängselskatt eller tilläggsavgift som en tidigare ägare är skattskyldig för inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om trängselskatt eller tilläggsavgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är skattskyldig för.

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning, av ett konkursbo *eller enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall*, får den användas av den nya ägaren även om trängselskatt eller tilläggsavgift som en tidigare ägare är skattskyldig för inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om trängselskatt eller tilläggsavgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är skattskyldig för.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

## 2.4 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **6 kap.**

#### **2 §**

Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning *eller* av ett konkursbo, får det användas av den nya ägaren även om fordonsskatt, som en tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för fordon som tillhör ett konkursbo i fråga om skatt som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är skattskyldig för.

Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning, av ett konkursbo *eller enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall*, får det användas av den nya ägaren även om fordonsskatt, som en tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för fordon som tillhör ett konkursbo i fråga om skatt som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är skattskyldig för.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

## 2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs att 15 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

15 §<sup>1</sup>

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning *eller* av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 *eller* avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6, som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären *eller* en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning, av ett konkursbo *eller enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall*, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 *eller* avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6, som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären *eller* en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>1</sup>

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 utmätningsbara 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 enligt 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. *Den myndighet som har sålt fordonet ska till Transportstyrelsen anmäla uppgifter om överlåtelsedatum och att fordonet inte kan tas i anspråk för vissa skulder.*

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 januari 2023.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2020:508.

### 3 Ärendet och dess beredning

I september 2019 fick en utredare i uppdrag att biträda Infrastrukturdepartementet med att göra en fullständig översyn av flyttningslagstiftningen och att överväga vissa andra åtgärder i syfte att minska fordonsrelaterade skulder samt förekomsten av fordonsmålvakter och målvaktsfordon. Utredaren överlämnade i november 2020 promemorian Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon, Ds 2020:20. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (I2020/02794).

Kompletterande upplysningar har under hand inhämtats från Transportstyrelsen och Skatteverket.

I denna lagrådsremiss behandlas de lagförslag i promemorian som gäller lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall och lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter samt följändringar med anledning av de förslagen.

De kvarvarande förslagen i promemorian bereds vidare inom Regeringskansliet.

### 4 Problemet med fordonsmålvakter, målvaktsfordon och fordonsrelaterade skulder

#### 4.1 Fordonsägarens ansvar

Den som äger ett fordon har ett offentligrättsligt och civilrättsligt ansvar inom ett flertal områden. Ägaren har till exempel en skyldighet att betala fordonsskatt, felparkeringsavgifter, trängselskatter och infrastrukturavgifter som är hänförliga till fordonet. Ägaren har vidare ett ansvar för fel och brister i fordonets trafiksäkerhets- och miljöegenskaper. Inom fordonslagstiftningen definieras fordonets ägare ofta som den som är eller bör vara antecknad som ägare till fordonet i vägtrafikregistret. Med ”den som bör vara antecknad” avses en ny ägare som ännu inte blivit antecknad i registret (se till exempel prop. 1987/88:159 s. 48). Om debiterad skatt och avgift inte betalas i rätt tid, uppstår alltså en skuld till det allmänna med den registrerade fordonsägaren som gäldenär. Det gäller även om det är någon annan än den registrerade ägaren som faktiskt äger eller brukar fordonet. Närmare bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter i vägtrafikregistret finns sedan den 1 juli 2019 i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning samt i vägtrafikdata-



lagen (2019:369) och vägtrafikdataförordningen (2019:382). Transportstyrelsen ansvarar för vägtrafikregistret.

## 4.2 Fordonsmålvakter och målvaktsfordon

Med fordonsmålvalt brukar avses en person som är registrerad i vägtrafikregistret som ägare till ett fordon i stället för den eller de personer som faktiskt äger eller brukar fordonet. Syftet med att anlita en fordonsmålvalt kan till exempel vara att den faktiska ägaren eller brukaren vill undandra sig betalningsansvaret för fordonsrelaterade skatter och avgifter. Fordonsmålvakten är alltså registrerad ägare till ett, eller ofta ett stort antal, fordon som denne inte brukar själv. Fordonsmålvakten får då i stället betalt genom att svart ”hyra ut” fordonet till dem som vill slippa att betala fordonsrelaterade skatter och avgifter genom att dölja sitt verkliga fordonsinnehav. Eftersom fordonsmålvakten oftast saknar utmätningbara tillgångar, är målvakten okänslig för de ekonomiska eller rättsliga följder som kan bli aktuella. Det förekommer även missbruk av personuppgifter vid ägarregistrering som gör att den registrerade ägaren inte går att få tag i. Genom registreringen av fordonsmålvakter försvåras eller omöjliggörs indrivningen av de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna liksom indrivningen av privaträttsliga skulder avseende exempelvis trafikförsäkringsavgifter och kontrollavgifter vid olovlig parkering.

Det förekommer också att målvaktsfordon används som brottsverktyg i olika kriminella sammanhang. Kriminella aktörer använder sig av fordonsmålvakter för att dölja sin egen inblandning i kriminella aktiviteter. Målvaktsfordon används exempelvis i narkotikabrottslighet och organiserad stöldbrottslighet, vilket försvårar identifieringen av de inblandade.

Registreringsförfarandet i vägtrafikregistret saknar i princip kontrollfunktioner. Förfarandet är till den största delen helt automatiserat och några kontroller görs inte av en formellt korrekt ifylld ansökan. Det innebär svårigheter att i fråga om vissa fordon bevisa att näringsverksamhet och därmed bokföringsskyldighet och skattskyldighet föreligger för den verkliga ägaren. Genom att fordonsmålvakter används försvåras alltså utredningen av brott i många fall, vilket utgör ett stort samhällsproblem. Målvaktsfordon förekommer därutöver ofta vid trafikbrott och är inte sällan gamla, obesiktade, oförsäkrade samt miljö- och trafikfarliga. Felparkerade och övergivna fordon riskerar vidare att vandaliseras och till exempel sättas i brand. Med hjälp av fordonsmålvakter förekommer dessutom handel med och utförsel ur landet av avställda, skrotfärdiga och miljöfarliga fordon. De regler som gäller vid export av fordon kan enkelt åsidosättas genom att fordonsmålvakter används.

Vidare påverkar användningen av fordonsmålvakter möjligheterna att kunna tillämpa flyttningslagstiftningen, se avsnitt 4.5. Användningen försvårar möjligheterna för kommunerna att återfå sina kostnader för flyttningen och försämrar därmed den samhällsekonomiska effektiviteten av lagstiftningen. Målvaktsfordonen står dessutom inte sällan parkerade på ett trafikfarligt sätt samt tar upp plats i stadsmiljön, på både offentlig

och privat mark. Sammanfattningsvis medför användningen av fordonsmålvakter problem på ett flertal områden.

### 4.3 Fordonsrelaterade skulder

Det finns inte någon allmängiltig definition av vad som utgör en fordonsrelaterad skuld. I tidigare lagstiftningsärenden har det med begreppet avsetts en offentligrättslig fordran som hänför sig till brukandet och innehavet av ett fordon i form av fordonsskatt, trängselskatt, infrastrukturavgift eller felparkeringsavgift (se exempelvis propositionerna Fordonsrelaterade skulder [prop. 2013/14:176] och Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter [prop. 2019/20:67]). Gemensamt för dessa skatter och avgifter är att det är fordonets registrerade ägare som är betalningsansvarig gentemot det allmänna. Även privaträttsliga fordringar kan avse ett fordonsinnehav, exempelvis trafikförsäkrings- och kontrollavgift.

### 4.4 Tidigare lagstiftningsåtgärder

Flera lagstiftningsåtgärder med anledning av problemen med fordonsmålvakter har vidtagits på senare år. Den 1 juli 2014 infördes lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter samt gjordes vissa ändringar i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, förkortad LFF, och förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall, förkortad FFF. Genom lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter fick det allmänna en möjlighet att ta fordon med obetalda fordonsrelaterade skulder i anspråk för betalning av vissa skatter och avgifter. Ändringarna i LFF och FFF innebar att det allmänna fick en möjlighet att flytta felparkerade fordon med obetalda och förfallna felparkeringsavgifter över ett visst belopp och att ett sådant fordon inte behöver återlämnas till ägaren förrän skulderna och kostnaderna i samband med flytten blivit betalda.

Den 1 januari 2021 trädde ändringar i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift och i lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter i kraft. Genom ändringarna infördes ett förbud mot att använda ett fordon med obetalda felparkeringsavgifter. Dessutom infördes en möjlighet för en polisman eller en bilinspektör att kunna ta hand om fordonets registreringsskyltar om användningsförbudet överträds. Själva fordonet kan dock inte omhändertas.

### 4.5 Flyttningstagstiftningen i korthet

Förutsättningarna för att kunna flytta fordon finns i LFF och FFF. Därutöver har Polismyndigheten meddelat föreskrifter och allmänna råd om flyttning av fordon, RPSFS 2012:25, FAP 640-1. LFF och FFF används huvudsakligen för flyttning av personbilar men omfattar även andra typer av fordon. 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 exempelvis elsparkcyklar omfattas av lagen.

Befogenheterna att flytta fordon är fördelade på Polismyndigheten, Trafikverket och kommunerna. Vilken eller vilka myndigheter som är behöriga att fatta beslut i det enskilda fallet framgår av 16 och 18 §§ FFF. Flyttningslagstiftningen är inte tvingande, utan den innebär en möjlighet att under vissa förutsättningar flytta fordon. Ett flyttningsbeslut är en form av myndighetsutövning.

Flyttningslagstiftningen gäller flyttning av fordon i vissa specifikt angivna fall och i huvudsak flyttning av fordon från gatumark. 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 styckena LFF samt i 2 § 1–8 FFF anges i vilka specifika situationer som ett fordon får flyttas. Ett sådant fall är då ett fordon är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering och har varit fortlöpande uppställt på samma plats under minst tre dygn (2 § 2 c FFF). Ett annat fall är då fordonets ägare har skulder avseende felparkeringsavgifter som uppgår till mer än 5 000 kronor (2 § 3 f FFF). Den sistnämnda bestämmelsen har utgjort en viktig förutsättning för att kunna motverka användningen av fordonsmålvakter. Bestämmelsen benämns härefter ”målvaktsparagrafen”.

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 styckena LFF. Där regleras särskilt vad som gäller beträffande fordon som innehas genom kreditköp, leasingfordon, övergivna fordon och underåriga fordonsägare.

## 5 Ändringar i lagstiftningen om flyttning av fordon

### 5.1 Uttrycket fordonets ägare ska definieras

**Regeringens förslag:** Med fordonets ägare ska i lagen om flyttning av fordon avses

- för fordon upptagna i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för ett beslut om flyttning, och
- för oregistrerade fordon, den som äger fordonet vid tidpunkten för ett beslut om flyttning, eller i fråga om ett övergivet sådant fordon, den som närmast dessförinnan ägde det.

Det som sägs i lagen om fordonets ägare ska även fortsättningsvis gälla innehavaren, när det är fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock en särskild bestämmelse om vem som är fordonets ägare till avregistrerade fordon i stället för vem som är ägare till övergivna fordon.

**Remissinstanserna:** De flesta av remissinstanserna tillstyrker eller har inga invändningar mot förslagen. *Motorhistoriska Riksförbundet* anser att en definition av ”fordonets ägare” är oproportionerlig, då den berör många personer men är föranledd av ett fåtals agerande och att det inte är rimligt att den som säljer ett avregistrerat fordon därefter ska anses vara dess ägare.

#### Skälen för regeringens förslag

##### *Uttrycket fordonets ägare*

Varken i LFF eller i FFF anges uttryckligen vem som åsyftas med ”ägaren” eller ”fordonets ägare”. I rättstillämpningen står det därmed inte alltid klart om det är den civilrättsliga ägaren eller den vid tidpunkten för flyttningsbeslutet registrerade ägaren som avses 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 styckena LFF. Andra bestämmelser är förenade med betydande rättsverkningar och kan inte utan lagstöd anses syfta på någon annan än den civilrättsliga ägaren. Detta bör gälla i vart fall i följande situationer:

- bemyndigandet i 2 a § LFF och målvaktsparagrafen (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.

Av förarbetena framgår att lagstiftaren har utgått från att målvaktsparagrafen ska avse den som vid tidpunkten för beslutet om flyttning är registrerad som ägare i vägtrafikregistret (jfr prop. 2013/14:176 s. 53–57 och s. 76). Att det krävs lagstöd för att tillmäta ägarbegreppet den betydelsen klargjordes i rättsfallet NJA 2018 s. 913.

Oklarheterna kring vem som egentligen åsyftas har samband med förfarandet när fordonsägaren registreras i vägtrafikregistret. Registreringsförfarandet fungerar automatiserat och det görs inga egentliga kontroller av en formellt korrekt ifylld ansökan. Det går alltså inte att förlita sig på att vägtrafikregistrets uppgifter om registrerad ägare överensstämmer med de civilrättsliga förhållandena. De verkställande myndigheterna använder dock ägaruppgifterna i vägtrafikregistret som beslutsunderlag.

Oklarheterna i flyttningslagstiftningen och vägtrafikregistret orsakar en rad praktiska problem. Registreringen av fordonsmålvakter medför att tillämpningen av flyttningslagstiftningen försvåras eller omöjliggörs. Bestämmelsen kan för närvarande kringgå bland annat till följd av den s.k. tiodagarsregeln i 5 kap. 2 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. Med stöd av tiodagarsregeln kan man i vägtrafikregistret retroaktivt registrera en ny ägare till ett flyttat fordon och därmed ändra förutsättningarna för flyttning. Det beslut som i flyttningsögonblicket framstod som lagligt på grund av den registrerade ägarens skulder kan alltså i efterhand sakna lagliga förutsättningar, då den ägare som efterregistrerats inte har en skuld som kan ligga till grund för flyttning. Den verkställande myndigheten kan då 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 flyttningsärenden hänskjutas till allmän domstol för avgörande av vem som är rätt fordonsägare. Det framstår som oklart vilken presumtionsverkan ägarregistreringen i vägtrafikregistret har och vad som i så fall krävs för att bryta presumtionen. Oklarheterna innebär betydande utrednings- och bevissvårigheter för verkställande myndigheter.

#### *Uttrycket fordonets ägare bör definieras i flyttningslagstiftningen*

För att undanröja oklarheterna i fråga om vem som åsyftas när begreppet fordonets ägare används bör det införas en särskild definition i LFF. Därutöver bör de relevanta bestämmelserna genomgående tala om ”fordonets ägare”, ”fordonsägaren” eller ”ägaren av ett fordon”. Avsikten är att alla dessa varianter av begreppet ska omfattas av definitionen.

När det gäller hur fordonets ägare ska definieras är en viktig utgångspunkt att verkställande myndigheter måste kunna använda vägtrafikregistrets uppgifter om registrerad ägare som underlag för att ta reda på vem som är ägare. Vägtrafikregistret är visserligen inte något ägarregister i civilrättslig mening, men ett av ändamålen med registret är att tillhandahålla uppgifter om fordonets riktiga ägare (jfr 2 kap 5 § 4 vägtrafikdatalagen [2019:369]). Det bör uppenbarligen inte heller vara möjligt att i efterhand förändra de förutsättningar som gällde vid ett beslut om flyttning av ett fordon genom att retroaktivt låta registrera en annan fordonsägare. Mot denna bakgrund bör utgångspunkten vara att fordonets

ägare ska definieras som den som är antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret vid tidpunkten för ett beslut om flyttning.

### *Egendomsskyddet*

I artikel 1 i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen (den europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna) anges att varje fysisk eller juridisk person ska ha rätt till respekt för sin egendom. Därutöver anges att ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser. De nyss nämnda bestämmelserna inskränker inte en stats rätt att genomföra sådan lagstiftning som staten finner nödvändig för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor eller av böter eller viten. Sedan den 1 januari 1995 gäller Europakonventionen som svensk lag (lagen [1994:1219] om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna).

Enligt 2 kap. 15 § regeringsformen är vars och ens egendom tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller något annat sådant förfogande utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Den som genom något sådant förfogande tvingas avstå sin egendom ska vara tillförsäkrad full ersättning för förlusten. Bestämmelsen ger en närmare precisering av det egendomsskydd som Europakonventionen ger.

En legaldefinition av begreppet fordonets ägare innebär i vissa avseenden kännbara rättsverkningar för den enskilde. Betydande rättsverkningar är dock redan i nuläget förenade med en ägarregistrering i vägtrafikregistret. Exempelvis har den registrerade ägaren ansvar för fel och brister i fordonets trafiksäkerhets- och miljöegenskaper. Vidare är ägarregistreringen grunden för uttaget av felparkeringsavgifter, trängsel-skatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter. Den registrerade ägaren har ett strikt betalningsansvar för de fordonsrelaterade skatterna och avgifterna. Omvänt gäller att en ny registrerad ägare inte är betalnings-skyldig för en tidigare registrerad ägares skulder. Syftet med regleringen är att skapa ett enkelt och mindre resurskrävande system.

Förslaget får till följd att den registrerade ägaren blir strikt betalningsansvarig även för flyttningskostnader enligt 7 § LFF och 13 § FFF. En sådan ordning är rimlig, eftersom regleringen avseende flyttning av fordon, precis som systemet med felparkeringsavgifter och andra fordonsrelaterade skatter och avgifter, måste fungera enkelt, ändamåls-enligt och effektivt. Förslaget leder till en mer enhetlig syn på innebörden av en ägarregistrering och framstår som väl avvägt. Sett för sig kan förslaget betraktas som en försämring för fordonsmålvakterna, trots att det inte är målvakterna utan de som utnyttjar målvakterna som är problemets kärna. Förslaget är samtidigt ett led i arbetet med att åtgärda problemen med fordonsmålvakter genom att försvåra utnyttjandet av dem. Målsättningen är alltså att förslaget på sikt ska leda till att färre personer utnyttjas som fordonsmålvakter, vilket måste betraktas som en förbättring för dem som riskerar att utnyttjas som sådana.

Förslaget kan vidare innebära att en civilrättslig ägare inte underrättas om ett flyttningsbeslut och därmed riskerar att fordonet flyttas och sedan tillfaller staten eller en kommun enligt 5 och 6 §§ LFF samt 11 § FFF. Frågan är om detta är förenligt med egendomsskyddet enligt regeringsformen och Europakonventionen. Närliggande frågor har aktualiserats i tidigare lagstiftningsärenden, se t.ex. propositionen Fordonsrelaterade skulder (prop. 2013/14:176). Där bedömdes att egendomsskyddet inte är ett hinder mot ianspråktagande av fordon vars ägare regelmässigt undandrar sig betalningsansvar för fordonsrelaterade skulder (se proportionalitetsbedömningen på s. 51 f.). Regeringen bedömer nu på motsvarande sätt, när det gäller målvaktssituationen, att den äganderättsinskränkning som kan uppkomma är berättigad. Det aktuella förslaget syftar till att förhindra att civilrättsliga ägare av målvaktsfordon kringgår regelverket, och på så sätt ger upphov till den aktuella problematiken med fordonsmålvakter. Dessa civilrättsliga ägare kan dessutom undvika äganderättsinskränkningarna genom att se till att uppgifterna i vägtrafikregistret överensstämmer med de verkliga förhållandena och betala sina fordonsrelaterade skulder – dvs. sluta använda fordonsmålvakter.

Det kan dock finnas andra situationer där en fordonsägare av någon anledning avstår från eller saknar möjlighet att registrera sig som fordonsägare. Det är då av betydelse att ett fordon inte omedelbart tillfaller den verkställande myndigheten. Enligt förslaget i avsnitt 5.4 kan fordonet tillfalla myndigheten 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 av detta bör kunna gå att få av den registrerade ägaren. Under alla omständigheter registreras uppgiften både i vägtrafikregistret och hos Polismyndigheten. I de fall det rör sig om till exempel 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 flyttningslagstiftningen. Detta bör sammantaget 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 vid en försäljning (jfr nuvarande 6 § tredje stycket LFF), se avsnitt 5.5.

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 bevisvärigheterna minskar betydligt. Ärenden kommer inte att behöva hänvisas vidare till domstol för avgörande av vem som är fordonsägare, vilket sparar både tid och kostnader. Det allmänna intresset av att flyttningsinstitutet ska kunna fungera enkelt, ändamålsenligt och effektivt får anses väga tyngre än den enskildes skäl att inte stå registrerad som fordonsägare. Regeringen bedömer alltså att förslaget är förenligt med såväl egendomsskyddet som kravet på proportionalitet.

### *Särskilt om registrerade fordon*

För ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register bör fordonets ägare definieras som den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för ett 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 det som i lagen sägs om fordonets ägare gälla för innehavaren. Det sistnämnda framgår redan i dag av 1 § andra stycket LFF. Vad som ska gälla för underåriga fordonsägare framgår också redan i dag, se 1 § tredje stycket LFF.

### *Särskilt om oregistrerade fordon*

Flyttningslagstiftningen har alltid varit tillämplig på oregistrerade fordon, även om särskilda bestämmelser om dessa fordon infördes först 2004. För oregistrerade fordon framstår det som naturligt att det är den som äger fordonet, dvs. den civilrättsliga ägaren, som avses med uttrycket fordonets ägare. Detta överensstämmer också med dagens rättstillämpning.

Inte heller när det gäller oregistrerade fordon bör det vara möjligt att i efterhand förändra de förutsättningar som gällde vid ett beslut om flyttning av ett fordon. Den som var fordonets civilrättsliga ägare vid tidpunkten för flyttningsbeslutet bör därför betraktas som dess ägare även därefter.

Med oregistrerade fordon avses huvudsakligen icke-registreringspliktiga fordon som cyklar och mopeder klass II. Även fordon som normalt sett ska vara registrerade för att få brukas, men som av någon anledning inte är registrerade omfattas dock av definitionen. Till denna kategori av registreringspliktiga fordon räknas även avregistrerade fordon. I likhet med *Motorhistoriska Riksförbundet*, men till skillnad från promemorians förslag, anser regeringen nämligen att det är olämpligt att den senaste registrerade ägaren ska betraktas som ägare av ett avregistrerat fordon. Även om det är eftersträfvansvärt att systemet är enkelt, ändamålsenligt och effektivt, är det inte rimligt att den som avregistrerar och avyttrar ett fordon under lång tid därefter ska riskera att drabbas av negativa konsekvenser till följd av hur andra använder fordonet.

### *Särskilt om övergivna fordon*

Det behövs alltså en särskild bestämmelse om vem som ska anses vara ägare till ett övergivet fordon som inte är registrerat (jfr 1 § andra stycket LFF). I annat fall skulle det kunna uppkomma en lucka i reglerna om vem som ska anses som fordonets ägare. Det kan nämligen hävdas att ett övergivet fordon inte har någon civilrättslig ägare. Eftersom fordonet är oregistrerat kan det inte heller hänföras till någon registrerad ägare. I sådana fall bör den som senast ägde fordonet före flyttningsbeslutet betraktas som ägare.

Situationen aktualiseras enbart i fråga om just oregistrerade fordon. När det gäller fordon som är upptagna i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register bör huvudregeln gälla även om fordonet är övergivet, dvs. att med fordonets ägare avses den som är antecknad som sådan i registret.



## 5.2 Fordon ska kunna flyttas i fler fall

**Regeringens förslag:** Regeringen ska få meddela föreskrifter om flyttande av fordon som är olovligt parkerade på tomtmark, om fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder.

Uttrycket fordonsrelaterade skulder ska definieras. Uttrycket ska innefatta obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonskatter eller infrastrukturavgifter.

**Regeringens bedömning:** Möjligheterna att flytta fordon med stöd av förordningen av flyttning av fordon i vissa fall bör utökas.

**Promemorians förslag och bedömning** överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. *Fastighetsägarna*, *HSB Riksförbund* och *Trafikverket* anser dock att även vissa privaträttsliga skulder bör omfattas av definitionen av fordonsrelaterade skulder. Skatteverket anser att även vägavgifter bör omfattas av definitionen.

### Skälen för regeringens förslag och bedömning

#### *Parkering på gatumark respektive tomtmark*

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 (2010:900).

Med gatumarksparkering avses i huvudsak parkering på gator och allmänna platser. Med tomtmarksparkering avses främst parkering på tomtmark eller i parkeringshus. Trots att gränsen mellan de olika formerna av parkering inte alltid är helt klar ser regleringen olika ut. Gatumarksparkeringen är direkt reglerad i författning, framför allt i trafikförordningen (1998:1276). Därutöver får exempelvis kommuner meddela lokala trafikföreskrifter. Överträdelse av dessa parkeringsbestämmelser sanktioneras med en offentligrättslig felparkeringsavgift enligt lagen om felparkeringsavgift. På tomtmark är det markägaren som bestämmer villkoren för parkering. Markägaren kan vara privat som kommunal. Några bestämmelser som särskilt reglerar tomtmarksparkering finns inte. Däremot finns det särskilda bestämmelser i lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, om ingripanden mot den som inte följer de villkor som har ställts upp av markägaren. Olovlig parkering sanktioneras med en privaträttslig kontrollavgift.

Flyttningslagstiftningen gäller flyttning av fordon i vissa specifikt angivna fall och avser huvudsakligen flyttning av fordon från gatumark. Ett sådant fall är då ett fordon är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering och har varit fortlöpande uppställt på samma plats under minst tre dygn (2 § 2 c FFF). Ett annat fall är målvaktsparagrafen dvs. då fordonets ägare har skulder avseende felparkeringsavgifter som uppgår till mer än 5 000 kronor (2 § 3 f FFF). Möjligheterna för en markägare att begära flyttning från tomtmark är mer begränsade.

Dessa möjligheter inskränker sig till fordon som stått olovligt parkerade i strid mot lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering under minst sju dygn i följd (2 § andra stycket LFF), eller, om markägaren inte har förbjudit parkering eller ställt upp villkor för parkering enligt lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering, till flyttning tidigast sju dygn efter det att markägaren har underrättat fordonsägaren om att fordonet måste flyttas (2 § tredje stycket LFF). Därutöver kan en markägare begära flyttning av fordonsvrak eller ett fordon som står uppställt trafikfarligt, hindrar eller stör trafiken (2 § 1 och 7 FFF).

#### *Målvaktsparagrafen ska kunna tillämpas även på tomtmark*

Målvaktsparagrafen är inte tillämplig på fordon som parkerats i strid mot förbud eller villkor enligt lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering. En skuldbelastad fordonsägare som felparkerar på tomtmark riskerar alltså inte att fordonet flyttas med stöd av bestämmelsen. Denna ordning har lett till att bestämmelsen kringgås genom att målvaktsfordon felparkeras på tomtmark. Problemet med fordonsmålvakter har därmed i viss mån kommit att vältras över på privata markägare. Detta är självklart inte en rimlig ordning. I syfte att möjliggöra en utökning av bestämmelsens tillämpningsområde, och därigenom försvåra användningen av målvaktsfordon, bör bemyndigandet i 2 a § LFF utvidgas till att omfatta meddelande av föreskrifter om flyttning av fordon som har parkerats i strid mot förbud eller villkor enligt lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering.

#### *Fordonsrelaterade skulder som grund för flyttning av fordon*

Ett fordon får inte flyttas med stöd av målvaktsparagrafen annat än i fall då ägaren har skulder avseende felparkeringsavgifter som uppgår till mer än 5 000 kronor. Problemet med fordonsmålvakter inskränker sig emellertid inte till felparkeringsavgifter. Målvaktsfordon är ofta oförsäkrade och belastade med skulder som avser andra fordonsrelaterade skulder än felparkeringsavgifter.

De fordonsrelaterade skulderna till det allmänna ökade kraftigt under perioden 2009–2014. Utvecklingen stannade emellertid av vid årsskiftet 2014/15, dvs. ett halvår efter införandet av bestämmelsen. Därefter har skuldsättningen avtagit kraftigt. Minskningen avser dock i huvudsak felparkeringsavgifterna, medan skulderna avseende trängselskatter, fordonskatter och infrastrukturavgifter inte har minskat lika fort. Det är alltså tydligt att bestämmelsen är ett effektivt verktyg mot användningen av fordonsmålvakter, men också att dess nuvarande tillämpningsområde är alltför begränsat.

För att möjliggöra en utökning av bestämmelsens tillämpningsområde bör bemyndigandet i 2 a LFF utvidgas till att omfatta inte bara fordon vars ägare har skulder avseende felparkeringsavgifter, utan fordonsrelaterade skulder över huvud taget.

I 1 § LFF bör det införas en definition av uttrycket fordonsrelaterade skulder. Uttrycket bör innefatta obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonskatter eller infrastrukturavgifter. Privaträttsliga skulder bör alltså utelämnas. Som framgår av promemorian skulle det medföra tillämpningsproblem och kraftigt ökad administration att

inkludera sådana skulder, vilket är oförenligt med strävan efter ett system som är enkelt, ändamålsenligt och effektivt. Möjligheten att låta vägavgifter omfattas av definitionen har inte tagits upp i promemorian och bör inte övervägas utan ytterligare utredning.

### 5.3 Utlämnande av fordon som har flyttats med stöd av målvaktsparagrafen

**Regeringens förslag:** Felparkerade fordon som har flyttats på grund av fordonsägarens skulder ska inte behöva lämnas ut förrän samtliga fordonsrelaterade skulder, som ägaren är betalningsansvarig för, har betalats.

**Promemorians förslag:** Promemorian innehåller inget förslag i denna del.

**Remissinstanserna:** *Göteborgs kommun, Malmö kommun, Skatteverket* och *Sveriges Kommuner och Regioner* anser att samtliga fordonsrelaterade skulder ska betalas innan ett flyttat fordon behöver lämnas ut.

#### Skälen för regeringens förslag

Som huvudregel gäller att ett fordon som har flyttats till en särskild uppställningsplats inte behöver lämnas ut förrän flyttkostnaderna har betalats. Ett fordon som har flyttats med stöd av målvaktsparagrafen behöver inte heller lämnas ut förrän ägarens förfallna felparkeringsavgifter har betalats. Detta framgår av 8 § LFF.

I nuläget kan ett fordon endast flyttas med stöd av bestämmelsen om ägaren har skulder avseende felparkeringsavgifter som uppgår till mer än 5 000 kronor. Ägaren måste alltså åtgärda det missförhållande som har lagts till grund för flyttningsbeslutet för att verkställigheten ska avbrytas.

Den utvidgning av bestämmelsen som det föreslagna utökade bemyndigandet syftar till innebär bland annat att även andra fordonsrelaterade skulder än felparkeringsavgifter kan läggas till grund för ett beslut om flyttning. Som flera remissinstanser påpekar vore det inkonsekvent att göra en sådan utvidgning utan att samtidigt göra en korresponderande ändring i 8 § LFF. Det finns dessutom en uppenbar risk för att syftet bakom utvidgningen av målvaktsparagrafen förfelas om ägaren kan få tillbaka fordonet utan att betala samtliga de skulder som har föranlett flyttningen. Det bör därför införas ett krav på att ägaren betalar alla sina fordonsrelaterade skulder för att verkställigheten ska återgå.

Av 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem följer att i vissa fall kan en betalningsförmedlare, i stället för fordonsägaren, vara betalningsskyldig för vissa fordonsrelaterade skulder. Det är inte lämpligt att sådana skulder också omfattas av kravet i 8 § LFF. Den paragrafen bör därför uttryckligen endast avse de fordonsrelaterade skulder som fordonsägaren är betalningsansvarig för.

## 5.4 Uppställningstid

**Regeringens förslag:** Ett fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats ska tillfalla kommunen eller staten om ägaren inte hämtar fordonet inom en månad efter kungörelse om att fordonet har flyttats.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna** tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Nuvarande uppställningstid medför problem*

Med uppställningstid avses tiden på uppställningsplats, dvs. tiden mellan flyttning och den tidpunkt då fordonet tillfaller verkställande myndighet enligt 6 § LFF. Uppställningstidens längd beror i dag på om flyttningsbeslutet har delgetts fordonets ägare genom vanlig delgivning (en månad) eller om kungörelse har tillämpats (tre månader). I majoriteten av flyttningsärendena, och särskilt när det är fråga om ett målvaktsfordon, måste kungörelse tillämpas. Med nuvarande ordning tillfaller fordonet i de fallen den verkställande myndigheten först efter tre månaders uppställningstid. Myndigheten kan därefter lämna fordonet till skrotning.

Eftersom fordonsägaren oftast inte går att få tag på eller väljer att inte lösa ut fordonet, får myndigheten i dessa fall som regel stå för uppställningskostnaden. Uppställningsplatserna måste dessutom regelmässigt vara bevakade, eftersom inbrott i uppställda fordon är vanligt förekommande. Det innebär i sin tur att det både blir svårare och ännu mer kostsamt att ordna med lämpliga uppställningsplatser. Såväl resurs- som utrymmesbrist kan därför få myndigheterna att avstå från ett flyttningsbeslut. 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 för den skull undergräva fordonsägarens rättssäkerhet.

#### *Uppställningstiden bör förkortas*

En kortare uppställningstid än nuvarande tre månader i kungörelsefallen skulle innebära en mer effektiv och kostnadsbesparande hantering av flyttade fordon. De verkställande myndigheterna skulle därmed få möjlighet att använda de insparade resurserna till att flytta ännu fler fordon. Fler flyttade fordon försämrar i sin tur förutsättningarna för användning av fordonsmålvakter och därmed den kriminella verksamhet som ofta är knuten till dem. Frågan är hur mycket uppställningstiden bör förkortas.

I promemorian uppges att ett flyttat fordon normalt hämtas från uppställningsplatsen inom en vecka – i de få fall som uthämtning faktiskt sker. 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 för fordonsägaren att hämta ut ett fordon av

lågt värde av naturliga skäl med tiden. En generell uppställningstid om en månad framstår mot denna bakgrund som rimligt avvägd. Tidsfristen i kungörelsefallen harmoniseras därmed också med tidsfristen om en månad enligt 6 § första stycket 1 LFF.

#### *Fordonsägarnas rättssäkerhetsintresse*

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. Enligt promemorian förekommer det mycket sällan att fordon hämtas ut senare än efter en månad. Regeringen bedömer därför att sannolikheten att en fordonsägare får del av beslutet om flyttning genom kungörelse inte kan anses öka nämnvärt om tidsfristen är tre månader i stället för en månad. I de fall som fordonets ägare faktiskt får reda på beslutet är det mest sannolikt att det sker 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.

## 5.5 Försäljning och redovisning

**Regeringens förslag:** Ett fordon som har tillfallit kommunen eller staten ska säljas om en försäljning kan förväntas ge ett överskott efter avräkning av kostnaderna för flyttning och de övriga åtgärder som vidtagits till följd av flyttningen. När ett fordon har sålts ska betalningen tillgodoräknas fordonets ägare genom avräkning mot kostnaderna och, om fordonet har flyttats på grund av fordonsägarens fordonsrelaterade skulder, avräkning mot dessa. De fordonsrelaterade skulderna ska i första hand räknas av mot de äldsta skulderna. Eventuellt kvarstående belopp ska betalas ut till fordonets ägare.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. *Malmö kommun* anser att lagförslaget behöver kompletteras så att ett eventuellt övertillgång vid försäljning även ska täcka ägarens befintliga skulder till bland annat kommuner för flyttningar av andra fordon. Först därefter borde ett eventuellt överskott tillfalla fordonets ägare. *Trafikverket* stöder förslaget men har farhågor om den praktiska hanteringen när det gäller att nå fordonsägaren för utbetalning, eftersom en försäljning ofta föranleds av att fordonsägaren inte kan nås.

### **Skälen för regeringens förslag**

*Nuvarande bestämmelser är otillräckliga*

Ett fordon som förvarats på särskild uppställningsplats tillfaller enligt 6 § LFF kommunen eller staten efter en viss tid. Det saknas dock delvis reglering om hur ett sådant fordon sedan ska hanteras. Det är i dag upp till kommunen eller staten att avgöra om fordonet ska skrotas eller säljas. Om

fordonet säljs är rättsläget dessutom oklart när det gäller om och i så fall hur redovisning av inlutna medel ska göras. Om fordonet i stället säljs av Kronofogdemyndigheten med stöd av utsköningsbalken, finns tydliga bestämmelser om försäljning och redovisning där, till exempel att ett eventuellt överskott tillfaller den civilrättsliga ägaren.

När det gäller redovisning av inlutna medel efter en fordonsförsäljning som skett med stöd av 6 § LFF, dvs. av kommunen eller staten, är det endast delvis reglerat hur detta ska göras. I förarbetena till målvaktsparagrafen uttalade regeringen och Lagrådet att det inte är skäligt att ett eventuellt överskott tillfaller staten eller en kommun (prop. 2013/14:176 s. 59 och 101). I 6 § tredje stycket LFF infördes därför en bestämmelse om att fordonets värde, efter avräkning mot flyttningskostnaderna, ska tillgodoräknas ägaren genom avräkning mot dennes felparkeringsskulder. Bestämmelsen är dock endast tillämplig i fråga om fordon som flyttats med stöd av målvaktsparagrafen. Det anges inte heller hur ett eventuellt överskott som kvarstår efter avräkning ska hanteras. Vidare står det inte klart vem som avses med ägaren. I fråga om 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. Enligt promemorian har det, i avsaknad av en uttrycklig reglering, utvecklats en praxis i rättstillämpningen som innebär att ett eventuellt överskott tillgodoräknas den verkställande myndigheten.

#### *En bestämmelse om försäljning av fordon och beräkning av betalningen bör införas*

Den otillräckliga ordning som råder i dag när det gäller hantering av fordon som efter att ha förvarats på en särskild uppställningsplats har tillfallit stat eller kommun är inte tillfredsställande. Det bör införas en bestämmelse om att ett fordon som tillfaller en kommun eller staten ska säljas, om en försäljning kan förväntas ge ett överskott efter att kostnaderna enligt 7 § LFF har avräknats. En sådan ordning motverkar skrotning av värdefulla fordon och överensstämmer med vad som gäller för exempelvis hittegods och förverkad egendom. Från det förväntade beloppet ska kostnaderna enligt 7 § LFF avräknas. Av 13 och 14 §§ FFF framgår att kostnaderna består av bland annat ersättning för transport, förvaring, värdering och kungörelse och att det belopp som eventuellt kvarstår utgör det förväntade överskottet. I de fall fordonet inte måste säljas, bör kommunen eller staten på samma sätt som gäller i dag få disponera fritt över fordonet, vilket typiskt sett medför att det skrotas eller säljs.

Om fordonet säljs med överskott, blir följdfrågan vem som ska tillgodoräknas detta. Regeringen och Lagrådet har som nämnts tidigare uttalat att det framstår som oskäligt att fordonets övervärde ska tillfalla staten eller kommunen. Vidare talar liknande reglering på andra områden, exempelvis vid försäljning av hittegods, mot en sådan ordning. En rimlig ordning är att ett överskott tillgodoräknas fordonsägaren och inte den verkställande myndigheten.

#### *Redovisning och avräkning mot fordonsägarens skulder*

Eftersom överskottet bör tillgodoräknas fordonsägaren, bör det även regleras hur redovisning av beloppet ska ske. *Malmö kommuns* förslag, att

kostnader för flyttningar av andra fordon också ska räknas av, kan vara svårt att tillämpa i praktiken. Till skillnad från fordonsrelaterade skulder kan det inte antas finnas lättillgängliga uppgifter om vilka skulder från olika kommuner och myndigheter som hänför sig till den aktuella fordonsägaren.

Om fordonet har flyttats med stöd av målvaktsparagrafen, bör avräkning göras 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 5.2.2). Avräkning bör i första hand ske mot de äldsta skulderna. Eventuell försäljningslikvid som kvarstår efter avräkning bör betalas ut till fordonets ägare. Utbetalning av ett sådant överskott kan som huvudregel göras med befriande verkan till den som var registrerad fordonsägare vid tidpunkten för beslutet om flyttning. Enligt allmänna principer får en gäldenär på egen risk pröva vem som är borgenär. I praktiken kan oklarheter uppstå beträffande vem som är rätt borgenär, exempelvis om den civilrättsliga fordonsägaren inte kan identifieras eller om tredje man gör anspråk på överskottet. I sådana fall kan lagen (1927:56) om nedsättning av pengar hos myndighet tillämpas. Staten eller kommunen kan 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 den verkställande myndigheten.

## 6 Omsättningshinder ska tas bort

### 6.1 Undantag från möjligheten att ta fordon i anspråk

**Regeringens förslag:** Ett fordon som har sålts efter att det har tillfallit kommunen eller staten enligt lagen om flyttning av fordon i vissa fall ska inte få tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen. Den myndighet som har sålt fordonet ska anmäla uppgifter om överlåtelsedatum och att fordonet inte kan tas i anspråk för vissa skulder.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna** tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Den som köper ett skuldbelastat fordon av staten eller en kommun riskerar i dag att fordonet tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen. Nuvarande ordning innebär ett omsättningshinder för fordon som tillfallit staten eller en kommun med stöd av 6 § LFF. I 2 § tredje stycket lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter har det nyligen införts ett särskilt undantag för skuldbelastade fordon som sålts exekutivt av Kronofogdemyndigheten (prop. 2019/20:67). Ett motsvarande undantag för skuldbelastade fordon som sålts av staten eller en kommun bör införas. Även om den faktiska risken för ett

ianspråktagande är liten, är det rimligt att den som köper ett fordon av staten eller en kommun kan förlita sig på att fordonet inte kan tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen. Avsaknaden av ett undantag för sådana fall motverkar syftet med lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. Ett fordon som har sålts efter att ha tillfallit staten eller kommunen med stöd av 6 § LFF bör därför, i likhet med fordon som har sålts vid en exekutiv auktion, inte få tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen.

Uppgiften om att ett fordon inte kan tas i anspråk för vissa skulder bör framgå av vägtrafikregistret. Därmed blir uppgiften tillgänglig för Kronofogdemyndigheten och för 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. Transportstyrelsen har inte möjlighet att särskilja ägarbytesanmälningar som kommer in från en myndighet som har sålt ett fordon med stöd av 6 § LFF från andra anmälningar som också görs på registreringsbevis i original. Den försäljande myndigheten bör därför i samband med anmälan om ägarbyte också anmäla uppgifter om försäljningen. Den s.k. tiodagarsregeln i 5 kap. 2 § förordningen om fordons registrering och användning kan leda till att ägarbytet inte registreras vid själva överlåtelsen utan när anmälan faktiskt kommer in till Transportstyrelsen. Den myndighet, kommunal eller statlig, som har sålt fordonet bör därför meddela uppgift om överlåtelsedatum och att fordonet inte kan tas i anspråk för tidigare skulder. Det kan lämpligen ske i samband med anmälan om ägarbyte.

## 6.2 Undantag från användningsförbud

<p><b>Regeringens förslag:</b> Ett fordon med användningsförbud som har sålts efter det att fordonet har tillfallit kommunen eller staten enligt lagen om flyttning av fordon i vissa fall ska få användas av den nya ägaren.</p>
---

**Promemorian** lämnar inga förslag i denna del.

**Remissinstanserna** berör inte frågan.

**Skälen för regeringens förslag:** Bestämmelser om att användningsförbud inträder om skulder avseende ett fordon inte betalats finns i flera lagar. Enligt dessa bestämmelser gäller undantag från användningsförbud i fråga om fordon som har sålts vid exekutiv försäljning eller av ett konkursbo. Det möjliggör för de nya ägarna att använda fordonen. För ett fordon som säljs enligt LFF finns däremot inte någon motsvarande regel. Det innebär att användningsförbudet fortsätter att gälla för det aktuella fordonet. Intresset för att köpa ett fordon med användningsförbud kommer sannolikt att vara mycket lågt, med tanke på att köparna måste betala skulderna för att förbudet ska hävas. Användningsförbud utgör ett omsättningshinder. Det kan sägas vara en förutsättning för förslagen rörande försäljning av flyttade fordon i denna lagrådsremiss att sådana omsättningshinder inte föreligger. Undantagsbestämmelserna bör därför kompletteras så att även fordon sålda enligt LFF undantas från



användningsförbud. De lagar som berörs är lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (2004:629) om trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227) och lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

## 7 Ännu fler åtgärder behöver vidtas

### 7.1 Användningsförbud och omhändertagande

**Regeringens bedömning:** Bestämmelser om användningsförbud och omhändertagande av fordon med användningsförbud bör införas så snart som möjligt.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** De flesta av remissinstanserna tillstyrker förslagen i sak. Några lämnar dock synpunkter på förslagets innehåll och utformning.

**Skälen för regeringens bedömning:** I promemorian lämnas förslag på ytterligare åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med problemen kring fordonsmålvakter. Det handlar bland annat om att införa ett ägarbundet användningsförbud i vissa fall och att ge Polismyndigheten fler möjligheter att kunna ingripa mot fordonsägare vars fordon är belastade med fordonsrelaterade skulder.

Kortfattat handlar förslaget om ett ägarbundet användningsförbud om att ett användningsförbud automatiskt ska inträda för alla fordon som en person är registrerad ägare till när personens fordonsrelaterade skulder uppgår till ett visst belopp. En anmälan om ägarbyte för ett fordon till den personen ska i och för sig registreras i vägtrafikregistret, men fordonet ska också direkt föras med ett användningsförbud om förutsättningarna är uppfyllda. Den nya ägaren har alltså inte möjlighet att bruka fordonet. Ett sådant system kräver en ny och relativt avancerad teknisk lösning i vägtrafikregistret. De tekniska utmaningarna är inte oövervinnerliga, men det tar en viss tid att utveckla systemet så att effektivitet och rättssäkerhet kan garanteras.

För att ett användningsförbud ska få en verklig effekt behöver det förenas med utökade möjligheter för Polismyndigheten att omhänderta fordon. I dag är myndighetens möjligheter begränsade till vissa specifika situationer. I promemorian föreslås att en ny lag om omhändertagande av fordon införs. Enligt lagen kan den som använder ett fordon som belagts med användningsförbud få fordonet omhändertaget och skrotat. Regeringen ser stora fördelar med en sådan ingripandemöjlighet. Incitamentet att använda sig av fordonsmålvakter med fordonsrelaterade skulder och att bruka fordon som är registrerade på en sådan målvakt kommer högst sannolikt att minska markant.

Som ett led i kampen mot problemen med fordonsmålvakter och mot den därmed sammanhängande brottsligheten anser regeringen att förslagen om ägarbundet användningsförbud och en möjlighet att i större omfattning kunna omhänderta fordon bör fullföljas. Detta bör ske så snart de tekniska lösningarna är utvecklade och kan tas i bruk.

## 7.2 Ändringar på förordningsnivå

**Regeringens bedömning:** Ytterligare bestämmelser på förordningsnivå bör införas.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inget att invända mot förslagen.

**Skälen för regeringens bedömning:** I promemorian lämnas förslag på både lag- och förordningsnivå. Förslagen är mer eller mindre sammankopplade. Förslaget att utöka bemyndigandet i 2 a § LFF till att omfatta en tillämpning av målvaktsparagrafen på tomtmark och att fler fordonsrelaterade skulder ska få ligga till grund för flyttning nämns ovan. Härutöver föreslås i promemorian ett antal andra ändringar på förordningsnivå som också syftar till att effektivisera flyttningslagstiftningen och ta hand om problemet med användandet av fordonsmålvakter. Regeringen har för avsikt att återkomma i dessa frågor.

## 8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Lagförslagen ska träda i kraft den 1 januari 2023.

Äldre föreskrifter i lagen om flyttning av fordon ska dock gälla i fråga om fordon som har flyttats på grund av beslut som meddelats före ikraftträdandet.

**Promemorians förslag** överensstämmer inte med regeringens. I promemorian föreslås ett tidigare ikraftträdande för lagändringarna och det föreslås inte någon övergångsbestämmelse.

**Remissinstanserna:** *Göteborgs kommun* och *Sveriges Kommuner och Regioner* anser att förslagen om förkortad uppställningstid och en definition av fordonets ägare bör träda i kraft snarast.

**Skälen för regeringens förslag:** Det är angeläget att samtliga författningsändringar kan träda i kraft så snart som möjligt. Det bedöms vara den 1 januari 2023.

I fråga om fordon som har flyttats med stöd av ett beslut enligt LFF som meddelats före ikraftträdandet bör dock äldre föreskrifter fortsätta att gälla.

## 9 Konsekvenser

### 9.1 Allmänt om förslagen

**Regeringens bedömning:** Förslagen torde öka statens intäkter för fordonsrelaterade skulder och minska incitamenten att använda fordonsmålvakter och målvaktsfordon. På längre sikt förväntas därmed förslagen bidra till en utveckling där fordonsrelaterade skulder, användandet av fordonsmålvakter och målvaktsfordon minskar.

Vidare bör staten och kommunerna få tackning för en större del av sina flyttningsrelaterade kostnader. Förslagen borde även få en positiv påverkan på det brottsförebyggande arbetet.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** gör ingen annan bedömning.

**Skälen för regeringens bedömning:** Förslaget om att utvidga bemyndigandet i 2 a § LFF för att möjliggöra att målvaktsparagrafen omfattar fler fordonsrelaterade skulder och görs tillämplig på tomtmark bedöms vara en effektiv åtgärd för att få fordonsägare att betala sina felparkeringsavgifter och för att minska incitamenten att använda fordonsmålvakter och målvaktsfordon. Förslaget innebär att fler fordon kommer att kunna flyttas. Trots fler fordon blir möjliga att flytta bedömer regeringen att kostnaderna per fordonsflytt kommer att minska, eftersom förtydligandet av vem som ska betraktas som fordonets ägare innebär mindre utredning för kommunerna och uppställningstiden kommer att förkortas. Detta bedöms medföra att utnyttjandet av fordonsmålvakter och antalet målvaktsfordon kommer att minska vilket även får positiva konsekvenser för det brottsförebyggande arbetet då dessa fordon inte sällan används i kriminella sammanhang.

Undantaget från möjligheten att ta fordon i anspråk och undantaget från användningsförbud bedöms minska omsättningshindren för de fordon som säljs efter att ha tillfallit kommunen eller staten enligt LFF. Att ett fordon inte har ett användningsförbud efter försäljning och att det inte kan tas i anspråk för skulder som uppkommer före eller samma dag som försäljningen medför att köparen kan förlita sig på att fordonet inte är skuldbelastat. Det gör det mer attraktivt att köpa fordon som säljs på detta sätt, vilket bedöms öka antalet fordon som kan säljas i stället för att skrotas. Det kan också göra det möjligt att ta ut ett högre pris för fordonen. På så sätt kan staten och kommunerna få tackning för en större del av sina flyttningsrelaterade kostnader. Det kan även medföra ökade intäkter i form av betalning för skulder.

På längre sikt förväntas förslagen bidra till en utveckling där fordonsrelaterade skulder, fordonmålvakter och målvaktsfordon minskar. Sedan 2014, när lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter infördes tillsammans med åtgärder i LFF och FFF, har antalet fordonsrelaterade skulder hos Kronofogdemyndigheten minskat. Under 2013 uppgick de till cirka 1,8 miljarder kronor och 2021 till cirka 1,4 miljarder kronor. Den största minskningen har skett för felparkeringsavgifter, vilket framgår av att de mål som kommit in till Kronofogde-

myndigheten när det gäller felparkeringsavgifter har minskat från en summa om cirka 219 000 kronor 2014 till cirka 67 000 kronor 2021.

En utveckling där fordonsrelaterade skulder, fordonmålvakter och målvaktsfordon minskar skulle innebära att det allmännas intäkter ökar samtidigt som kostnaderna för att hantera problemen relaterade till fordonsrelaterade skulder, användandet av fordonmålvakter och målvaktsfordon minskar. En sådan minskning av användandet av fordonmålvakter och målvaktsfordon får även positiva konsekvenser för det brottsförebyggande arbetet. Målvaktsfordonen är i regel oförsäkrade samt undermåliga från både miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, varför förslagen troligen kommer att medföra positiva effekter i fråga om miljö och trafiksäkerhet i takt med att målvaktsfordonen tas ur trafik. Eftersom målvaktsfordonen inte sällan står felaktigt parkerade, skulle färre målvaktsfordon innebära bättre framkomlighet i stadsmiljön.

För att allmänheten ska uppmärksamma de nya reglerna bedöms vissa kommunikationsinsatser nödvändiga från de verkställande myndigheterna och Transportstyrelsen.

## 9.2 Konsekvenser för kommunerna

**Regeringens bedömning:** Förslaget att utvidga det bemyndigande som ligger till grund för att kunna flytta fordon på grund av fordonsrelaterade skulder görs i syfte att utöka kommunernas möjligheter att flytta fordon. Detta torde inte öka kostnaderna för kommunerna då förslagen om definitioner av fordonets ägare och förkortad uppställningstid bedöms minska kostnaderna per flyttning. Regleringen är dessutom frivillig för kommunerna att tillämpa. Kostnaderna för kommunerna kommer sammantaget att sjunka, särskilt i ett längre perspektiv.

Undantaget från möjligheten att ta fordon i anspråk och undantaget från användningsförbud bör minska kostnaderna för kommunerna vid försäljning av fordon som har tillfallit kommunen genom att fler fordon kan säljas och i vissa fall till högre pris. Detta kan även leda till en minskad skuldsättning till kommunerna för fordonets ägare avseende dennes felparkeringsavgifter.

Eftersom det är frivilligt för kommunerna att flytta fordon bedöms förslagen inte ha någon påverkan på det kommunala självstyret.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Malmö kommun, Sveriges Kommuner och Regioner* samt *Stockholm kommun* lyfter problemet med skenöverlåtelse och kostsamma ägarutredningar och välkomnar därför definitionen av fordonets ägare som en kostnadsminskande åtgärd.

*Sveriges Kommuner och Regioner* anger vidare att förslaget om en förkortad uppställningstid innebär en kostnadsbesparing för kommuner i fråga om ett stort antal flyttningsbeslut, vilket innebär att kommunerna kommer att kunna flytta fler fordon. *Stockholm kommun* anger att framkomligheten bedöms öka genom att fler parkeringsplatser blir tillgängliga när färre platser upptas av icke-betalande fordon.

**Skälen för regeringens bedömning:** Förslaget om att utvidga bemyndigandet i 2 a § LFF för att möjliggöra en ökning av målvaktsparagrafen till tomtmark och till ett större antal fordonsrelaterade skulder innebär att fler fordon kommer att omfattas av reglerna och därmed kan bli föremål för flyttning. Om det föreslagna bemyndigandet utnyttjas, innebär det utökade möjligheter för kommunerna att kunna flytta fordon med stöd av bestämmelsen. De nya möjligheterna kan därmed initialt innebära att flyttningsbesluten totalt sett blir fler, även om det är frivilligt för kommunerna att flytta fordon. Vidare kan vissa informations- och utbildningsinsatser bli nödvändiga.

För att kommunerna ska kunna flytta ett större antal fordon utan att verksamheten belastas med ökade kostnader krävs att kostnaderna för flyttning och förvaring av fordon minskar. Förslaget om att införa en definition av vem som är att betrakta som ägare när fordon flyttas innebär en väsentlig arbetslättning för kommunerna. Det missbruk med skenöverlåtelser som förekommer i dag innebär att kommuner behöver lägga stora resurser på utrednings- och bevisfrågor beträffande vem som är fordonets ägare med risk att ändå förlora om saken prövas rättsligt. Definitionen innebär därför att kommunerna minskar sina kostnader i denna del både vad gäller administrativa kostnader för utredning och för processkostnader vid en rättslig prövning.

Även förslaget om förkortad uppställningstid innebär minskade kostnader för kommunerna. Enligt promemorians bedömning så utgör uppställningskostnaderna cirka två tredjedelar av myndigheternas totala kostnader för fordonsflyttningens verksamhet. Särskilt när det gäller målvaktsfordonen drabbas verkställande myndighet regelmässigt av flyttningens kostnader, eftersom dessa fordon sällan hämtas ut och oftast saknar ett försäljningsvärde.

Undantaget från möjligheten att ta fordon i anspråk och undantaget från användningsförbud torde leda till att det blir mer attraktivt att köpa dessa fordon, vilket i sin tur förbättrar möjligheterna för kommunerna att tillgodogöra sig det värde som vissa fordon kan ha. Det sker då i form av ökad täckning för flyttningens kostnader och för felparkeringsavgifter. Att kommunerna är skyldiga att anmäla försäljningen till Transportstyrelsen bedöms inte öka kostnaderna, då en anmälan om ägarbyte ändå ska göras.

Förslagen innebär att fler fordon kan flyttas och även kommer att flyttas. Detta bedöms bidra till en utveckling där både de fordonsrelaterade skulderna och antalet fordonsmålvakter och målvaktsfordon minskar. Det kommer på sikt att leda till färre flyttningsbeslut och färre felparkerade fordon. Genom att fordon flyttas och i många fall skrotas förhindras också uppkomsten av nya fordonsrelaterade skulder med de fordonen. Färre felparkerade fordon bedöms leda till förbättrad framkomlighet, framför allt i städerna. När uppställningsplatser frigörs ökar också möjligheterna att vid behov flytta andra fordon, exempelvis vid snörika vintrar om fordonen hindrar snöröjning. Förslaget bedöms också leda till en ökad betalning av fordonsrelaterade avgifter och skatter.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget inte innebära några ökade kostnader för kommunerna. Det torde snarare leda till minskade kostnader, eftersom förslaget om nytt ägarbegrepp och förkortad uppställningstid innebär kraftigt minskade kostnader och antalet bilmålvakter och bilmålvaktsfordon bedöms minska på sikt. Eftersom det är frivilligt för

kommunerna att flytta fordon bedöms förslagen inte ha någon påverkan på det kommunala självstyret.

### 9.3 Konsekvenser för de statliga myndigheterna

**Regeringens bedömning:** För de allmänna domstolarna medför förslaget om att införa en definition av ägarbegreppet färre mål.

Kronofogdemyndigheten går miste om vissa möjligheter att få täckning för gäldenärers skulder i de fordon som säljs med stöd av flyttningslagstiftningen. Detta ska vägas mot att den sammanlagda skuldsättningen beräknas minska i och med den nya lagstiftningen.

Förslaget om att utvidga bemyndigandet i 2 a § LFF för att möjliggöra en ökning av de fordon som Polismyndigheten kan flytta på grund av fordonsrelaterade skulder kan, om bemyndigandet utnyttjas, innebära att myndigheten lägger större resurser på flyttning av fordon. Detta ökar inte kostnaderna för myndigheten då förslagen om definition av fordonets ägare och förkortad uppställningstid torde minska kostnaderna per flyttning. Sammantaget kommer kostnaderna för Polismyndigheten att sjunka, särskilt i ett längre perspektiv.

Trafikverket får minskade kostnader till följd av förslaget om förkortad uppställningstid.

För Transportstyrelsen medför förslaget kostnader på 1,6 miljoner kronor för 2022 och 2023 vilket rymms inom befintlig ram.

**Promemorians bedömning** överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians bedömning avviker vad gäller kostnaderna för Transportstyrelsens it-utveckling.

**Remissinstanserna:** *Trafikverket* bedömer att förslaget om en förkortad uppställningstid skulle innebära en besparing om ca 1,5 miljoner kronor per år för Trafikverket och frigöra utrymme på uppställningsplatserna. *Transportstyrelsen* anger att utöver utredningens kostnadsuppskattning tillkommer en kostnad för att tillgängliggöra de uppgifter som kommunerna behöver för att tillämpa en ökad målvaktsparagraf.

#### Skälen för regeringens bedömning

##### *De allmänna domstolarna*

Förslaget om en definition av ägarbegreppet bedöms innebära färre mål hos de allmänna domstolarna om vem som är fordonsägare. Att antalet fordon som flyttas bedöms öka påverkar inte den mängd ärenden som går till domstol då det inte går att överklaga beslut som fattats enligt LFF eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

##### *Kronofogdemyndigheten*

Undantaget från möjligheten att ta fordon i anspråk innebär att Kronofogdemyndigheten manuellt behöver kontrollera om det fordon som ska tas i anspråk är undantaget. Ett undantag från möjligheten att ta fordon i anspråk finns redan i dag varför denna kontroll redan görs av

Kronofogdemyndigheten när fordon ska tas i anspråk, vilket därför inte leder till någon ökad administration för myndigheten.

Syftet med reglerna är att öka antalet fordon som går till försäljning, vilket i sin tur ökar möjligheterna att få kostnaderna och skulderna betalda. En effekt av undantaget blir därför att fler fordon kommer att undantas från möjligheten till ianspråktagande. I promemorian uppskattas att det rör sig om ett femtiotal skuldbelastade fordon årligen som säljs eller skulle kunna säljas med stöd av 6 § LFF. I genomsnitt tas åtta fordon i anspråk varje år. Undantaget gäller endast skulder som har uppkommit före eller samma dag som försäljningen och som försäljningen därmed ska täcka. Det borde därför endast röra sig om ett fåtal fordon per år som kommer att täckas av undantaget och ännu färre där ett ianspråktagande hade blivit aktuellt. Den administration som krävs av Kronofogdemyndigheten för att hantera fordon som tagits i anspråk bedöms minska genom förslaget. Eftersom det dock rör sig om mycket få fordon, bedöms inte Kronofogdemyndighetens verksamhet påverkas. Som en vidare konsekvens av förslaget kan Kronofogdemyndigheten därför gå miste om vissa möjligheter att få täckning för gäldenärens skulder i dessa fordon. Det ska dock vägas mot att den sammanlagda skuldsättningen beräknas minska i och med den nya lagstiftningen.

### *Polismyndigheten*

Enligt FFF kan Polismyndigheten fatta beslut om och verkställa flyttning av fordon som inte är fordonsvrak. Förslaget om att utvidga bemyndigandet i 2 a § LFF för att möjliggöra en utökning av målvaktsparagrafen till att omfatta fler fordonsrelaterade skulder och utökas till tomtmark innebär att Polismyndigheten, om bemyndigandet utnyttjas, i likhet med kommunerna kommer att få möjlighet att flytta ett större antal fordon.

Förslaget om att införa en definition av vem som är att betrakta som ägare när fordon flyttas innebär för Polismyndigheten att minskade resurser läggs på utredning av vem som är den civilrättsliga ägaren. Polismyndigheten svarar enligt FFF för särskilda uppställningsplatser. Detta innebär att kostnaderna för flyttning, på samma sätt som för kommunerna, kommer att minska kraftigt när tiden för uppställning minskas från tre månader till en månad.

Förslagen innebär att fler fordon kan flyttas och även kommer att flyttas. Att utredningen förenklas kan även innebära att fler fordon flyttas av Polismyndigheten, eftersom varje flyttningsbeslut kräver mindre resurser.

### *Trafikverket*

Enligt FFF kan Trafikverket verkställa vissa typer av fordonsflyttningar om fordonet finns inom vägområde för allmän väg där staten är väghållare. Det kan röra sig om fordonsvrak eller att ett felparkerat fordon står i vägen för snöröjning. Till skillnad från kommunen och Polismyndigheten får Trafikverket inte flytta fordon enligt målvaktsparagrafen, varför ändringarna i denna del inte påverkar Trafikverket.

Då Trafikverket inte verkställer flyttning enligt den bestämmelsen har det inte heller samma problem med omfattande ägarutredningar som kommunen och Polismyndigheten. Definitionen av fordonets ägare

bedöms därför inte heller påverka Trafikverket i någon större utsträckning och av samma anledning bedöms inte heller undantaget från att ta fordon i anspråk påverka Trafikverket.

Förslaget om att uppställningstiden ska förkortats från tre månader till en månad bedöms dock medföra stora besparingar för Trafikverket. I sitt remissvar uppskattar *Trafikverket* att det skulle innebära en besparing om cirka 1,5 miljoner kronor per år för myndigheten och frigöra utrymme på uppställningsplatserna. I likhet med kommunerna innebär frigjort utrymme på uppställningsplatser större möjligheter att flytta fordon under exempelvis snörika vintrar.

#### *Transportstyrelsen*

Förslaget om att utöka bemyndigandet i 2 a § LFF till att omfatta fler fordonsrelaterade skulder som grund för flyttning av fordon enligt flyttningstagstiftningen ställer krav på Transportstyrelsens it-system. För att förslaget ska få önskad effekt krävs det att Transportstyrelsen tillhandahåller fler registeruppgifter till allmänheten och de verkställande myndigheterna, vilket också påpekas av *Göteborgs kommun* och *Malmö kommun*. Dessa uppgifter finns redan i vägtrafikregistret, men de måste sammanställas på individnivå för att kunna kommuniceras på ett lämpligt sätt. Transportstyrelsen menar att i dag delges kommunerna information via en API-tjänst som fungerar som en ”bro” mellan vägtrafikregistret och kommunernas egna system. Arbetet beräknas av Transportstyrelsen till 2 000 timmar med en uppskattad kostnad om 1,6 miljoner kronor fördelad på 2022 och 2023. Kostnaden bedöms rymmas inom befintliga ramar.

*Transportstyrelsen* bedömer i sitt remissyttrande att ändringarna som avser fordonsrelaterade skulder samt försäljning och redovisning kan innebära att antalet inbetalningar som avser flera olika skulder ökar. Det kan leda till viss fördröjning i bokföringen av beloppen på grund av oklarheter kring vilka skulder som ska betalas och i vilken ordning de ska avräknas. Det kan därmed även leda till en viss ökad administrativ kostnad.

## 9.4 Konsekvenser för privata markägare

<b>Regeringens bedömning:</b> Förslagen bedöms leda till färre målvaktsfordon på privatägd mark.
--

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Fastighetsägarna* anger att fastighetsägare trots promemorians förslag kommer att vara fortsatt beroende av kommunens och Polismyndighetens prioriteringar för att få fordon flyttade. En enhetlig och förutsebar tillämpning måste enligt *Fastighetsägarna* tillskapas om reglerna ska bli tillräckligt effektiva.

**Skälen för regeringens bedömning:** Förslaget om att utvidga bemyndigandet i 2 a § LFF för att möjliggöra en utökning av målvaktsparagrafen till tomtmark bedöms, om bemyndigandet utnyttjas, leda till förbättrade möjligheter att flytta de målvaktsfordon som finns på privatägd mark. Här krävs handräckning av en kommun eller Polismyndigheten,



vilket gör att effekten av ändringen till viss del beror på kommunens och Polismyndighetens prioriteringar. Regleringen bedöms dock i ett längre perspektiv, oavsett hur prioriteringarna görs, leda till att färre målvaktsfordon parkeras olovligen på tomtmark, eftersom det inte längre kommer att vara möjligt att helt undgå flyttningslagstiftningen genom att parkera där.

## 9.5 Konsekvenser för företag

**Regeringens bedömning:** I ett kortare perspektiv innebär förslaget ökade intäkter för företag som anlitas för flyttning av fordon. För de företag som står som ägare till en stor fordonspark kan ett större antal fordon bli aktuella för flyttning. Dessa företag har dock en regressrätt mot brukare och möjlighet att reglera i avtal vad som gäller vid en eventuell flyttning.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** framför inte några särskilda synpunkter i denna del.

**Skälen för regeringens bedömning:** I ett kortare perspektiv bedöms förslagen innebära att fler fordon flyttas med stöd av flyttningslagstiftningen. Detta kan innebära ökade intäkter för företag som flyttar fordon på uppdrag av dem som beslutat om fordonsflytten.

För leasingföretag, kreditgivare eller andra företag med en stor fordonspark kan en konsekvens av förslagen bli att ett större antal av dessa fordon blir aktuella för flyttning om användarna inte sköter sina betalningar av fordonsrelaterade skatter och avgifter. Redan i dag riskerar dock dessa fordonsägare att deras fordon flyttas med stöd av målvaktsparagrafen. Verkställande myndigheter är vidare skyldiga enligt LFF att underrätta uthyraren om ett flyttningsbeslut när det rör sig om fordon som innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år. Fordonsägaren har i händelse av en flyttning, enligt allmänna civilrättsliga principer, en regressrätt mot brukaren. Företagen har även en möjlighet att i sina avtal med användarna reglera vad som ska gälla om ett fordon flyttas av staten eller en kommun.

## 9.6 Konsekvenser för enskilda

**Regeringens bedömning:** Den föreslagna definitionen av fordonets ägare innebär inte ändrade förhållanden för den som är senaste ägaren för ett avregistrerat fordon. Att uppställningstiden förkortas påverkar inte i praktiken ägarens möjlighet att bevaka sin rätt när det gäller fordonet. Förslagen kan göra det mer attraktivt för enskilda att köpa fordon som säljs efter flyttning.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Motorhistoriska Riksförbundet* anger att förslaget om att den senast registrerade ägaren ska definieras som ägare av avregistrerade fordon skulle medföra en risk för att personer som agerat korrekt belastas med kostnader de inte har gett upphov till.

**Skälen för regeringens bedömning:** Förtydligandet av vem som är fordonets ägare innebär att det blir svårare för den enskilde att kringgå bestämmelserna om vem som är betalningsskyldig, vilket är en av de effekter som lagstiftningen avser att uppnå. Den som har sålt ett fordon men registrerat ägarbytet genom att skicka in ett fysiskt registerintyg kan bli skyldig att betala flyttningkostnader om fordonet blir föremål för flyttning inom tio dagar. Det är dock sannolikt att fordonet i de fallen redan vid försäljningen är skuldyngt. Dessutom går problematiken att undvika genom att registrera ägarbytet online. För den som avregistrerat ett fordon innebär den föreslagna definitionen inte någon skillnad mot i dag.

Förslaget om att utvidga bemyndigandet i 2 a § LFF för att möjliggöra en utökning av målvaktsparagrafen till att omfatta fler fordonsrelaterade skulder innebär, om bemyndigandet utnyttjas, att den enskildes fordon kan flyttas i fler fall. Detta är en önskad konsekvens av förslaget för att öka incitamenten att betala de fordonsrelaterade skulderna.

Förslaget att korta uppställningstiden från tre månader till en månad efter kungörelse bedöms inte drabba den enskilde. Enligt de uppgifter från de tre största kommunerna som finns i promemorian sker uthämtning av fordon normalt inom en vecka. Efter en månad händer det nästan aldrig att ett fordon hämtas ut. Vidare tillämpas kungörelse först när fordonets ägare inte har kunnat anträffas. De som värnar ägandet i sitt fordon bedöms därför få goda möjlighet att bevaka sin rätt.

För enskilda kan det även bli mer attraktivt att köpa fordon som säljs av de verkställande myndigheterna när undantag införs från möjligheten att ta fordon i anspråk och undantag från användningsförbud. Vidare påverkas enskilda positivt av att framkomligheten ökar som en följd av ett minskat antal bilmålvaktsfordon.

## 9.7 Övriga konsekvenser

<p><b>Regeringens bedömning:</b> Förslagen får positiva effekter på trafiksäkerheten och klimatet.</p>
--

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Naturvårdsverket* invänder att det saknas en beskrivning av konsekvenserna för miljön.

**Regeringens bedömning:** Målvaktsfordon är ofta obesiktade, oförsäkrade samt miljö- och trafikfarliga. Av de fordon som enligt Transportstyrelsen är att betrakta som målvaktsfordon är 92 procent mellan 10 och 35 år gamla och 95 procent är avställda. En mycket stor del av de fordon som flyttas med stöd av målvaktsparagrafen hämtas med hänsyn till det låga värdet inte ut. Förslagen bedöms leda till färre målvaktsfordon vilket, med beaktande av åldern och skicket på fordonen, ger positiva effekter på trafiksäkerheten och miljön.

## 10 Författningskommentar

### 10.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift

**11 a §** Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning, av ett konkursbo *eller enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall*, får det användas även om felparkeringsavgift eller förhöjd avgift, som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för ett fordon som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

Paragrafen behandlar situationen när ett fordon, trots ett befintligt användningsförbud, ändå får användas. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Genom ett tillägg anges att ett fordon får användas om det sålts enligt lagen om flyttning av fordon i vissa fall även om felparkeringsavgift eller förhöjd avgift, som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Ett tidigare användningsförbud belastar då inte längre fordonet. Detta gäller sedan tidigare redan vid en exekutiv försäljning eller försäljning av ett konkursbo.

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

#### **Ord och uttryck i lagen**

**1 §** 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: *ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register,*

3. fordonsvrak: *ett 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:

a) *för ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret eller ett motsvarande utländskt register, den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för ett beslut om flyttning, och*

b) *för ett oregistrerat fordon, den som äger fordonet vid tidpunkten för ett beslut om flyttning eller, i fråga om ett övergivet sådant fordon, den som dessförinnan senast ägde det,*

5. fordonrelaterade 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.*

*Det som sägs i lagen om fordonets ägare gäller innehavaren, när det är 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.*

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 *fordonets 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 förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

*Det 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.*

Paragrafen innehåller definitioner av ord och uttryck som används i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 5.1 och 5.2.

I en ny punkt, *första stycket fjärde punkten*, införs en definition av vem som i lagen avses med fordonets ägare. En åtskillnad görs mellan ägare av registrerade fordon och ägare av oregistrerade fordon. För fordon upptagna i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register ska den som är antecknad som ägare i registret vid tidpunkten för det aktuella flyttningsbeslutet 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.

För oregistrerade fordon anses den som vid tidpunkten för flyttningsbeslutet äger fordonet, dvs. den civilrättsliga ägaren, som fordonets ägare. I praktiken utgörs de oregistrerade fordonen huvudsakligen av cyklar och mopeder klass II. Även registreringspliktiga fordon som av någon anledning är oregistrerade omfattas dock av bestämmelsen. Som oregistrerade fordon räknas också avregistrerade fordon. I fråga om ett oregistrerat fordon som är övergivet, och som därmed kan anses sakna civilrättslig ägare, betraktas den som senast före flyttningsbeslutet ägde fordonet som dess ägare. Bestämmelsen om övergivna fordon flyttas från andra stycket och gäller nu endast i fråga om oregistrerade sådana fordon. För övergivna fordon som är registrerade anses den registrerade ägaren som ägare enligt definitionen i den första strecksatsen.

I nya *första stycket femte punkten* införs en definition av vad som i lagen avses med fordonsrelaterade skulder. Med uttrycket avses obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatt, saluvagnsskatt och infrastrukturavgifter samt eventuellt tillkommande sanktionsavgifter, till exempel tilläggsavgifter och dröjsmålsavgifter. Det handlar alltså om sådana skulder som framgår vid en kontroll mot vägtrafikregistret. Skulderna behöver inte vara restförda hos Kronofogdemyndigheten för att omfattas.

*Andra stycket* ändras på så sätt att bestämmelsen om övergivna fordon flyttas i justerad form till första stycket fjärde punkten. Därutöver ensas terminologin i andra och *tredje styckena* för att överensstämma med definitionen i första stycket 4.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1 och 5.2.

### ***När ett fordon får flyttas***

**2 a §** 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 *fordonsrelaterade* skulder.

I paragrafen finns ett bemyndigande som ligger till grund för bestämmelser i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall.

Bemyndigandet utökas till att omfatta föreskrifter om flyttning av felparkerade fordon även från tomtmark. Därutöver utökas bemyndigandet så att föreskrifterna får avse flyttning av felparkerade fordon som är belastade även med andra fordonsrelaterade skulder än sådana som avser felparkeringsavgifter. Begreppen fordonets ägare och fordonsrelaterade skulder definieras i 1 § första stycket 4 och 5.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

### **Underrättelse och rättsverkningar**

**5 §** När ett beslut om flyttning av ett registrerat fordon har meddelats, *ska* den myndighet som meddelat beslutet underrätta *fordonets ägare* så snart som möjligt. 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 underrättas.

Om ett fordon har flyttats till en särskild uppställningsplats och *fordonets ägare* inte har kunnat anträffas, *ska* den 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 *en* upplysning om vad som enligt 6 § blir följden om fordonet inte *hämtas* inom *den tid som anges där*. *En kungörelse* enligt andra stycket ska innehålla *information* om följden enligt 6 § av att *fordonets ägare* efter *den tid som anges där* fortfarande är okänd.

I paragrafen finns bestämmelser om handläggningen efter ett beslut om flyttning av ett fordon. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

I 1 § första stycket 4 anges vem som avses med begreppet fordonets ägare. Den förevarande paragrafen ändras för att uppnå en överensstämmande terminologi. I övrigt ändras paragrafen endast språkligt.

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

1. *fordonets ägare* har delgetts *en* 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 *gett upp* sin rätt till fordonet.

Fordonsvrak som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

Paragrafen reglerar vid vilken tidpunkt ett fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats tillfaller kommunen eller staten. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

*Första stycket andra punkten* ändras så att uppställningstiden efter kungörelse av ett flyttningsbeslut förkortas från tre månader till en månad. Vem som avses med fordonets ägare framgår av 1 § första stycket 4. Den förevarande paragrafen ändras för att i fråga om fordonets ägare uppnå en överensstämmande terminologi.

*Tredje stycket* utgår och ersätts med nya 6 a §. I övrigt görs endast en språklig ändring.

**6 a §** *Ett fordon som har tillfallit kommunen eller staten ska säljas om en försäljning kan förväntas ge ett överskott efter avräkning av kostnaderna enligt 7 §.*

*När ett fordon har sålts ska betalningen tillgodoräknas fordonets ägare genom avräkning mot kostnaderna för fordonet enligt 7 § och därefter, om fordonet har flyttats med stöd av 2 a §, fordonsägarens fordonsrelaterade skulder. I det senare fallet ska avräkning i första hand göras mot de äldsta skulderna. Eventuellt kvarvarande belopp ska betalas ut till fordonets ägare.*

Paragrafen är ny och ersätter hittillsvarande 6 § tredje stycket. I paragrafen regleras hur ett fordon som har tillfallit kommunen eller staten enligt 6 § ska hanteras. Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

I *första stycket* anges att ett fordon som har tillfallit kommunen eller staten ska säljas om en försäljning kan förväntas ge ett överskott. Från den förväntade betalningen ska då kostnaderna för flyttning och värdering m.m. enligt 7 § avräknas. Det belopp som kvarstår efter sådan avräkning utgör det förväntade överskottet. Om en försäljning inte kan förväntas ge ett överskott, står det staten eller kommunen fritt att skrota, sälja eller på annat sätt disponera över fordonet.

Om fordonet säljs ska betalningen, enligt *andra stycket*, tillgodoräknas fordonets ägare. Det gäller alltså även i de fall fordonet har sålts men försäljningen inte har föranletts av försäljningsskyldigheten i första stycket. Vem som avses med fordonets ägare framgår av 1 § första stycket 4. Tillgodoräkandet ska ske genom avräkning i följande ordning. Först ska avräkning ske mot kostnaderna för det aktuella fordonet enligt 7 §. Om fordonet har flyttats med stöd av 2 a §, ska avräkning därefter ske mot fordonsägarens samtliga fordonsrelaterade skulder. Avräkning ska alltså inte enbart göras mot de skulder som avser det aktuella fordonet. Vilka skulder som utgör fordonsrelaterade skulder framgår av 1 § första stycket 5. Avräkning ska i första hand ske mot de äldsta av de fordonsrelaterade skulderna. Eventuell försäljningslikvid som därefter kvarstår ska betalas ut till fordonets ägare. Det 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 den civilrättslige fordonsägaren till ett oregistrerat fordon inte kan identifieras eller om tredje man gör anspråk på likviden, kan överskottet sättas ner hos länsstyrelsen enligt lagen (1927:56) om nedsättning av pengar hos myndighet.

### ***Kostnader och utlämning***

**7 §** *Fordonets ägare* är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av *denna lag*. Ersättningsskyldighet föreligger inte, om *fordonets ägare* gör sannolikt att fordonet fränhänts *denne* 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 *fordonets ägare* ska betalas 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 betalas av den som begärt flyttningen.

Regeringen får meddela föreskrifter om ytterligare undantag från ersättningskyldigheten.

I paragrafen regleras bland annat fordonsägarens skyldighet att ersätta den verkställande myndighetens kostnader för flyttning av ett fordon. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

I 1 § första stycket 4 anges vem som avses med begreppet fordonets ägare. I förevarande paragraf ändras första och tredje styckena för att i fråga om fordonets ägare uppnå en överensstämmande terminologi.

Övriga ändringar är enbart språkliga.

**8 §** 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 lämnas ut förrän samtliga fordonsrelaterade skulder, som fordonsägaren är betalningsansvarig för, har betalats.

I paragrafen anges vad som krävs för att den verkställande myndigheten ska behöva lämna ut ett fordon som efter flyttning förvaras på en särskild uppställningsplats. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Enligt andra stycket måste fordonsägaren, i fråga om fordon som flyttats enligt 2 a §, betala alla de fordonsrelaterade skulder som han eller hon är betalningsansvarig för, innan fordonet behöver lämnas ut. Av 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem följer att i vissa fall kan en betalningsförmedlare, i stället för fordonsägaren, vara betalningsskyldig för bland annat trängselskatt och infrastrukturavgifter. Sådana skulder omfattas inte av den förevarande paragrafen. Uttrycken fordonets ägare respektive fordonsrelaterade skulder definieras i 1 § första stycket 4 och 5.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om ett fordon som flyttats med stöd av ett beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

I första punkten anges när lagen träder i kraft.

Enligt andra punkten ska äldre föreskrifter tillämpas i fråga om fordon som har flyttats på grund av beslut som meddelats före ikraftträdandet. Det innebär till exempel att den förkortade uppställningstiden i 6 § 2 ska tillämpas endast om det aktuella flyttningsbeslutet har meddelats efter ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

## 10.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

### Användningsförbud

**18 b §** Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning, av ett konkursbo *eller enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall*, får den användas av den nya ägaren även om trängselskatt eller tilläggsavgift som en tidigare ägare är skattskyldig för inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om trängselskatt eller tilläggsavgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är skattskyldig för.

Paragrafen behandlar situationen när ett fordon, trots ett befintligt användningsförbud, ändå får användas. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Genom ett tillägg anges att ett fordon får användas om det sålts enligt lagen om flyttning av fordon i vissa fall även om trängselskatt eller tilläggsavgift, som en tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Ett tidigare användningsförbud belastar då inte längre fordonet. Detta gäller sedan tidigare redan vid en exekutiv försäljning eller försäljning av ett konkursbo.

## 10.4 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

### 6 kap. Effekter av att skatt inte har betalats

#### Förbud att använda fordon på grund av att skatt inte har betalats

**2 §** Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning, av ett konkursbo *eller enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall*, får det användas av den nya ägaren även om fordonsskatt, som en tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för fordon som tillhör ett konkursbo i fråga om skatt som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är skattskyldig för.

Paragrafen behandlar situationen när ett fordon, trots ett befintligt användningsförbud, ändå får användas. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Genom ett tillägg anges att ett fordon får användas om det sålts enligt lagen om flyttning av fordon i vissa fall även om fordonsskatt, som en tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Ett tidigare användningsförbud belastar då inte längre fordonet. Detta gäller sedan tidigare redan vid en exekutiv försäljning eller försäljning av ett konkursbo.

## 10.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

### Användningsförbud

**15 §** Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning, av ett konkursbo *eller enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall*, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6, som en tidigare ägare är



betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

Paragrafen behandlar situationen när ett fordon, trots ett befintligt användningsförbud, ändå får användas. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Genom ett tillägg anges att ett fordon får användas om det sålts enligt lagen om flyttning av fordon i vissa fall även om en viss angiven infrastrukturavgift eller annan avgift, som en tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Ett tidigare användningsförbud belastar då inte längre fordonet. Detta gäller sedan tidigare redan vid en exekutiv försäljning eller försäljning av ett konkursbo.

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

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 utmätningsbara 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 *eller enligt 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. *Den myndighet som har sålt fordonet ska till Transportstyrelsen anmäla uppgifter om överlåtelsedatum och att fordonet inte kan tas i anspråk för vissa skulder.*

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.

I paragrafen anges bland annat under vilka förutsättningar som Kronofogdemyndigheten får ta i anspråk ett fordon för indrivning av fordonsrelaterade skulder. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

*Andra stycket* ändras genom att ett undantag införs som innebär att ett fordon, som har sålts vid en försäljning enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, 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. Därmed gäller samma ordning som för fordon som har sålts exekutivt.

Av bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen (2019:382) framgår att uppgifter om överlåtelsedatum och att fordonet inte kan tas i anspråk för vissa skulder ska föras in i vägtrafikregistret när fordonet har sålts exekutivt. I förevarande paragraf införs en bestämmelse om att den myndighet som har sålt fordonet ska anmäla sådana uppgifter till Transportstyrelsen när fordonet sålts. Det sker lämpligen i samband med anmälan om ägarbyte. Begreppet myndighet omfattar både kommunala och statliga myndigheter.

## Promemorians lagförslag i nu relevanta delar

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

Härigenom föreskrivs 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, 2, 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>11</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*

*– 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 förarbehörighet 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>12</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.*

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 förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

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.

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2014:488.

**Uppställningsplats**3 §<sup>13</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.

4 §<sup>14</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>15</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

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*

<sup>13</sup> Senaste lydelse 1984:320.

<sup>14</sup> Senaste lydelse 2003:637.

<sup>15</sup> Senaste lydelse 2003:637.

upplåtit nyttjanderätten (uthyraren) underrättas.

Om ett fordon har flyttats till en särskild uppställningsplats och *ägaren* inte har kunnat anträffas, *skall* den myndighet 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 följden om fordonet inte avhämtas inom där angiven tid. Kungörelse enligt andra stycket *skall* innehålla uppgift om följden enligt 6 § av att *ägaren* efter där angiven tid fortfarande är okänd

även den som har upplåtit nyttjanderätten (uthyraren) underrättas.

Om ett fordon har flyttats till en särskild uppställningsplats och *fordonets ägare* inte har kunnat anträffas, *ska* den 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 följden om fordonet inte avhämtas inom där angiven tid. Kungörelse enligt andra stycket *ska* innehålla uppgift om följden enligt 6 § av att *fordonets ägare* efter där angiven tid fortfarande är okänd.

#### 6 §<sup>16</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.

*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*

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.

<sup>16</sup> Senaste lydelse 2014:448.

*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>17</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*

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 *fordonets ägare*, *ska* bäras av staten eller, om flyttningsbeslutet har verkställts av kommunal myndighet, av kommunen. Vid flyttning enligt 2 § andra eller

sådana kostnader i stället bäras av tredje stycket *ska* sådana kostnader Bilaga 1  
den som begärt flyttningen. i stället bäras av den som begärt  
flyttningen.

Regeringen bemyndigas föreskriva om ytterligare undantag från  
ersättningsskyldigheten.

#### 8 §<sup>18</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 lämnas ut förrän  
de förfallna avgifter, som *ägaren* är  
betalningsansvarig för enligt lagen  
(1976:206) om felparkeringsavgift,  
har betalats.

Ett fordon som har flyttats med  
stöd av 2 a § och som inte är utmätt  
behöver inte heller lämnas ut förrän  
de förfallna avgifter, som *fordonets*  
*ägare* är betalningsansvarig för  
enligt lagen (1976:206) om fel-  
parkeringsavgift, har betalats.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.

<sup>18</sup> Senaste lydelse 2014:488.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*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.



Efter remiss har yttranden inkommit från Bil Sweden, Domstolsverket, Ekobrottsmyndigheten, Fagersta kommun, Fastighetsägarna Sverige, Finansbolagens förening, Förvaltningsrätten i Luleå, Göta Hovrätt, Göteborgs kommun, HSB, Integritetsskyddsmyndigheten, Juridiska Institutionen vid Uppsala universitet, Kammarrätten i Göteborg, Kramfors kommun, Kronofogdemyndigheten, Laholms kommun, Luleå Kommun, Malmö kommun, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Munkfors kommun, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Riksförbundet M Sverige, Skatteverket, Sollentuna kommun, Stockholms kommun, Stockholms tingsrätt, Svenska Parkeringsföreningen (SvePark), Sveriges Advokatsamfund, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Umeå kommun och Åklagarmyndigheten.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Borgholm kommun, Eskilstuna kommun, Förvaltningsrätten i Karlstad, Gotlands kommun, Kammarkollegiet, Karlstad kommun, Krokoms kommun, Kumla kommun, Kävlinge kommun, Ludvika kommun, Motala kommun, Oskarshamn kommun, Partille kommun, Perstorp kommun, Regelrådet, Ronneby kommun, Sandviken kommun, Sigtuna kommun, Stena Recycling AB, Strängnäs kommun, Sollentuna kommun, Sveriges Bilåtervinnare Riksförbund, Trafikförsäkringsföreningen, Trelleborgs kommun, Uppsala kommun och Värnamo kommun och Åre kommun.

Remissyttranden har även inkommit från Svenska Bankföreningen, Motorhistoriska Riksförbundet och Växjö kommun.