

Lagrådsremiss

Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 21 november 2019

Tomas Eneroth

Jonas Ragell
(Infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår att det ska bli förbjudet att använda ett fordon med obetalda felparkeringsavgifter och att en polisman eller en bilinspektör ska ta hand om fordonets registreringsskyltar om användningsförbudet överträds. Vidare föreslås vissa mindre ändringar som rör rätten att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter	6
3	Ärendet och dess beredning	7
4	Bakgrund.....	7
4.1	Fordonsägarens ansvar	7
4.2	Problemet med fordonsrelaterade skulder, fordonsmålvakter och målvaktsfordon	8
4.3	Hur ska vi komma till rätta med problemet?	9
5	Gällande rätt.....	10
5.1	En felparkeringsavgift – hur uppkommer den?	10
5.2	Användningsförbud och avskyltning.....	10
5.3	Ianspråktagandelagen	12
6	Överväganden och förslag	13
6.1	Användningsförbud ska införas för fordon med obetalda felparkeringsavgifter	13
6.2	Fordonets registreringsskyltar ska kunna tas om hand om fordonet används i strid med ett användningsförbud	18
6.3	Överklagandebestämmelser.....	20
6.4	Undantag från rätten att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter	21
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	23
8	Konsekvenser.....	23
8.1	Allmänt om förslagen.....	23
8.2	Konsekvenser för staten och kommunerna.....	24
8.3	Konsekvenser för företag och enskilda	25
8.4	Konsekvenser för övriga	26
9	Författningskommentar.....	26
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift	26
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter	29
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33)	30
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	33
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	36

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 (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

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift¹ ska införas fyra nya paragrafer, 11–11 c §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §²

Ett fordon får inte användas, om felparkeringsavgift som avses i 2 § eller avgift som har meddelats med stöd av 6 § inte har betalats inom föreskriven tid. Användningsförbud inträder dock först när

1. den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor, och

2. minst sex månader har gått från den dag då den totala avgiftsskulden eller en del därav som överstiger 5 000 kronor senast skulle ha betalats.

I den totala avgiftsskulden ska inte räknas in

1. avgift som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala, och

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Användningsförbudet gäller till dess det belopp enligt första stycket 2 som har lett till förbudet har betalats.

Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen

¹ Lagen omtryckt 1987:25.

² Tidigare 11 § upphävd genom 1996:257.

bestämmer medge att ett visst fordon får användas trots att användningsförbud har inträtt.

11 a §

Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får det användas även om felparkeringsavgift som avses i 2 § eller avgift som har meddelats med stöd av 6 §, 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.

11 b §

Om ett fordon används i strid med 11 §, ska en polisman eller en bilinspektör ta hand om fordonets registreringsskyltar.

Den som har tagit hand om fordonets registreringsskyltar får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

11 c §

Beslut enligt 11 § fjärde stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Beslut enligt 11 b § får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.
 2. De nya bestämmelserna tillämpas inte i fråga om felparkeringsavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

2.2 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 utmätningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulden, och
2. fordonet inte tillhör eller kan anses tillhöra gäldenären enligt bestämmelserna i utsökningsbalken.

Ett fordon får inte tas i anspråk för skulder som uppkommit före en exekutiv försäljning eller samma dag som en sådan försäljning.

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 2021.

3 Ärendet och dess beredning

Som ett led i arbetet med att minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna och användningen av fordonsmålvakter infördes den 1 juli 2014 lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter (ianspråktagandelagen). Det gjordes även vissa ändringar i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (flyttningsslagen) och i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall (flyttningsförordningen). Genom ianspråktagandelagen fick det allmänna en möjlighet att ta fordon med obetalda fordonsrelaterade skulder i anspråk för betalning av vissa skatter och avgifter. Ändringarna i flyttningsslagen och flyttningsförordningen innebar att det allmänna fick en möjlighet att flytta felparkerade fordon med obetalda och förfallna felparkeringsavgifter och att ett sådant fordon inte behöver återlämnas till ägaren förrän skulderna och kostnaderna i samband med flytten blivit betalda.

Inom Näringsdepartementet utarbetades under hösten 2017 promemorian Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33). I promemorian utvärderas ianspråktagandelagen samt ändringarna i flyttningsslagen och flyttningsförordningen. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. I promemorian lämnas även förslag på ytterligare åtgärder att vidta i arbetet med att minska de restförda fordonsrelaterade skulderna och användningen av fordonsmålvakter. I denna lagrådsremiss behandlas lagförslagen i promemorian. Dessa lagförslag finns i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (dnr I2019/00643/TM).

4 Bakgrund

4.1 Fordonsägarens ansvar

Den som äger ett fordon har ett offentligrättsligt och civilrättsligt ansvar inom ett flertal områden. Ägaren har t.ex. en skyldighet att betala fordonskatt, 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 t.ex. 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. Detta 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 vägtrafikdatalagen (2019:369)

och vägtrafikdataförordningen (2019:382). Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för vägtrafikregistret.

4.2 Problemet med fordonsrelaterade skulder, fordonsmålvakter och målvaktsfordon

Det finns ingen allmängiltig definition av vad som utgör en fordonsrelaterad skuld. I denna lagrådsremiss avses med begreppet en offentligrättslig fordran som hänför sig till brukandet och innehavet av ett fordon i form av fordonskatt, trängselskatt, infrastrukturavgift eller felparkeringsavgift. Gemensamt för de nämnda skatterna och avgifterna är att det är fordonets registrerade ägare som är betalningsansvarig gentemot det allmänna. Det finns även privaträttsliga fordringar som hänför sig till ett fordonsinnehav, t.ex. trafikförsäkrings- och kontrollavgift, men dessa omfattas inte av begreppet fordonsrelaterade skulder i denna lagrådsremiss.

Av Kronofogdemyndighetens statistik framgår att de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna ökar över tid, trots att en stor del av fordringarna preskriberas varje år. Vid årsskiftet 2017/18 uppgick det totala skuldbeloppet till 1,9 miljarder kronor. Av de ca 100 000 gäldenärerna med fordonsrelaterade skulder till det allmänna hade de 100 mest skuldyngda i februari 2018 tillsammans skulder som uppgick till 367,6 miljoner kronor. Detta motsvarar ungefär 18 procent av det totala skuldbeloppet. Samma 100 gäldenärer var i februari 2018 registrerade ägare till 25 019 fordon. Av dessa fordon var 3 908 stycken registrerade på en enda gäldenär. Fyra personer var registrerade ägare till över 2 000 fordon, 13 personer var registrerade ägare till över 500 fordon och 35 personer var registrerade ägare till över 100 fordon.

Felparkeringsavgifter och fordonskatt utgör, sett till antal gäldenärer, bland de största enskilda skuldslagen i Kronofogdemyndighetens register. Skuldbeloppet för endast dessa skuldslag uppgick vid årsskiftet 2017/18 till 1,5 miljarder kronor. Även skuldbeloppet för felparkeringsavgifter och fordonskatt har ökat över tid med en genomsnittlig ökning om 100 miljoner kronor per år (se dock avsnitt 4.3).

Indrivningsprocenten för de fordonsrelaterade skulderna är låg och en betydande del av skulderna kan hänföras till fordonsmålvakter. Det finns ingen allmängiltig definition av begreppet fordonsmålvakt, men i denna lagrådsremiss avses en person som är registrerad ägare till ett fordon trots att det är en annan person som faktiskt äger och brukar fordonet. På så sätt kan den egentliga ägaren undkomma t.ex. betalningsansvar för de skatter och avgifter som fordonsinnehavet innebär. Den typiska fordonsmålvakten saknar utmättningsbara tillgångar samt är okänslig för de ekonomiska påtryckningsmedel och verkställighetsåtgärder som kan komma i fråga för den som inte fullgjort sina skyldigheter beträffande fordonet. Vidare är fordonsmålvakten i regel svår att få tag på, vilket försvårar indrivningsförandet.

Användningen av fordonsmålvakter medför problem inte enbart när det gäller indrivning av de fordonsrelaterade skulderna, utan de målvaktsfordon som används är ofta gamla, obesiktade, oförsäkrade samt miljö- och

trafikfarliga. Enligt Polismyndigheten är fordonsmålvakter och målvaktsfordon ett betydelsefullt hjälpmedel i olika kriminella verksamheter för att dölja inblandning i brottslig verksamhet samt försvåra myndighetens utredningsarbete (Polismyndigheten/NOA, 2016-11-28, Brottswerktyg åt internationella brottsnätverk, Bilmålvakter från öst 2016). Dessutom bedrivs handel med och utförsel ur landet av avställda, skrotfärdiga och miljöfarliga fordon. Detta sker med hjälp av fordonsmålvakter för att komma runt de regler som gäller vid export av fordon. Målvaktsfordon förekommer därutöver ofta vid trafikbrott och de står inte sällan parkerade på ett trafikfarligt sätt samt tar upp plats i stadsmiljön, på såväl offentlig som privat mark.

Restföringen av de fordonsrelaterade skulderna och användningen av fordonsmålvakter och målvaktsfordon är ett samhällsproblem, inte minst av ekonomiska skäl. Samhället går miste om stora intäkter och hanteringen av problemet medför kostnader. Konsekvenserna drabbar det allmänna, företagare och enskilda medborgare.

4.3 Hur ska vi komma till rätta med problemet?

För att komma till rätta med problemen med fordonsrelaterade skulder, fordonsmålvakter och målvaktsfordon har myndigheterna samverkat för att hitta lösningar och ny lagstiftning har införts. I juli 2014 infördes ianspråktagandelagen samt vissa ändringar i flyttningslagen och flyttningsförordningen. År 2015 infördes vidare regler om användningsförbud och avskyltning beträffande obetald trängselskatt och infrastrukturavgift.

Sedan ianspråktagandelagen infördes samt ändringarna i flyttningslagen och flyttningsförordningen gjordes har ökningstakten för de fordonsrelaterade skulderna avstannat något. Anledningen till det synes vara att skulderna för obetalda felparkeringsavgifter numera minskar för första gången på flera år. Den nya lagstiftningen har haft en effekt på utvecklingen av just sådana skulder. Antalet gäldenärer med fordonsrelaterade skulder i Kronofogdemyndighetens register är dock i princip oförändrat, liksom skuldernas närmare fördelning mellan dessa gäldenärer. Ett stort antal fordon med obetalda felparkeringsavgifter har vidare flyttats och tagits ur trafik med stöd av den nya flyttningsbestämmelsen. Relativt få fordon har däremot tagits i anspråk med stöd av ianspråktagandelagen.

Den lagstiftning som infördes 2014 har alltså lett till vissa positiva effekter när det gäller de fordonsrelaterade skulderna och användningen av fordonsmålvakter och målvaktsfordon. Berörda aktörer är dock överens om att ytterligare åtgärder behöver vidtas för att komma till rätta med problemen. I denna lagrådsremiss lämnar därför regeringen förslag som innebär att sanktionerna användningsförbud och avskyltning får tillämpas på fordon med obetalda felparkeringsavgifter. Det bör också nämnas att arbetet med att se över om ytterligare åtgärder behöver vidtas i arbetet mot fordonsmålvakter kommer att vara fortsatt angeläget för regeringen.

5 Gällande rätt

5.1 En felparkeringsavgift – hur uppkommer den?

I svensk rätt skiljer man på tomtmarksparkering (civilrättslig parkering) och gatumarksparkering (offentligrättslig parkering). Förenklat innebär tomtmarksparkering att parkering sker på privat mark, i ett parkeringshus eller liknande och att en felaktig uppställning av ett fordon kan medföra en kontrollavgift enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. Gatumarksparkering, däremot, sker på gator eller på andra allmänna platser och en felaktig uppställning av ett fordon kan medföra en felparkeringsavgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. Enbart felparkeringsavgift – inte kontrollavgift – är att betrakta som en offentlig-rättslig fordonsrelaterad skuld.

Enligt 2 § lagen om felparkeringsavgift ska den som överträder de föreskrifter om stannande och parkering som framgår av förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift betala en felparkeringsavgift, om överträdelsen inte är belagd med straff. De föreskrifter om stannande och parkering som avses finns i trafikförordningen (1998:1276) och i lokala trafikföreskrifter. En parkeringsanmärkning med uppmaning att betala en felparkeringsavgift får enligt 5 § lagen om felparkeringsavgift meddelas av en polisman eller av en sådan parkeringsvakt som avses i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. Anmärkningen ska lämnas till ägaren eller fästas på fordonet. Det är fordonets ägare som ansvarar för att felparkeringsavgiften betalas, om det inte görs sannolikt att fordonet frånhänts ägaren genom brott. Om felparkeringsavgiften inte betalas i tid, uppmanas ägaren att betala avgiften. Följs inte uppmaningen, ska ägaren betala en förhöjd avgift enligt 6 § lagen om felparkeringsavgift. Den förhöjda avgiften är en del av den ursprungliga avgiften och inte någon särskild avgift.

5.2 Användningsförbud och avskyltning

Inledning

Användningsförbud och avskyltning är administrativa sanktioner som innebär legala begränsningar i rätten att använda ett fordon. Bestämmelser om användningsförbud och avskyltning finns bl.a. när det gäller obetald fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgift. Regleringen innebär att det är förbjudet att använda ett fordon om de angivna skatterna eller avgifterna inte betalats. Om fordonet används i strid med ett användningsförbud, kan fordonets registreringsskyltar tas om hand (s.k. avskyltning). Att använda ett fordon utan registreringsskyltar är straffbelagt. Den lagtekniska utformningen av bestämmelserna om användningsförbud och avskyltning skiljer sig åt i fråga om fordonsskatt respektive trängselskatt och infrastrukturavgift, vilket kommer att belysas närmare i det följande.

Användningsförbud vid obetald fordonskatt

Bestämmelser om fordonskatt finns i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonskatt och vägtrafikskatteförordningen (2006:242). Fordonsskatteplikt gäller för ett motorfordon som är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt, dock med vissa undantag. Om fordonskatten inte betalas i tid, ska en dröjsmålsavgift tas ut. Vid utebliven betalning får det skattepliktiga fordonet inte användas (6 kap. 1 och 2 §§ vägtrafikskattelagen). Användningsförbudet gäller till dess skatten har betalats. Fordonet får dock användas om det är fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret, skatt som en tidigare ägare är skyldig att betala och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning eller avser ytterligare skatt som beslutats efter ägarbytet, eller skatt för vilken anstånd med betalning gäller. Fordonet får också användas om fordonet sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo eller om fordonet tillhör ett konkursbo. Om det finns särskilda skäl, kan Skatteverket vidare medge att fordonet får användas.

Om ett fordon används i strid med ett användningsförbud och två månader har gått från den dag då den skatt som lett till användningsförbudet senast skulle ha betalats, ska en polisman eller en bilinspektör ta hand om fordonets registreringsskyltar (6 kap. 3 § vägtrafikskattelagen). Anledningen till att tiden bestämts till två månader efter förfallodagen är att avskyltning anses behöva tillgripas endast vid de mer allvarliga fallen av överträdelse av användningsförbudet och först när en tid förflutit från skattens förfallodag. Den skattskyldige bör först ha fått möjlighet att ta del av en påminnelse om skatten (se prop. 1981/82:225 s. 9 f.).

Användningsförbud vid obetald trängselskatt och infrastrukturavgift

Bestämmelser om trängselskatt finns i lagen (2004:629) om trängselskatt och förordningen (2004:987) om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en särskild betalstation i Stockholm eller Göteborg. Bestämmelser om var och när skatt tas ut finns i bilagor till lagen. Om trängselskatt inte betalas i rätt tid, påförs en tilläggsavgift om 500 kronor.

Bestämmelser om infrastrukturavgift finns i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg. Infrastrukturavgift är en distansbaserad avgift som tas ut för att täcka kostnader för uppförande, drift och underhåll och utveckling av ett vägavsnitt med tillhörande avgiftssystem. Infrastrukturavgift tas ut bl.a. för bilfärd på bron över Motalaviken och på bron över Sundsvallsfjärden. Om infrastrukturavgift inte betalas i rätt tid, tas en förseningsavgift om 300 kronor ut. Om dessa avgifter inte betalas i rätt tid, tas en tilläggsavgift om 500 kronor ut.

Vid utebliven betalning av trängselskatt eller infrastrukturavgift får det skatte- eller avgiftspliktiga fordonet inte användas (18 a och 18 b §§ lagen om trängselskatt samt 14 och 15 §§ lagen om infrastrukturavgifter på väg). För att ett användningsförbud ska inträda krävs det att den totala skulden som avser trängselskatt eller infrastrukturavgift uppgår till mer än 5 000 kronor och att det gått minst sex månader sedan ett belopp överstigande 5 000 kr senast skulle ha betalats. I den totala skulden ska det inte räknas

in skatt eller avgift som en tidigare ägare av bilen är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet eller skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller. Användningsförbudet gäller till dess den totala skulden som har lett till förbudet har betalats. Fordonet får dock användas om fordonet sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo eller om fordonet tillhör ett konkursbo. Vidare kan särskilda skäl medföra undantag från användningsförbudet.

Om ett fordon brukas i strid med användningsförbudet, ska en polisman eller en bilinspektör avskylta fordonet (se 18 c § lagen om trängselskatt och 16 § lagen om infrastrukturavgifter på väg). Till skillnad från vad som är fallet i fordonsskattesammanhang kan avskyltning ske så snart användningsförbudet har överträtts.

Straffbelagt nyttjande av avskyltat fordon

Att använda ett avskyltat fordon till följd av att fordonsskatten inte har betalats är straffbelagt (6 kap. 4–7 §§ vägtrafikskattelagen). En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet, eller låter det användas i strid med ett användningsförbud sedan fordonets registreringsskyltar tagits om hand, döms till böter eller fängelse i högst sex månader. En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet, eller låter det användas på något annat sätt i strid med användningsförbudet, döms till penningböter. Även en annan förare av fordonet än ägaren kan straffas. Detsamma gäller under vissa förutsättningar den som innehar fordonet med nyttjanderätt.

Det är straffbelagt att använda ett fordon utan registreringsskyltar även i andra situationer än vid obetald fordonsskatt (jfr 12 kap. 1 § och 3 kap. 5 § förordningen om fordons registrering och användning). Straffansvar kan uppkomma inte bara för den som brukar fordonet, utan även för ägaren eller den som innehar fordonet med nyttjanderätt. En förutsättning är dock att ägaren eller nyttjanderättshavaren uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av denne för att hindra att fordonet brukades av någon annan.

5.3 Ianspråktagandelagen

Ianspråktagandelagen ger Kronofogdemyndigheten rätt att vid indrivning av fordonsrelaterade skulder, dvs. fordonsskatt, trängselskatt, infrastrukturavgift och felparkeringsavgift, ta det fordon som skatten eller avgiften avser i anspråk för att betala gäldenärens skuld. Fordonet får dock tas i anspråk endast om gäldenären saknar utmätningsbara tillgångar och fordonet inte tillhör eller kan anses tillhöra gäldenären enligt utsökningsbalkens regler (jfr 1 och 2 §§ ianspråktagandelagen). Ianspråktagande är alltså subsidiärt i förhållande till reglerna om utmätning i utsökningsbalken. Det är endast fordon med ett exekutivt värde som kan tas i anspråk av Kronofogdemyndigheten.

6 Överväganden och förslag

6.1 Användningsförbud ska införas för fordon med obetalda felparkeringsavgifter

Regeringens förslag: Ett fordon ska inte få användas om felparkeringsavgifter som uppgår till mer än 5 000 kronor inte har betalats och det har gått minst sex månader sedan beloppet senast skulle ha betalats. Vissa skulder ska inte räknas in i det totala skuldbeloppet. Användningsförbudet ska gälla till dess att den skuld som lett till förbudet har betalats.

Om det finns särskilda skäl, ska den myndighet som regeringen bestämmer få besluta om undantag från användningsförbudet.

Fordonet ska få användas om det har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo. Detsamma ska gälla för ett fordon som tillhör ett konkursbo.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Ekobrottsmyndigheten, Förvaltningsrätten i Linköping, Göteborgs tingsrätt, Kammarkollegiet, Luleå kommun, Polismyndigheten, Skatteverket, Stockholms tingsrätt, Svea hovrätt och Trafikanalys* har inte några synpunkter på förslaget. *Bil Sweden, Fastighetsägarna, HSB, Kronofogdemyndigheten, Norrköpings kommun, Sigtuna kommun, Stockholms kommun, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Svepark, Trafikförsäkringsföreningen, Trafikverket, Uppsala kommun, Umeå kommun* och *Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. Flera av de nämnda remissinstanserna framhåller att de vill att regeringen vidtar ytterligare åtgärder i arbetet mot fordonsmålvakter. Uppsala kommun föreslår att tiden för att meddela ett användningsförbud bestäms till tre månader i stället för sex månader. Stockholms kommun framför att även fordon som flyttats och sedan sålts av kommunen borde undantas från användningsförbudet. *Transportstyrelsen* ställer sig positiv till förslaget men anser att det vore bra med en översyn av befintliga användningsförbud för att få till stånd en enkel och mer enhetlig reglering. *Transportstyrelsen* förespråkar vidare en lagteknisk lösning liknande den som gäller för fordonskatt. *Motormännen* ställer sig tveksam till om förslaget kommer att påverka antalet fordonsmålvakter i någon större utsträckning. *Malmö stad* pekar på att det finns en risk för att fordonet används trots att det har användningsförbud. *Svenska Bankföreningen* och *Finansbolagens Förening* avstyrker förslaget och anför att eventuella skärpningar av lagstiftningen måste kombineras med undantag för fordon som finansieras av banker eller finansbolag. *Datainspektionen* framhåller vikten av att analysera om de föreslagna ändringarna är förenliga med regelverket om personuppgiftsbehandling.

Skälen för regeringens förslag

Användningsförbud vid obetalda felparkeringsavgifter bör införas

Ett stort antal gäldenärer har skulder till det allmänna avseende felparkeringsavgifter. För att förmå fordonsägare att betala sina felparkeringsavgifter i rätt tid är det nödvändigt med effektiva sanktioner. I dag gäller att en fordonsägare som inte betalar en felparkeringsavgift i rätt tid uppmanas att betala inom viss tid. Följs inte den uppmaningen, ska ägaren betala en förhöjd avgift. Trots denna förhöjda avgift är det en stor andel av fordonsägarna som inte betalar sina felparkeringsavgifter. Enbart detta förhållande är enligt regeringen ett starkt skäl för att införa ytterligare sanktioner. Syftet med sådana sanktioner bör vara att effektivisera verkställigheten av felparkeringsavgifterna och att minska drivkrafterna att använda fordonsmålvakter. Det är viktigt att sanktionerna träffar själva användandet av fordonet, eftersom det är därigenom nya skulder uppstår. På så sätt blir det också oattraktivt att använda ett målvaktsfordon. Vidare bör en enhetlighet i sanktionssystemet för de fordonsrelaterade skulderna eftersträvas. I dag finns det t.ex. en reglering med användningsförbud och avskyltning när det gäller obetald fordonskatt, trängselskatt och infrastrukturavgift men inte för obetalda felparkeringsavgifter.

Regeringen föreslår därför att det, i likhet med den reglering som redan finns när det gäller obetald fordonskatt, trängselskatt och infrastrukturavgift, ska införas ett förbud mot att använda ett fordon med obetalda felparkeringsavgifter. Ett sådant användningsförbud innebär inte bara en drivkraft att betala sina felparkeringsavgifter i tid utan det medför också att det är den som använder fordonet som får ta konsekvenserna av att felparkeringsavgifterna inte betalas. På så sätt tydliggörs ansvaret för den som brukar fordonet och de bakomliggande motiven för att använda ett målvaktsfordon kan förmodas minska. En sådan åtgärd framstår också som proportionerlig.

Mot förslaget om användningsförbud talar i viss mån att befintliga regler om användningsförbud avseende obetald trängselskatt och infrastrukturavgift inte tillämpas i praktiken. Anledningen till det är att Transportstyrelsen för närvarande saknar ett systemstöd för att registrera i vägtrafikregistret att ett fordon har användningsförbud. Vid en sökning på ett visst fordon i vägtrafikregistret syns det alltså inte att ett fordon har användningsförbud, vilket kan försvåra t.ex. en polismans kontroll av om ett fordon får användas och om avskyltning kan ske. Ett antal av de remissinstanser som i övrigt ställt sig positiva till förslaget har bl.a. av denna anledning ställt sig tveksamma till hur effektivt förslaget kommer att bli.

För att förslaget ska bli effektivt krävs det att uppgifter om användningsförbud till följd av obetalda felparkeringsavgifter kan registreras i vägtrafikregistret. En sådan reglering bedöms kunna införas på förordningsnivå. Regeringen kommer i det förordningsarbetet att genomföra den analys som *Datainspektionen* efterfrågar. De lagändringar som föreslås i denna lagrådsremiss medför inte i sig någon ny personuppgiftsbehandling.

Regeringen är medveten om svårigheterna för Transportstyrelsen när det gäller att ta fram ett systemstöd för att kunna registrera en uppgift om användningsförbud i vägtrafikregistret. Utgångspunkten är dock att ett sådant systemstöd kommer att kunna tas fram i tid. Regeringen anser

dessutom att införandet av en reglering om användningsförbud och avskyltning under alla omständigheter kan ha en omedelbar preventiv effekt. Det är av stor vikt att markera att det inte är acceptabelt att systematiskt låta bli att betala skatter och avgifter som härrör från ägandet och brukandet av ett fordon samt att det inte är tillåtet att använda målvaktsfordon.

Regeringen delar den uppfattning som ett antal av remissinstanserna, bl.a. *Motormännen* och *Malmö stad*, ger uttryck för, nämligen att ytterligare åtgärder behöver vidtas i arbetet mot fordonsmålvakterna. Problemet med fordonsrelaterade skulder och användningen av fordonsmålvakter och målvaktsfordon är komplext och det finns ingen enkel lösning för att komma till rätta med det. Det är dock regeringens uppfattning att det nu föreslagna användningsförbudet är ett steg i rätt riktning som bidrar till ett mer enhetligt och effektivt sanktionssystem på området. Förslaget ska dessutom inte ses som en enskild åtgärd utan som en del av ett större nät av samverkande regler som syftar till att minska de fordonsrelaterade skulderna och användningen av fordonsmålvakter och målvaktsfordon. Det primära syftet med förslaget är att fordonsägare ska betala sina felparkeringsavgifter i större utsträckning. Eftersom ansvaret för den som använder fordonet tydliggörs, kan de föreslagna åtgärderna även förmodas ha effekt när det gäller användningen av fordonsmålvakter och målvaktsfordon. Ytterligare åtgärder kan därutöver komma att behöva vidtas för att komma till rätta med problemet.

De närmare förutsättningarna för ett användningsförbud

Det bör vara det fordon som gett upphov till skulderna som får användningsförbud. När det gäller frågan om vid vilken tidpunkt som ett användningsförbud ska börja gälla finns det vissa skillnader i gällande regler för fordonsskatt respektive trängselskatt och infrastrukturavgift. I fråga om fordonsskatt börjar användningsförbudet att gälla direkt när fordonsskatten inte har betalats. Vad beträffar trängselskatt och infrastrukturavgift krävs att det har gått viss tid från den tidpunkt då ett belopp om minst 5 000 kronor skulle ha betalats innan ett användningsförbud blir aktuellt. Skillnaden har motiverats med att fordonsskatt betalas för att fordonet ska få användas, varför användningsförbudet börjar att gälla så snart skatten inte har betalats. När det gäller trängselskatt och infrastrukturavgift uppkommer skulderna däremot löpande när fordonet används och ska betalas i takt med att de förfaller till betalning. Ägaren ska även betala en tilläggsavgift om betalning inte sker i rätt tid.

En felparkeringsavgift uppkommer när en polisman eller en parkeringsvakt fattar beslut om att meddela en parkeringsanmärkning. Anmärkningen ska innehålla en uppmaning att betala den fastställda felparkeringsavgiften. Betalas inte felparkeringsavgiften i tid, ska fordonets ägare påminnas om betalningsansvaret och uppmanas att betala avgiften. Betalas inte avgiften efter uppmaning, ska ägaren betala en förhöjd avgift.

Eftersom systemet med felparkeringsavgifter liknar det som gäller för trängselskatt och infrastrukturavgift, bör användningsförbudet börja att gälla först när viss tid har passerat sedan en felparkeringsavgiftsskuld överstigande 5 000 kronor påförts fordonsägaren. Den enskilde bör enligt

regeringens mening ges tillfälle att rätta sig efter ett beslut om felparkeringsavgift och ges tid att betala avgiften innan ett användningsförbud börjar att gälla. Syftet med den föreslagna regleringen är framför allt att komma åt de personer som regelmässigt undandrar sig betalningsansvar för fordonsrelaterade skulder. Det framstår inte som rimligt att den som blir betalningsansvarig för någon enstaka felparkeringsavgift ska drabbas av ett användningsförbud. Det finns därför enligt regeringens mening, till skillnad från vad *Transportstyrelsen* framför, goda skäl att välja en lagteknisk lösning likt den som används vid obetald trängselskatt och infrastrukturavgift. Det innebär alltså att ett användningsförbud vid obetalda felparkeringsavgifter föreslås börja gälla först när det totala skuldbeloppet för felparkeringsavgifterna uppgår till mer än 5 000 kronor och det har gått minst sex månader sedan ett belopp om minst 5 000 kronor senast skulle ha betalats.

Uppsala kommun anser att tidsfristen ska sättas till tre månader i stället för sex månader. Regeringen bedömer dock att den tidsfristen är för kort. I fråga om användningsförbud vid obetald trängselskatt och infrastrukturavgift gäller dessutom en tidsfrist om sex månader. En enhetlighet i systemet med användningsförbud för fordonsrelaterade skulder bör eftersträvas i det avseendet.

Transportstyrelsen framför att det vore bra om regeringen gör en översyn av befintliga användningsförbud för att skapa ett enkelt och mer enhetligt regelverk. Regeringen har förståelse för denna synpunkt men anser inte att det finns tillräckliga skäl att genomföra en sådan översyn i dagsläget. En enhetlig reglering bör eftersträvas så långt som möjligt men i det aktuella fallet finns det goda skäl att anpassa bestämmelserna om användningsförbud till det specifika skuldslaget och dess uppkomstsätt.

Vissa skulder bör inte räknas in i den totala avgiftsskulden

I likhet med vad som gäller enligt bestämmelserna om användningsförbud vid obetald fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgift anser regeringen att vissa skulder inte bör räknas in i den totala avgiftsskuld som föranleder ett användningsförbud.

En felparkeringsavgift som påförts en tidigare ägare av ett fordon ska inte medföra ett användningsförbud för den nya ägaren. Beroende på när ett beslut om felparkeringsavgift rapporteras till Transportstyrelsen kan det förekomma en viss fördröjning innan ett beslut antecknas och blir synligt i vägtrafikregistret. Det kan därför tillkomma felparkeringsavgifter i vägtrafikregistret i tiden efter ägarbytet. Om den tidigare ägaren inte betalar dessa skulder, bör det inte drabba den nye ägaren i form av ett användningsförbud. En ny ägare kan dock i undantagsfall bli betalningsskyldig för en tidigare ägares felaktiga parkering om den skett samma dag som ägarbytet (jfr rättsfallet NJA 2015 s. 98).

Vidare gäller att Transportstyrelsen kan bevilja anstånd med att betala en felparkeringsavgift i vissa fall, t.ex. om den som är betalningsansvarig för felparkeringsavgiften är arbetslös eller långtidssjukskriven. Om Transportstyrelsen har medgett anstånd med betalning av en felparkeringsavgift, bör inte heller den avgiften räknas in i den totala avgiftsskuld som ligger till grund för ett användningsförbud.

När bör användningsförbudet upphöra?

Användningsförbudet bör upphöra först när hela den skuld som föranledde användningsförbudet har betalats. Användningsförbudet bör däremot inte upphöra att gälla om endast en del av det belopp som föranledde användningsförbudet betalas, trots att skuldbeloppet sedan betalningen gjorts understiger 5 000 kronor. Om det, sedan hela det belopp som föranledde användningsförbudet har betalats, fortfarande kvarstår en skuld överstigande 5 000 kronor och förutsättningarna för ett användningsförbud i övrigt är uppfyllda börjar ett nytt användningsförbud att gälla. Ett användningsförbud försvårar därmed omsättningen av fordon, vilket får antas ha positiva effekter på den allmänna betalningsviljan i fråga om felparkeringsavgifter.

Även om förutsättningarna för ett användningsförbud är uppfyllda, bör ett fordon få användas om det finns särskilda skäl och den myndighet som regeringen bestämmer medger att fordonet får användas. I likhet med vad som gäller beträffande användningsförbud vid obetald infrastrukturavgift framstår det som lämpligt att Transportstyrelsen är den myndighet som kan medge undantag från användningsförbudet.

Liksom vid användningsförbud vid obetald fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgift bör fordonet få användas trots ett tidigare användningsförbud, sedan fordonet har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo eller om fordonet tillhör ett konkursbo (jfr prop. 1978/79:94 s. 14 f., prop. 1985/86:92 s. 31, prop. 2005/06:65 s. 81, prop. 2014/15:1 s. 313 f. och utgiftsområde 22 s. 75 f.).

Stockholms kommun anför att även fordon som har flyttats och därefter sålts av kommunen bör undantas från användningsförbudet. Regeringen noterar att det inte finns ett liknande undantag när det gäller befintliga användningsförbud vid obetald fordonsskatt, trängselskatt eller infrastrukturavgift. Regeringen anser därför att det inte finns skäl att införa ett sådant undantag i fråga om användningsförbud vid obetalda felparkeringsavgifter.

Svenska Bankföreningen och *Finansbolagens Förening* framför att eventuella skärpningar av lagstiftningen måste kombineras med undantag för fordon som finansieras av banker eller finansbolag. Detta framstår emellertid inte som en rimlig lösning, eftersom frågan om huruvida ett användningsförbud inträtt då skulle bli beroende av vilken finansieringsform fordonsägaren har valt vid sitt bilköp. Regleringen bör vara neutral i detta avseende och inte inbjuda till val av vissa former av finansiering.

Lagförslagets förhållande till regeringsformen och Europakonventionen

Ett förbud att använda ett fordon kan utgöra ett ingrepp i den enskildes rätt att fritt använda sin egendom. Regler om egendomsskydd finns i regeringsformen och den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och grundläggande friheterna (Europakonventionen), som sedan den 1 januari 1995 gäller som svensk lag. Enligt 2 kap. 19 § regeringsformen får inte lag eller annan föreskrift meddelas i strid med Sveriges åtaganden på grund av Europakonventionen.

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

eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Inskränkningar i rätten att använda lös egendom faller dock utanför paragrafens tillämpningsområde (se prop. 2009/10:80 s. 164). Det nu föreslagna användningsförbudet bedöms mot den bakgrunden inte omfattas av bestämmelserna om egendomsskydd i regeringsformen.

Av artikel 1 i första tilläggsprotokollet till Europakonventionen följer att varje fysisk eller juridisk person har rätt till respekt för sin egendom. Vidare framgår att ingen får berövas sin egendom annat än i det allmänna intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser. Rätten till egendomsskydd inskränker emellertid inte en stats rätt att genomföra sådan lagstiftning som staten finner nödvändig för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmänna intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor som böter eller viten.

En sådan begränsning i rätten att använda sitt fordon som regeringen föreslår utgör en inskränkning av egendomsskyddet enligt Europakonventionen. Lagstiftning som staten finner nödvändig att genomföra för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmänna intresse eller för att säkerställa betalning av bl.a. skatter eller andra pålagor är dock tillåten. Vid en proportionalitetsbedömning måste syftet med lagstiftningen, i det aktuella fallet nödvändigheten i att säkerställa betalning för det allmänna fordringar på felparkeringsavgifter, ändå vägas mot det ingrepp i den enskildes äganderätt som en begränsning i rätten att nyttja sitt fordon medför. För att ett användningsförbud ska anses vara proportionerligt bör sanktionen endast träffa dem som upprepat och systematiskt undandrar sig betalningsansvar för felparkeringsavgifter och därtill kopplade sanktionsavgifter.

Frågan om hur ett användningsförbud likt det nu föreslagna förhåller sig till rätten till egendomsskydd behandlades utförligt i förarbetena till användningsförbuden i trängselskatt- och infrastrukturavgiftssammanhang och bedömdes då inte komma i konflikt med Europakonventionen (se prop. 2014/15:1 s. 315). Regeringen gör inte någon annan bedömning utan anser att den nyttjanderättsinskränkning som förslaget innebär är en rimlig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Sammantaget gör regeringen bedömningen att förslaget är förenligt med Europakonventionen.

6.2 Fordonets registreringsskyltar ska kunna tas om hand om fordonet används i strid med ett användningsförbud

<p>Regeringens förslag: En polisman eller en bilinspektör ska få ta om hand ett fordons registreringsskyltar (avskyltning) om fordonet används i strid med ett användningsförbud.</p>
--

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Ekobrottsmyndigheten, Förvaltningsrätten i Linköping, Göteborgs tingsrätt, Kammarkollegiet, Luleå kommun, Polismyndigheten, Skatteverket, Stockholms tingsrätt, Svea hovrätt och Trafikanalys* har inte några synpunkter på förslaget. *Bil Sweden, Fastighetsägarna, HSB, Kronofogdemyndigheten, Motormännen, Norrköpings kommun, Sigtuna kommun, Stockholms kommun, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Svepark, Trafikverket, Transportstyrelsen, Uppsala kommun, Umeå kommun* och *Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. *Trafikförsäkringsföreningen* framför att det, för att regleringen ska bli effektiv, krävs att själva fordonet kan omhändertas när ett användningsförbud överträds. Vidare påpekar *Trafikförsäkringsföreningen* att en reglering med avskyltning innebär svårigheter när det gäller att identifiera fordon i samband med smitningsolyckor eller passage vid betalstationer. *Malmö stad* anför att fordonet bör kunna föras till en särskild uppställningsplats.

Skälen för regeringens förslag: En polisman eller bilinspektör bör ges möjlighet att omhänderta ett fordons registrerings skyltar så snart ett användningsförbud har överträtts. Detta överensstämmer med vad som gäller vid användningsförbud vid obetald trängselskatt och infrastrukturavgift. I fordonskattesammanhang leder en överträdelse av användningsförbudet däremot inte till någon avskyltning under de första två månaderna. Skillnaden har motiverats av att de obetalda trängselskatterna och infrastrukturavgifterna har varit föremål för olika sanktionsavgifter innan användningsförbudet aktualiserats. Den enskilde har alltså vid upprepade tillfällen uppmanats att betala sin skuld och är därmed väl medveten om den. Detsamma gäller vid obetalda felparkeringsavgifter, varför en överträdelse av användningsförbudet i felparkeringsavgiftssammanhang bör leda till omedelbar avskyltning. En sådan åtgärd bör också i de flesta fall avhålla föraren från att därefter köra fordonet, eftersom det är straffbelagt att framföra ett fordon utan registrerings skyltar.

Trafikförsäkringsföreningen föreslår att själva fordonet ska kunna omhändertas när ett användningsförbud överträds. *Malmö stad* anser att fordonet bör kunna föras direkt till en särskild uppställningsplats. Det som *Trafikförsäkringsföreningen* och *Malmö stad* framför i sina remissvar vore emellertid en alltför ingripande reaktion på den förseelse det innebär att inte betala sina felparkeringsavgifter. En reglering med avskyltning kan, som *Trafikförsäkringsföreningen* påpekar, innebära svårigheter när det gäller möjligheten att identifiera fordon i samband med smitningsolyckor eller passage vid betalstationer. Tanken med användningsförbudet är dock att fordonet inte ska användas alls.

Ett beslut om omhändertagande av ett fordons registrerings skyltar måste kunna verkställas på ett trafiksäkert sätt. Av praktiska skäl bör därför den polisman eller den bilinspektör som har tagit hand om ett fordons registrerings skyltar kunna medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

6.3 Överklagandebestämmelser

Regeringens förslag: Beslut om undantag från ett användningsförbud ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian finns inget förslag om att det ska krävas prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

Remissinstanserna: *Ekobrottsmyndigheten, Förvaltningsrätten i Linköping, Göteborgs tingsrätt, Kammarkollegiet, Luleå kommun, Polismyndigheten, Skatteverket, Stockholms tingsrätt, Svea hovrätt och Trafikanalys* har inte några synpunkter på förslaget. *Bil Sweden, Fastighetsägarna, HSB, Kronofogdemyndigheten, Motormännen, Norrköpings kommun, Sigtuna kommun, Stockholms kommun, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Svepark, Trafikförsäkringsföreningen, Trafikverket, Transportstyrelsen, Uppsala kommun, Umeå kommun och Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Ett användningsförbud föreslås gälla så snart förutsättningarna för ett användningsförbud är uppfyllda. Något särskilt beslut om användningsförbud ska alltså inte fattas (jfr prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 76). Beslut om de felparkeringsavgifter och förhöjda avgifter som kan ligga till grund för ett användningsförbud fattas med stöd av lagen om felparkeringsavgift och förordningen om felparkeringsavgift. Sådana beslut får överklagas i den ordning som anges i 9–10 a §§ lagen om felparkeringsavgift.

I avsnitt 6.1 redovisas ett förslag om att det ska införas en möjlighet för den myndighet som regeringen bestämmer att medge undantag från användningsförbudet om det finns särskilda skäl. Ett beslut som avser ett sådant undantag från användningsförbudet bör enligt regeringen kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. I praktiken är det beslut där undantag från användningsförbudet inte medges som kommer att kunna överklagas. Ett beslut om avskyltning eller ett beslut om att medge att ett fordon förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats bör däremot inte få överklagas. Det bör krävas prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

Den nu föreslagna ordningen för överklagande stämmer överens med vad som gäller i fråga om användningsförbud vid obetald trängselskatt och infrastrukturavgift (jfr 19 § lagen om trängselskatt och 17 § lagen om infrastrukturavgifter på väg).

6.4 Undantag från rätten att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Regeringens förslag: Det ska införas ett undantag från det allmännas rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter som innebär att ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning inte ska kunna tas i anspråk på nytt för skulder som uppkommit före den exekutiva försäljningen eller samma dag som en sådan försäljning.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att fordon som sålts av ett konkursbo också ska undantas från ianspråktagandelagen.

Remissinstanserna: *Ekobrottsmyndigheten, Göteborgs tingsrätt, Kammarkollegiet, Luleå kommun, Polismyndigheten, Skatteverket, Stockholms tingsrätt, Svea hovrätt och Trafikanalys* har inte några synpunkter på förslaget. *Bil Sweden, Förvaltningsrätten i Linköping, HSB, Kronofogdemyndigheten, Motormännen, Norrköpings kommun, Sigtuna kommun, Stockholms kommun, Svepark, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Trafikförsäkringsföreningen, Trafikverket, Umeå kommun och Åklagarmyndigheten* tillstyrker förslaget. Kronofogdemyndigheten och Stockholms kommun framhåller att motsvarande problem torde kunna uppkomma när ett fordon tillfaller en kommun som därefter säljer fordonet. *Transportstyrelsen* anser att förslaget är rimligt men lyfter fram att det kan få den effekten att den person som använt fordonet när det varit registrerat på en fordonsmålsvakt, kommer att kunna köpa fordonet vid en exekutiv försäljning och använda fordonet utan att betala tidigare skulder. *Svenska Bankföreningen* och *Finansbolagens Förening* avstyrker förslaget och anför att eventuella skärpningar av lagstiftningen måste kombineras med undantag för fordon som finansieras av banker eller finansbolag. *Datainspektionen* framhåller vikten av att analysera om de föreslagna ändringarna är förenliga med regelverket om personuppgiftsbehandling.

Skälen för regeringens förslag: Ianspråktagandelagen ger Kronofogdemyndigheten rätt att ta i anspråk ett fordon med vissa fordonsrelaterade skulder för betalning av gäldenärens skuld. Ett sådant ianspråktagande får ske under förutsättning att gäldenären saknar utmättningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulden och fordonet inte tillhör eller kan anses tillhöra gäldenären enligt bestämmelserna i utsökningsbalken (2 § ianspråktagandelagen). Fordonet säljs sedan av Kronofogdemyndigheten vid en exekutiv försäljning.

Berörda myndigheter är eniga om att avsikten med ianspråktagandelagen inte har varit att en exekutiv köpare ska behöva riskera att fordonet tas i anspråk på nytt för gamla skulder. En annan ordning skulle motverka syftet med lagstiftningen. Problem torde visserligen sällan uppstå i praktiken och Kronofogdemyndigheten ger redan i dag köpare ett intyg om att fordonet inte kan tas i anspråk på nytt under dessa förutsättningar. Det faktum att det i dag inte klart framgår av ianspråktagandelagen att ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning inte kan tas i anspråk på nytt för gamla skulder utgör emellertid enligt Kronofogdemyndigheten ett omsättningshinder. Potentiella köpare känner en osäkerhet inför att köpa ett skuldbelastat fordon. Den som köper ett utmätt eller ianspråktaget fordon

vid en exekutiv försäljning måste kunna förlita sig på att fordonet inte kan tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att det införs en uttrycklig bestämmelse i ianspråktagandelagen som innebär att ett fordon inte kan tas i anspråk för skulder som uppkommit före en exekutiv försäljning eller samma dag som en sådan försäljning. Promemorians förslag om att ett fordon som sålts av ett konkursbo också ska undantas från ianspråktagandelagens tillämpningsområde bereds vidare inom Regeringskansliet.

Kronofogdemyndigheten och *Stockholms kommun* anför att liknande problem skulle kunna uppstå i de fall då ett fordon tillfaller en kommun som sedan säljer fordonet. Detta skulle främst bli aktuellt i samband med att en kommun har flyttat ett fordon med stöd av flyttningslagen och flyttningsförordningen och fordonet inte har hämtats ut av ägaren. Det finns dock inte underlag för att behandla denna fråga i det aktuella lagstiftningsarbetet.

Transportstyrelsen framför att den föreslagna regleringen medför en möjlighet att "tvätta" ett målvaktsfordon rent från skulder. Det stämmer att den person som använt ett fordon när det varit registrerat på en fordonsmålvakt, och som förmodligen varit den som förorsakat de fordonsrelaterade skulderna, kommer att kunna köpa fordonet vid en exekutiv försäljning och använda det utan att betala samtliga de skulder som denne förorsakat. Den köpeskillning som köparen betalar kommer dock att användas för att täcka de skulder som finns registrerade på fordonet. Om köpeskillningen inte täcker hela skuldbeloppet, kommer de obetalda skulderna alltså att kvarstå med den tidigare registrerade ägaren som gäldenär, men fordonet kommer inte att kunna tas i anspråk på nytt för att täcka dessa. Regeringen delar Transportstyrelsens uppfattning att detta kan framstå som problematiskt men anser ändå att det finns goda skäl att införa den föreslagna regleringen. Som anføres ovan är det av stor vikt att potentiella köpare upplever att det är säkert att köpa ett fordon vid en exekutiv försäljning och att köparen inte riskerar att göra en rättsförlust. En osäkerhet i det avseendet kan medföra att systemet med exekutiva försäljningar av fordon undergrävs.

Svenska Bankföreningen och *Finansbolagens Förening* är kritiska till ianspråktagandelagen och anför att eventuella skärpningar av lagstiftningen måste kombineras med undantag för fordon som finansieras av banker eller finansbolag. Det aktuella lagstiftningsarbetet syftar inte till någon genomgripande förändring eller skärpning av ianspråktagandelagen utan till att lagfästa att ett fordon som sålts vid en exekutiv försäljning inte får tas i anspråk på nytt för gamla skulder. Den fråga som Svenska Bankföreningen och Finansbolagens Förening tar upp är av övergripande slag och det saknas underlag för att behandla frågan i det nu aktuella lagstiftningsarbetet.

Regeringen gör bedömningen att en uppgift om att ett fordon har sålts exekutivt bör framgå av vägtrafikregistret. En sådan reglering bedöms kunna införas på förordningsnivå. Regeringen kommer i det förordningsarbetet att genomföra den analys som *Datainspektionen* efterfrågar. De lagändringar som föreslås i denna lagrådsremiss medför inte i sig någon ny personuppgiftsbehandling.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2021. Bestämmelserna om användningsförbud och avskyltning ska inte tillämpas i fråga om felparkeringsavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås ett tidigare ikraftträdandedatum för lagändringarna.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte haft några synpunkter på ikraftträdandedatumet.

Skälen för regeringens förslag: De föreslagna lagändringarna medför behov av förordningsändringar och teknikändringar i vägtrafikregistret (se avsnitt 8.2). Regeringen föreslår därför att lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2021.

Bestämmelserna om användningsförbud och avskyltning ska inte kunna tillämpas retroaktivt, utan de ska tillämpas i fråga om felparkeringsavgifter som har beslutats efter ikraftträdandet.

8 Konsekvenser

8.1 Allmänt om förslagen

Förslagen om användningsförbud och avskyltning bedöms vara effektiva åtgärder för att förmå fordonsägare att betala sina felparkeringsavgifter samt för att minska incitamenten att använda fordonsmålvakter och målvaktsfordon. Ett användningsförbud träffar inte enbart den registrerade ägaren av fordonet utan även andra som brukar fordonet. Förslagen innebär också att det införs ett mer enhetligt sanktionssystem vid obetalda fordonsrelaterade skulder.

I fråga om förslaget om undantag från ianspråktagandelagen har tidigare potentiella köpare känt en osäkerhet inför att förvärva skuldbelastade fordon av Kronofogdemyndigheten. Med den föreslagna regleringen bedöms detta omsättningshinder undanröjas. Såväl det allmänna som andra fordringsägare kommer i och med detta att kunna tillgodogöra sig värdet av skuldbelastade fordon i större utsträckning.

På längre sikt förväntas förslagen kunna bidra till en utveckling där de fordonsrelaterade skulderna, antalet fordonsmålvakter och målvaktsfordon minskar. Detta torde medföra positiva effekter på ett flertal områden. En sådan utveckling skulle först och främst innebära att det allmännas intäkter ökar samtidigt som kostnaderna för att hantera problemen relaterade till fordonsrelaterade skulder, fordonsmålvakter och målvaktsfordon minskar. Målvaktsfordonen är vidare 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, tar de upp plats i stadsmiljön, på såväl offentlig som privat mark. Detta problem torde också minska om antalet målvaktsfordon blir färre.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte behövas i fråga om förslagen.

8.2 Konsekvenser för staten och kommunerna

Transportstyrelsen

För Transportstyrelsen innebär förslagen att uppgifter om användningsförbud kopplat till obetalda felparkeringsavgifter och om att ett fordon har sålts exekutivt ska registreras i vägtrafikregistret. Detta kommer att regleras i förordning. I dag saknas det en funktion i vägtrafikregistret för att registrera sådana uppgifter. De nu aktuella förslagen är, med beaktande av framför allt tekniska aspekter, komplexa att genomföra i vägtrafikregistret. Enligt myndigheten saknas det också resurser med rätt kompetens att utföra sådant arbete. Kostnaderna för systemutvecklingen bedöms uppgå till 25–30 miljoner kronor. Detta kan finansieras genom den del av intäkterna från felparkeringsavgifter som disponeras av myndigheten. Även de kostnader som uppkommer när systemutvecklingen är klar, såsom kostnader för registrering och löpande förvaltning av registret, kan finansieras genom den del av intäkterna från felparkeringsavgifter som disponeras av myndigheten. Förslagen medför ingen anslagsbelastning för Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen föreslår dessutom att utses till den myndighet som prövar om det finns särskilda skäl att meddela undantag från ett användningsförbud. Detta bedöms inte innebära någon nämnvärd ärendetillströmning till myndigheten. Sammanfattningsvis bedöms därmed förslagen i denna lagrådsremiss kunna finansieras inom ram.

Kronofogdemyndigheten

Den föreslagna regleringen om undantag från ianspråktagandelagen bedöms medföra en arbetslättning för Kronofogdemyndigheten. Med den i dag gällande regleringen anmäler Kronofogdemyndigheten exekutiva försäljningar av fordon till Transportstyrelsen genom att skicka in blanketten ”Fordonsanmälan”. Av blanketten framgår att fordonet sålts vid en exekutiv auktion och tidpunkten för auktionen. Vidare utfärdar myndigheten ett intyg till köparen om att det sålda fordonet inte kan tas i anspråk på nytt för gamla skulder. Intyget brukar även biläggas den fordonsanmälan som skickas till Transportstyrelsen. Med den föreslagna regleringen kommer ett sådant intyg inte att behöva utfärdas. Potentiella köpare kommer förmodligen inte heller lika ofta att söka information i frågan hos myndigheten. Förslaget bedöms inte medföra några ökade kostnader för Kronofogdemyndigheten.

Polismyndigheten

För Polismyndigheten innebär förslagen om användningsförbud och avskyltning att det tillkommer arbetsuppgifter i form av kontroll av om felparkeringsavgifter har betalats, eventuell avskyltning och, för det fall fordonet brukas trots att det är avskyltat, utfärdande av förelägganden om ordningsbot. Sådana uppgifter ingår redan i myndighetens arbetsuppgifter vid vägtrafikkontroller. Det merarbete som kan tänkas uppstå vid kontroll bedöms vara marginellt och rymmas inom befintliga ramar.

Förslagen förväntas att på längre sikt bidra till att användningen av fordonsmålvakter och antalet målvaktsfordon minskar. Detta torde få en viss brottsförebyggande effekt och en positiv påverkan på Polismyndighetens brottsutredande arbete, eftersom sådana fordon inte sällan används i olika kriminella verksamheter och ofta förekommer vid trafikbrott.

De allmänna förvaltningsdomstolarna

För de allmänna förvaltningsdomstolarna innebär förslagen om användningsförbud och avskyltning att Transportstyrelsens beslut att inte medge undantag från ett användningsförbud kommer att kunna överklagas. Sådana överklaganden bedöms inte innebära någon nämnvärd måltillströmning till domstolarna. Eventuellt tillkommande arbete bedöms vara marginellt och rymmas inom befintliga ramar.

Kommunerna

Förslagen bedöms inte medföra några ökade kostnader för kommunerna. Snarare leder de till positiva ekonomiska effekter, eftersom kommunerna i allt större utsträckning bedöms kunna få betalt för de parkeringsanmärkningar som de meddelar.

8.3 Konsekvenser för företag och enskilda

De företag och privatpersoner som hyr, köper eller leasar fordon berörs, eftersom förslagen kan komma att påverka omsättningen av fordon på marknaden. En köpare kommer att behöva kontrollera om ett fordon har användningsförbud före ett köp. Redan i dag har dock en köpare anledning att kontrollera om ett fordon är belastat med skulder. Förslagen kan därför inte anses påverka köpare av fordon i någon nämnvärd utsträckning. Förslagen kan inte heller anses påverka konkurrensförhållandena för berörda företag.

Förslaget om undantag från ianspråktagandelagen bedöms underlätta omsättningen av skuldbelastade fordon, eftersom den i dag rådande osäkerheten hos vissa köpare om huruvida ett fordon kan tas i anspråk på nytt för gamla skulder försvinner. Fler kan därmed förväntas våga köpa fordon vid en exekutiv försäljning. Fordringsägare kan även lättare tillgodogöra sig värdet av ett målvaktsfordon. Detta skulle kunna leda till en högre köpeskillning som i sin tur bidrar till att en större del av de fordonsrelaterade skulderna kan betalas av.

8.4 Konsekvenser för övriga

Förslagen förväntas inte ha några effekter på jämställdheten eller några sociala effekter i övrigt. Inte heller bedöms den kommunala självstyrelsen påverkas.

9 Författningskommentar

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

11 § Ett fordon får inte användas, om felparkeringsavgift som avses i 2 § eller avgift som har meddelats med stöd av 6 § inte har betalats inom föreskriven tid. Användningsförbud inträder dock först när

- 1. den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor, och*
- 2. minst sex månader har gått från den dag då den totala avgiftsskulden eller en del därav som överstiger 5 000 kr senast skulle ha betalats.*

I den totala avgiftsskulden ska inte räknas in

- 1. avgift som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala, och*
- 2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.*

Användningsförbudet gäller till dess det belopp enligt första stycket 2 som har lett till förbudet har betalats.

Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen bestämmer medge att ett visst fordon får användas trots att användningsförbud har inträtt.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om förbud mot att använda ett fordon. Paragrafen är utformad med 18 a § lagen (2004:629) om trängselskatt och 14 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg som förebild (jfr prop. 2014/15:1 s. 313 f. och utgiftsområde 22 s. 83).

Första stycket innehåller de kriterier som ska vara uppfyllda för att ett användningsförbud ska börja gälla. Det ska finnas skulder avseende felparkeringsavgifter som hänför sig till ett visst fordon och som överstiger 5 000 kronor. Därav ska ett belopp som överstiger 5 000 kr ha varit förfallet till betalning under en sammanhängande period om minst sex månader. Användningsförbudet börjar gälla så snart dessa kriterier är uppfyllda.

Av *andra stycket* framgår att vissa avgifter inte ska räknas in i den totala avgiftsskulden enligt första stycket. För att ett användningsförbud ska börja att gälla krävs alltså att det finns andra skulder än de som avses i andra stycket, vilka uppfyller kriterierna för ett användningsförbud i första stycket.

Enligt *andra stycket punkt 1* ska en avgift som påförts en tidigare ägare av fordonet inte påverka den nya ägarens rätt att använda fordonet. En felparkeringsavgift uppkommer när en parkeringsanmärkning meddelas enligt 5 §. Felparkeringsavgiften kan dock antecknas i vägtrafikregistret med viss fördröjning beroende på när t.ex. en kommun överlämnar ärendet till Transportstyrelsen. Det kan alltså i vägtrafikregistret tillkomma felparkeringsavgifter som den tidigare ägaren är betalningsskyldig för

efter att ett ägarbyte har skett. Om den tidigare ägaren inte betalar de skulder som han eller hon är betalningsskyldig för, ska det inte drabba den nya ägaren i form av ett användningsförbud. Detsamma gäller en förhöjd avgift enligt 6 § som meddelas till följd av en felparkeringsavgift som uppkommit före ett ägarbyte och som den tidigare ägaren är betalningsskyldig för. Det ska i sammanhanget noteras att en ny ägare i undantagsfall kan bli betalningsskyldig för en tidigare ägares felaktiga parkering som skett samma dag som ägarbytet. En sådan avgift kan ligga till grund för ett användningsförbud.

Enligt *andra stycket punkt 2* får en obetald felparkeringsavgift, där anstånd med betalningen beviljats, inte ligga till grund för ett användningsförbud. Avgiften ska dock räknas med i den totala avgiftsskulden enligt första stycket om anståndet löper ut utan att felparkeringsavgiften betalats.

I *tredje stycket* regleras användningsförbudets längd. Förbudet gäller till dess att det belopp som föranlett förbudet har betalats i sin helhet. Härmed avses inte skulden i första stycket punkt 1, utan det belopp i första stycket punkt 2 som varit förfallet till betalning i mer än sex månader. Användningsförbudet upphör inte att gälla om endast en del av detta belopp betalas, trots att skuldbeloppet sedan betalningen gjorts understiger 5 000 kronor. Om det, sedan hela det belopp som föranledde användningsförbudet har betalats, fortfarande kvarstår en skuld överstigande 5 000 kronor, och förutsättningarna för ett användningsförbud i övrigt är uppfyllda, börjar ett nytt användningsförbud att gälla.

I *fjärde stycket* finns en dispensmöjlighet från bestämmelserna om användningsförbud. En förutsättning för dispens är att särskilda skäl föreligger. I fråga om vad som är att anse som särskilda skäl kan vägledning hämtas från motsvarande bestämmelser om fordonsskatt (jfr 6 kap. 1 § tredje stycket vägtrafikskattelagen [2006:228]). Ett exempel på en situation där det kan anses finnas särskilda skäl är när en fordonsägare, som använder sitt fordon yrkesmässigt, betalar av sin skuld i enlighet med en med Kronofogdemyndigheten uppgjord avbetalningsplan. Stycket ska tillämpas restriktivt. Beslut om dispens får överklagas enligt 11 c §, se nedan.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

11 a § *Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får det användas även om felparkeringsavgift som avses i 2 § eller avgift som har meddelats med stöd av 6 §, 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, som är ny, tar sikte bl.a. på situationen när ett fordon med ett befintligt användningsförbud överläts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo. Paragrafen är utformad med 18 b § lagen (2004:629) om trängselskatt och 15 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg som förebild (jfr prop. 2014/15:1 s. 311 f. och utgiftsområde 22 s. 83).

Ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo får användas, trots att felparkeringsavgift eller tilläggsavgift som en tidigare ägare är betalningsskyldig för inte har betalats. Detsamma

gäller sedan fordonet därefter sålts vidare (jfr prop. 1978/79:94 s. 14 f. och prop. 1985/86:92 s. 31). Vem som ska anses som fordonets ägare anges i 4 §.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

11 b § *Om ett fordon används i strid med 11 §, ska en polisman eller en bilinspektör ta hand om fordonets registreringsskyltar.*

Den som har tagit hand om fordonets registreringsskyltar får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

I paragrafen, som är ny, regleras omhändertagande av ett fordons registreringsskyltar i de fall fordonet har använts i strid med ett användningsförbud. Paragrafen är utformad med 18 c § lagen (2004:629) om trängselskatt och 16 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg som förebild (jfr prop. 2014/15:1 s. 311 f. och utgiftsområde 22 s. 83).

Av *första stycket* framgår att registreringsskyltarna ska tas om hand när ett användningsförbud för fordonet har överträtts. Behörig att ta hand om skyltarna är en polisman eller en bilinspektör. Flyttning av fordonet enligt *andra stycket* bör bland annat medges om fordonet annars skulle utgöra en trafikfara eller om det är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om färden avbröts direkt, t.ex. levande djur eller kylvaror (jfr prop. 1981/82:225 s. 56).

Övervägandens finns i avsnitt 6.2.

11 c § *Beslut enligt 11 § fjärde stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.*

Beslut enligt 11 b § får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen, som är ny, anges vilka beslut avseende användningsförbud som får överklagas. Paragrafen är utformad med 17 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg som förebild (jfr prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 83 f.).

Av *första stycket* framgår att beslut som avser att ett fordon, på grund av särskilda skäl, får användas trots att förutsättningarna för ett användningsförbud är uppfyllda får överklagas. De beslut som i praktiken kan bli föremål för överklagande är beslut om att inte medge att ett fordon får användas. Ett användningsförbud börjar att gälla så snart förutsättningarna i 11 § är uppfyllda. Något särskilt beslut om användningsförbud fattas alltså inte.

Enligt *andra stycket* får beslut enligt 11 b § inte överklagas. Detta innebär att ett beslut om avskyltning eller ett beslut om att medge att ett fordon förs till närmaste lämpligaste avlastningsplats eller uppställningsplats inte får överklagas.

Av *tredje stycket* följer att det krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Bestämmelserna i nya 11–11 c §§ ska inte tillämpas retroaktivt, utan endast i fråga om felparkeringsavgifter som har beslutats efter ikraftträdandet. Detta innebär att den överträdelse som ligger till grund för en parkeringsanmärkning måste ha skett efter ikraftträdandet för att felparkeringsavgiften ska kunna föranleda ett användningsförbud. Det kan uppkomma situationer där en felparkeringsavgift har beslutats före ikraftträdandet men en förhöjd avgift påförs ägaren först efter ikraftträdandet. Den förhöjda avgiften är att betrakta som en del av felparkeringsavgiften och kan i en sådan situation inte ligga till grund för ett användningsförbud.

9.2 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 får inte tas i anspråk för skulder som uppkommit före en exekutiv försäljning eller samma dag som en sådan försäljning.

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.

Paragrafen behandlar under vilka förutsättningar som det allmänna genom Kronofogdemyndigheten får ta i anspråk ett fordon vid indrivning av fordonsrelaterade skulder.

I ett nytt *andra stycke* införs ett undantag som innebär att ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning inte får tas i anspråk på nytt för skulder som uppkommit före försäljningen eller samma dag som försäljningen. För skulder som uppkommit dagen efter försäljningen kan fordonet däremot tas i anspråk.

Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

Sammanfattning av promemorian Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33)

Utredarens uppdrag har omfattat en utvärdering av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter. Härmed avses den nya lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter (ianspråktagandelagen) samt lagändringarna i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (LFF) och i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall (FFF).

Det saknas en legaldefinition av begreppet fordonsmålvakt och problematiken med fordonsmålvakter är mångfacetterad. Företeelsen utgör ett stort samhällsproblem eftersom konsekvenserna drabbar såväl stat och kommun som företag och enskilda medborgare, inte minst när det gäller den organiserade brottsligheten. Den nya lagen och lagändringarna som trädde i kraft den 1 juli 2014 tar sikte på målvaktsproblematiken i relation till utvecklingen av de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna. Denna promemoria har därför samma utgångspunkt. De föreslagna åtgärderna kan dock förmodas få positiva återverkningar även på andra områden där det finns en problematik med fordonsmålvakter.

Utvärderingen av lagstiftningen mot fordonsmålvakter har, i enlighet med uppdraget, skett efter samråd med myndigheter och organisationer som tillämpar bestämmelserna i sin operativa verksamhet. Utredaren konstaterar att ändringarna i flyttningsslagen har fått stor genomslagskraft. Det senaste året har ett stort antal fordon flyttats med stöd av den nya flyttningsslagen i 2 a § LFF i förening med 2 § 3 f FFF och ökningen av de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna har samtidigt avstannat. Den nya lagstiftningen har haft en tydlig effekt på utvecklingen av felparkeringsskulderna, där man ser ett tydligt trendbrott från juli 2014 och framåt. Sedan 2014 har inflödet av mål avseende felparkeringsavgifter minskat med cirka 30 procent och från årsskiftet 2014/15 till årsskiftet 2017/18 har skuldbeloppet avseende felparkeringsavgifter minskat med drygt 100 miljoner kronor. Och även om endast ett mindre antal fordon har tagits i anspråk med stöd av ianspråktagandelagen så fungerar den lagen väl som ett komplement till utmätningsinstitutet. Det är dock för tidigt att nu utvärdera lagstiftningens långsiktiga effekter.

Enligt utredaren är det lika mycket en fråga om hur befintlig lagstiftning tillämpas som en fråga om behovet av ytterligare lagstiftning på området. Förutsättningarna för en effektiv tillämpning av befintlig lagstiftning är helt beroende av en väl utarbetad myndighetssamverkan. Det är först under 2017 som ett samverkansarbete mellan berörda myndigheter har lett till att den nya flyttningsslagen har börjat tillämpas i praktiken. Vidare är det först under sommaren 2018 som Sveriges tre största kommuner kommer att ha alla praktiska förutsättningar för att kunna tillämpa den nya flyttningsslagen på ett effektivt sätt. Ur detta perspektiv är frågan om en översyn av befintlig lagstiftning mot fordonsmålvakter för tidigt väckt.

Det finns emellertid redan nu en rad förbättringsområden som kan identifieras. Utredaren har i detta sammanhang tagit ställning till en rad olika förslag på området och föreslår ett antal åtgärder i syfte att minska

antalet fordonsmålvakter och målvaktsfordon. Utgångspunkten i lagstiftningsarbetet mot fordonsmålvakter måste enligt utredaren vara att vidta proportionerliga åtgärder som inte strider mot principen om regelförenkling i samhället och som inte heller försvårar för enskilda i vardagen. Samtidigt finns ett viktigt motstående allmänintresse i en god regelefterlevnad på området i syfte att upprätthålla en hög trafiksäkerhet och en ren trafikmiljö, en minskning av de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna och ett högt förtroende för rättsväsendet och för övriga myndigheter. Utredaren föreslår mot denna bakgrund ett antal åtgärder i syfte att minska antalet fordonsmålvakter och målvaktsfordon.

Inledningsvis finns anledning att titta närmare på registreringsförfarandet i vägtrafikregistret. Det kan konstateras att fordonsmålvakterna används för att utnyttja systematiken i fordonslagstiftningen och otillräckligheten i vägtrafikregistrets kontrollsystem. Det kan inte godtas att den verkliga ägaren eller brukaren undgår betalningsansvar för fordonsrelaterade skatter och avgifter genom att använda sig av en fordonsmål-vakt. Utredaren föreslår mot denna bakgrund att registreringsförfarandet ses över och reformeras för att bättre spegla verkliga förhållanden. På så sätt motverkas även registrering av nya fordonsmålvakter och nya målvaktsfordon.

Vidare är målvaktsfordonen ofta trafikfarliga, oförsäkrade och obesiktade vilket påverkar både trafiksäkerheten och miljön negativt. Regelsystemet bör därför stärkas för att motverka att målvaktsfordonen används i trafik. Det är av principiell vikt att markera att det inte ska vara tillåtet att bruka ett målvaktsfordon. Utredaren föreslår därför att det införs ett användningsförbud för fordon med obetalda felparkeringsavgifter uppgående till ett visst belopp. Om felparkeringsavgifter inte betalas i rätt tid, ska fordonet som huvudregel inte få användas om den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor och minst sex månader har gått sedan minst det beloppet senast skulle ha betalats. Om ett fordon används i strid med ett meddelat användningsförbud, ska en polisman eller bilinspektör ta hand om fordonets registreringsskyltar. Förslaget motsvarar de sanktioner som idag finns i fråga om obetalda fordonskatter, trängselskatter och infrastrukturavgifter.

Utredaren föreslår också att polisen ska ges utökade möjligheter till att ingripa mot fordon med fordonsrelaterade skulder. I samband härmed föreslås att LFF och FFF ses över. I detta sammanhang bör även uppställningstiden för omhändertagna fordon förkortas i syfte att minska det allmännas kostnader och begreppet ”fordonets ägare” bör förtydligas för att motverka ett kringgående av flyttningslagstiftningens bestämmelser.

Utredaren föreslår härutöver ett lagstadgat undantag från ianspråktagandelagens tillämpningsområde. För att inte motverka syftet med lagstiftningen bör det framgå av lag att ett fordon inte kan tas i anspråk för skulder som har uppstått före eller samma dag som en exekutiv försäljning eller en försäljning av ett konkursbo.

Även möjligheterna att agera i de fall där skadeverkningarna redan har skett bör enligt utredaren ses över, vilket också kan ge en preventiv effekt. Här avses främst försättande i personlig konkurs när en gäldenär på obestånd drar på sig stora fordonsrelaterade skulder. Det är de samlade preventiva och faktiska insatserna som på sikt kan komma att ge effekt mot problematiken med fordonsmålvakter. Förslagen som presenteras är

utredarens egna. Förslaget om användningsförbud samt förslaget om ett undantag i ianspråktagandelagen föreslås träda i kraft den 1 april 2019.

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

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift ska införas fyra nya paragrafer, 9 a–d §§, med följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 a §

Ett avgiftspliktigt fordon får inte användas, om felparkeringsavgift som avses i 2 § eller avgift som har meddelats med stöd av 6 § inte har betalats inom föreskriven tid. Användningsförbud inträder dock först när

1. den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor, och

2. minst sex månader har gått från den dag då ett belopp överstigande 5 000 kronor senast skulle ha betalats.

I den totala avgiftsskulden ska inte räknas in

1. avgift som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet, eller

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Användningsförbudet gäller till dess den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats.

Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen bestämmer medge att ett visst fordon får användas trots första stycket.

9 b §

Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får det användas av den nya ägaren även om felparkeringsavgift som avses i 2 § eller avgift som har meddelats med stöd av 6 §, 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.

9 c §

Om ett fordon används i strid med 9 a §, ska en polisman eller en bilinspektör ta hand om fordonets registreringsskyltar.

Den som enligt första stycket har tagit hand om fordonets registreringsskyltar får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

9 d §

Beslut som avses i 9 a § fjärde stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Övriga beslut enligt 9 a–c §§ får inte överklagas.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.
 2. Bestämmelserna tillämpas inte i fråga om felparkeringsavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

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

Bilaga 2

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.

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.

Kronofogdemyndigheten kan inte ianspråka ett fordon för skulder som uppkommit före eller samma dag som en exekutiv försäljning efter en utmätning eller ett ianspråktagande, eller en försäljning av ett konkursbo.

Denna lag träder ikraft den 1 april 2019.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden: Datainspektionen, Ekobrottsmyndigheten, Fastighetsägarna, Finansbolagens Förening, Förvaltningsrätten i Linköping, Göteborgs tingsrätt, HSB, Kammarkollegiet, Kronofogdemyndigheten, Luleå kommun, Malmö kommun, Motormännens Riksförbund, Naturvårdsverket, Norrköpings kommun, Polismyndigheten, Regelrådet, Sigtuna kommun, Skatteverket, Stockholms kommun, Stockholms tingsrätt, Svea hovrätt, Svenska Bankföreningen, Sveriges Kommuner och Landsting, Svepark, Trafikanalys, Trafikförsäkringsföreningen, Transportstyrelsen, Umeå kommun, Uppsala kommun och Åklagarmyndigheten.

Karlstads kommun har avstått från att lämna synpunkter.

Följande remissinstanser har inte svarat: Borlänge kommun, Europark, Göteborgsregionens kommunalförbund, Halmstads kommun, Hyresgästföreningen, Kalmar kommun, Kommunalförbundet Skåne, QPark, Strömstads kommun, Sundsvalls kommun och Svenskt Näringsliv.

Därutöver har Bil Sweden, Gåsmossens samfällighetsförening, Motorbranschens riksförbund och Trafikverket lämnat synpunkter.