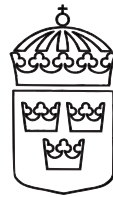


Regeringens proposition

2013/14:176



Fordonsrelaterade skulder

Prop.
2013/14:176

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 13 mars 2014

Fredrik Reinfeldt

Catharina Elmsäter-Svärd
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till en ny lag om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av fordringar på vissa skatter och avgifter.

Syftet med lagen är att dels minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna, dels minska incitamentet att använda s.k. fordonsmålvakter. Genom att låta en fordonsmålvakt, normalt en person utan utmättningsbara tillgångar, stå som registrerad ägare för ett fordon kan den civilrättslige ägaren och brukaren undandra sig det betalningsansvar som följer av ett fordonsinnehav. Det allmänna ska, genom Kronofogdemyndigheten, kunna ta i anspråk ett fordon som föranleder debitering av vissa fordonsrelaterade skatter och avgifter.

Det föreslås också att felparkerade fordon, vars registrerade ägare har sådana obetalade och förfallna skulder uppgående till visst belopp, ska få flyttas och att fordonet inte behöver återlämnas till ägaren förrän alla dessa skulder och kostnader i samband med flytten är betalade.

Den nya lagen och de övriga författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2014.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall	6
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Fordonsrelaterade skulder – ett problem	9
4.1	Allmän bakgrund	9
4.2	Fordonsmålvakter	11
4.3	Problemställning	12
5	Gällande rätt	12
5.1	Ägare enligt vägtrafikregistret	12
5.1.1	Uthyrning, leasing och kreditköp	13
5.2	Fordonsskatt	14
5.3	Trängselskatt	15
5.4	Felparkeringsavgifter och kontrollavgifter	15
5.5	Anteckning av fordran i vägtrafikregistret	18
5.6	Flyttning och omhändertagande av fordon	19
5.7	Panträtt och förmånsrätt	19
5.8	Verkställighet av fordonsrelaterade skulder	19
5.9	Utländsk rätt	21
5.9.1	Norge	21
5.9.2	Nederländerna	21
5.9.3	Storbritannien	21
6	Överväganden och förslag	22
6.1	Ianspråktagande av fordon	22
6.1.1	Allmänna utgångspunkter	22
6.1.2	En ny lag	23
6.1.3	Lagens tillämpningsområde	24
6.1.4	Rätt att ta ett fordon i anspråk	29
6.1.5	Uppgifter i vägtrafikregistret	48
6.1.6	Lagförslagets förhållande till Europakonventionen och regeringsformen	51
6.2	Ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall	53
6.2.1	Allmänna utgångspunkter	53
6.2.2	Ny grund för flyttning och omhändertagande av fordon	53
6.2.3	Avräkning mot fordonsägarens skulder	57
6.2.4	Återlämning av fordon som omhändertagits	60
6.3	Utökad användningsförbud vid obetald fordonsskatt	62
6.4	Vägran att registrera ny fordonsägare	63
6.5	Ikraftträdandebestämmelser	66

7	Konsekvenser	66
7.1	Rätt att ta ett fordon i anspråk	66
7.1.1	Konsekvenser för kommuner och statliga myndigheter	67
7.1.2	Konsekvenser för företag	68
7.1.3	Konsekvenser för privatpersoner	69
7.2	Flyttning och omhändertagande av fordon vid obetalda felparkeringsavgifter	70
7.2.1	Konsekvenser för kommunerna	70
7.2.2	Konsekvenser för företag och privatpersoner	71
8	Författningskommentar	72
8.1	Förslaget till lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter	72
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall	76
Bilaga 1	Sammanfattning av Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport	78
Bilaga 2	Rapportens lagförslag	79
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser vid remissbehandlingen av rapporten	85
Bilaga 4	Lagförslag i promemorian Fordonsrelaterade skulder (Ds 2012:7)	86
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanser vid remissbehandlingen av promemorian	89
Bilaga 6	Utdrag ur 2011 års vägtullsutrednings slutbetänkande	90
Bilaga 7	Slutbetänkandets lagförslag	91
Bilaga 8	Förteckning över remissinstanser vid remissbehandlingen av slutbetänkandet	92
Bilaga 9	Lagrådsremissens lagförslag	93
Bilaga 10	Lagrådets yttrande	96
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 mars 2014.	103

Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter,
2. lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för betalning av

1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
2. statens fordringar på trängselskatt eller avgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt,
3. statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), och
4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

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.

3 § Uppgift om Kronofogdemyndighetens beslut ska föras in i vägtrafikregistret enligt 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2014, men tillämpas inte på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Prop. 2013/14:176 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 6 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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, om fordonets ägare har obetalda och förfallna skulder avseende avgifter enligt samma lag.

6 §¹

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.

Fordonsvrak som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

Värdet av ett fordon som flyttas 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.

¹ Senaste lydelse 2003:637.

8 §

Fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats behöver inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt 7 § betalats.

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:xxx) 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.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2014, men tillämpas inte på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

Den 28 maj 2009 inkom Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten gemensamt med rapporten Förslag till åtgärder för minskning av restfördä fordonsrelaterade skulder och för att motverka användningen av bilmålvakter. Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport benämns nedan ”rapporten”. En sammanfattning av rapporten finns i *bilaga 1*. Rapportens lagförslag finns i *bilaga 2*. Rapporten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementets ärende N2009/5081/TE.

Näringsdepartementet har vidareutvecklat Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens förslag i promemorian Fordonsrelaterade skulder (Ds 2012:7), nedan benämnd ”promemorian”. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 4*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissvaren och en remissammanställning finns även de tillgängliga i Näringsdepartementets ärende N2009/5081/TE.

Regeringen beslutade den 9 juni 2011 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå vissa bestämmelser om skatte- och avgiftsupptag vid användandet av vissa vägar (dir. 2011:47). Regeringen beslutade vidare den 14 juni 2012 om tilläggsdirektiv (dir. 2012:65) till utredningen med uppdrag att lämna författningsförslag avseende det europeiska systemet för elektroniska vägtullar. Utredningen, som antog namnet 2011 års vägtullsutredning, redovisade i september 2012 delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60). I februari 2013 redovisade utredningen sitt slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). I slutbetänkandet föreslås bland annat att de föreslagna reglerna i Ds 2012:7 ska omfatta även trängselskatt och infrastrukturavgift, jfr avsnitt 6.1.3. Båda betänkandena har remissbehandlats. En sammanställning av remissyttrandena över delbetänkandet finns tillgänglig i Näringsdepartementets ärende N2013/283/TE. En sammanställning av remissyttrandena över slutbetänkandet finns tillgänglig i Finansdepartementets ärende Fi2013/552. Till denna lagrådsremiss bifogas ett utdrag ur slutbetänkandet som *bilaga 6*, slutbetänkandets lagförslag som *bilaga 7* och en förteckning över remissinstanserna som *bilaga 8*.

I 2011 års vägtullsutrednings slutbetänkande föreslås att en bil inte ska få användas om infrastrukturavgift, trängselskatt, förseningsavgift eller tilläggsavgift inte betalats i rätt tid, s. 156 f. Ett användningsförbud vid obetald trängselskatt och obetald tilläggsavgift föreslogs även i Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport. Remissinstanserna yttrade sig dock inte i denna del. Bedömningen i Näringsdepartementets promemoria var att användningsförbud och omhändertagande av ett fordonets registreringsskyltar inte skulle införas. Inte heller här hade remissinstanserna synpunkter på bedömningen, jfr dock avsnitt 6.3. Som nämnts har remisstiden för vägtullsutredningens slutbetänkande gått ut men denna fråga kommer inte att behandlas inom ramen för detta lagstiftningsärende.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 19 december 2013 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 9*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 10*. Lagrådet har haft invändningar mot förslagets utformning. Lagrådets synpunkter behandlas och bemöts i avsnitt 6.1.1, 6.1.4, 6.1.6, och 6.2.3. I förhållande till lagrådsremisen har vissa redaktionella ändringar gjorts i lagtexten.

4 Fordonsrelaterade skulder – ett problem

4.1 Allmän bakgrund

Att äga ett fordon för med sig såväl ett offentlighetsrättsligt som ett civilrättsligt ansvar inom ett flertal områden. Av särskilt intresse i detta sammanhang är skyldigheten för fordonets ägare att betala fordonsskatt samt, i förekommande fall, felparkeringsavgifter och trängselskatt. Ägaren har även ansvar för bl.a. fel och brister i fordonets trafiksäkerhets- och miljöegenskaper.

Prop. 2013/14:176 Enligt Kronofogdemyndighetens register har ett stort antal gäldenärer fordonsrelaterade skulder till det allmänna. Den 20 december 2013 fanns det närmare 100 000 gäldenärer med fordonsrelaterade skulder och det totala skuldbeloppet uppgick till ca 1,8 miljarder kronor.

Fördelningen på de olika typerna av skulder framgår av följande tabell.

**Fordonsrelaterade obetalade skatter och avgifter den 20 december 2013
(jämfört med den 1 november 2008)**

	Trängselskatt	Fordonsskatt	Felparkering	Totalt
Antal gäldenärer	27 296 (15 376)	77 777 (78 192)	43 841 (49 146)	98 935 (100 141)
Skuldbelopp i balans, mnkr	254 (163)	543 (421)	703 (553)	1 500 (1 137)
Genomsnitt skuldbelopp per gäldenär, kr	9 305 (10 600)	6 981 (5 378)	16 035 (11 243)	15 161 (11 370)
Preskription per år, genomsnitt, mnkr	¹	55	75	130
Indrivningsprocent ²	31 % (21 %)	55 % (63 %)	24 % (45 %)	
Skuldbelopp 31 dec 2009, mnkr	213	465	584	1 262
Skuldbelopp 31 dec 2010, mnkr	250	515	660	1 425
Skuldbelopp 31 dec 2011, mnkr	230	415	634	1 279
Skuldbelopp dec 2012, mnkr	260	523	731	1 500
Skuldbelopp 20 dec 2013, mnkr	325	599	909	1 900

Fordonsskatt och felparkeringsavgifter är bland de största enskilda skuldslagen i Kronofogdemyndighetens utsöknings- och indrivningsdatabas sett till antalet gäldenärer. Även det totala fordringsbeloppet är betydande. Andelen som drivs in är 55 procent för fordonsskatt och 24 procent för felparkeringsavgifter (år 2013). Utvecklingen för de här skulderna sker efter känt mönster år efter år. Skuldbeloppen växer under ett år med ca 100–140 miljoner kronor. Lika stora belopp preskriberas dock varje år, efter att den femåriga preskriptionstiden löpt ut, och det totala skuldbeloppet för fordonsskatt och felparkeringsavgifter är därför förhållandevis konstant. Det sammanlagda skuldbeloppet för fordons-

¹ Beräknat preskriptionsbelopp per 2012-12-31: 10,8 miljoner kronor.

² Indrivet belopp i relation till det restförda beloppet per medelslag. Indrivningsprocenten för trängselskatt har ökat och inflödet minskat, antagligen på grund av ändrade betalningsrutiner. Fordonsskatt och felparkeringsavgifter visar dock ett ökat inflöde.

skatter och felparkeringsavgifter var ca 1,5 miljarder kronor vid årsskiftet 2013/2014. Prop. 2013/14:176

Trängselskatt är ett relativt nytt skuldslag i Kronofogdemyndighetens register. Andelen som drivs in är 31 procent (år 2013). Det totala skuldbeloppet hos Kronofogdemyndigheten avseende trängselskatt var ca 325 miljoner kronor vid årsskiftet 2013/2014.

Det totala skuldbeloppet för alla fordonsrelaterade skulder till det allmänna var således knappt 1,9 miljarder kronor. Indrivningsprocenten för respektive skatt och avgift varierar över åren men verkar vara relativt konstant, trots att exempelvis betalningsrutinerna för trängselskatt har ändrats, jämför tabellen ovan.

4.2 Fordonsmålvakter

En betydande del av skulderna hos Kronofogdemyndigheten hänförs till personer som kan rubriceras som s.k. fordonsmålvakter. Med fordonsmålvakter avses sådana personer som är antecknade som ägare av ett fordon i vägtrafikregistret (den registrerade ägaren), i stället för den som faktiskt äger (den civilrättslige ägaren) och/eller brukar fordonet. Syftet med att anlita en fordonsmålvakt är att den civilrättslige ägaren till fordonet ska kunna undandra sig det ekonomiska ansvar som följer av ett fordonsinnehav, dvs. ansvaret för exempelvis skatter, trafikförsäkring och eventuella felparkeringsavgifter.

En fordonsmålvakt är ofta oanträffbar när man söker honom eller henne. Det förekommer att fordonsmålvakten är folkbokförd hos en annan person eller är skriven utomlands. Kännetecknande är vidare att fordonsmålvakten ofta saknar utmättningsbara tillgångar och därmed är okänslig för de påtryckningsmedel i form av böter, avgifter och verkställningsåtgärder som kan komma i fråga för den som inte fullgjort sina skyldigheter beträffande fordonet. I en utmätningssituation är det inte heller troligt att det fordon som fordonsmålvakten står som registrerad ägare till kan utmätas för betalning av målvaktens skulder, eftersom denne ofta invänder att den civilrättslige ägaren är en annan. Detta innebär normalt att fordonet inte kan utmätas. Uppgiften i vägtrafikregistret är nämligen inte ett bevis om äganderätt, se närmare avsnitt 5.1.

I de fall som det, genom Kronofogdemyndighetens utredning, kan konstateras att en person enbart står som registrerad ägare och att den civilrättslige ägaren är en annan, kan fordonet inte utmätas för de skulder som uppkommer genom användning av fordonet. Debiteringarna för fordonet på den registrerade ägaren fortsätter dock. Det förekommer även att Kronofogdemyndigheten upptäcker att fordon anmälts avställda för att undvika nya debiteringar av fordonsskatt. Användandet av fordonen fortsätter emellertid och de körs då avställda och oförsäkrade. De nya skulder som i dessa fall kan uppkomma är felparkeringsavgifter och trängselskatt.

4.3 Problemställning

Som framgår av tabellen i avsnitt 4.1 ökar de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna och allt fler personer har skulder till höga belopp. Även problemet med fordonsmålvakter växer.

Vid en undersökning per den 20 december 2013 svarade de 100 gäldenärerna med de största sammanlagda fordonsrelaterade skulderna för tillsammans över 340 miljoner kronor i skuldbelopp. Av följande tabell framgår fördelningen av dessa skulder jämfört med situationen per den 1 november 2008.

”Topp 100” den 20 december 2013 (jämfört med den 1 november 2008)

	Trängselskatt	Fordonsskatt	Felparkering	Totalt
Totalt skuldbelopp, mnkr	25,2 (10)	46,8 (11)	269,3 (71)	341,3 (92)
Antal gäldenärer per medel- slag	99 (47)	99 (34)	100 (94)	–

Bland de 100 mest skuldtunga gäldenärerna 2008 hade alltså 47 personer skulder avseende trängselskatt, 34 personer avseende fordonsskatt och 94 personer skulder avseende felparkeringar. År 2013 hade de 100 mest skuldtunga gäldenärerna i princip skulder av samtliga slag.

De människor som lojalt gör rätt för sig upplever naturligtvis en djup orättvisa i att ett antal personer undandrar sig betalningsskyldighet. Det faktum att skulderna inte kan drivas in kommer sannolikt att på sikt medföra en sänkt betalningsmoral hos fler än dem som i dag kringgår systemet. Bristerna medför också avsevärda kostnader hos myndigheterna samtidigt som samhället går miste om betydande intäkter. Det är uppenbart att något slags åtgärd måste vidtas för att dels återföra utestående fordringar till staten, dels vidmakthålla och stärka förtroendet för gällande skatte- och avgiftssystem.

5 Gällande rätt

5.1 Ägare enligt vägtrafikregistret

Bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter m.m. finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister, LVTR, och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, FVTR. Registreringsmyndighet är Transportstyrelsen.

Av 5 § LVTR framgår att vägtrafikregistret bl.a. har till ändamål att tillhandahålla uppgifter om fordonsägare för sådan verksamhet som staten eller en kommun ansvarar för (t.ex. uppbörd av fordonsskatt eller felparkeringsavgifter) och för trafiksäkerhets- eller miljöändamål samt

för att förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon. I förarbetena till lagen, prop. 2000/01:95 s. 77, sägs att författningsregleringen av (dåvarande) bilregistret inte möjliggjorde en civilrättslig prövning av de ägaruppgifter som förs in i registret och att någon ändring inte heller var åsyftad vid införandet av LVTR. Regeringen ansåg emellertid att registret ändå borde ha till ändamål att tillhandahålla personuppgifter om vem som är registrerad som fordonsägare, även om denne inte i civilrättslig mening skulle vara rätt ägare.

Vid ansökan om registrering av ett fordon ska uppgifter om fordonsägarens identitet lämnas i enlighet med 6 kap. 3 § FVTR. Om ett registrerat fordon byter ägare ska enligt 10 kap. 1 § FVTR den registrerade ägaren och den nye ägaren gemensamt anmäla de ändrade ägarförhållandena till Transportstyrelsen för registrering i vägtrafikregistret. Enligt 10 kap. 2 § ska den nye ägaren registreras som ägare från och med den dag som anges i anmälan som överlåtelsedag, under förutsättning att anmälan sker inom tio dagar från den angivna dagen. Om anmälan inte inkommer inom tio dagar från dagen för ägarbytet, ska den nya ägaren registreras först från och med den dag som anmälan kom in. Registreringen av ägarbyte sker således med en viss fördröjning.

I anmälan ska, enligt 10 kap. 3 § FVTR, bl.a. identitetsuppgifter om den nye ägaren lämnas. Om oriktiga uppgifter lämnas i en anmälan kan ett straffrättsligt ansvar komma ifråga i enlighet med 17 kap. 4 § FVTR.

Någon närmare kontroll av de uppgifter som anmäls för registrering sker således inte och är heller inte avsedd. Hanteringen av anmälda uppgifter är i hög grad formaliserad och i stor utsträckning även automatiserad. I det fall en omprövning begärs av de registrerade uppgifterna, t.ex. av vem som är antecknad som ägare i registret, kan Transportstyrelsen dock väga in även andra omständigheter än att anmälan skett på ett till synes formellt riktigt sätt. I det skriftliga förfarandet kan Transportstyrelsen t.ex. beakta innehåll i avtal och kvitton m.m. som visas upp i ärendet. Transportstyrelsens prövning kan dock aldrig jämföras med en domstols prövning av ägarförhållandena till ett fordon. Uppgifterna om fordonets ägare enligt vägtrafikregistret är följaktligen inte heller något bevis om äganderätt till fordonet. Däremot medför den registrerade uppgiften om fordonets ägare ett direkt ansvar för en del administrativa förpliktelser beträffande fordonet.

5.1.1 Uthyrning, leasing och kreditköp

Det kan naturligtvis finnas fullt legitima skäl till att den som brukar ett fordon och den som är registrerad som ägare inte är en och samma person. Ett sådant fall är hyra. När någon hyr ett fordon övergår inte äganderätten till fordonet och den verkliga ägaren kvarstår som registrerad ägare, trots att han eller hon inte brukar fordonet. Så är exempelvis fallet vid vanlig korttidsuthyrning över en eller ett par dagar. Uthyraren är då betalningsskyldig för t.ex. trängselskatt och felparkeringsavgifter. Parterna kan givetvis avtala om att uthyraren ska ha en rätt att kräva hyrestagaren på ersättning för sådana kostnader som uppkommer under hyresförhållandet. Leasing är också ett slags hyra som innebär att en

Prop. 2013/14:176 leasingtagare ges rätt att, på avtalade villkor under en avtalad period, använda en tillgång mot att en avgift betalas till ett leasingbolag.

När en näringsidkare i sin yrkesmässiga verksamhet hyr ut ett fordon för en tid om minst ett år ska detta enligt 10 kap. 7 § FVTR antecknas i vägtrafikregistret. Detta gäller följaktligen även vid leasing som gäller för en bestämd tid om minst ett år. Betalningsskyldigheten för skatter och avgifter avseende fordonet kommer därefter att belasta brukaren av fordonet och alltså inte uthyraren/leasinggivaren. Enligt samma paragraf ska det också antecknas i vägtrafikregistret när en näringsidkare, i sin yrkesmässiga verksamhet, överlåtit ett fordon genom kreditköp med förbehåll om återtaganderätt.

Vid långtidsuthyrning och leasing har parterna möjlighet att avtala om att låntagaren respektive leasingtagaren är ersättningsskyldig för belopp som uthyraren respektive leasinggivaren vid ett återtagande tvingas betala för att fritt kunna disponera fordonet.

Vid kreditköp med återtagandeförbehåll i fordonet ser situationen något annorlunda ut. Enligt 41 § konsumentkreditlagen (2010:1846) ska en avräkning göras vid ett återtagande. Kreditgivaren får då tillgodoräkna sig betalningar av köparens skuld som gjorts för att kreditgivaren ska kunna återta varan. Så kan t.ex. vara fallet när ett avbetalningsfordon lämnats in på en verkstad för reparation och verkstaden därigenom har retentionsrätt i fordonet till säkerhet för sina ersättningsanspråk. Bestämmelsen är också tillämplig när kreditgivaren varit tvungen att betala en sådan skuld för att, efter ett återtagande, kunna använda varan på avsett sätt. Konsumentkreditlagen innehåller emellertid en viktig begränsning. Om den avräkning som ska göras vid ett återtagande medför att kreditgivaren har en restfordran på köparen, får fordringen inte drivas in i annat fall än om varan minskat väsentligt i värde genom att köparen vanvårdat den.

Vid avbetalningsköp som faller utanför konsumentkreditlagen tillämpas lagen (1978:599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl. I 10 § finns en bestämmelse som motsvarar 41 § konsumentkreditlagen. En kreditgivare som har kostnader för att fritt kunna disponera över ett fordon som han eller hon återtagit har rätt att kräva kredittagaren på dessa. Så förhåller det sig exempelvis om kreditgivaren vill sälja fordonet till någon annan och då tvingas betala skulder som är förenade med panträtt i fordonet.

I 9 kap. 10 § utsökningsbalken föreskrivs att om utmätning skett i avbetalningsgods i vilket det finns en återtaganderätt, får egendomen säljas endast om köpeskillingen förslår till betalning av kreditgivarens fordran eller försäljningen med kreditgivarens samtycke sker med förbehåll för dennes rätt.

5.2 Fordonsskatt

Bestämmelser om fordonsskatt finns i vägtrafikskattelagen (2006:227), VTSL, samt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Enligt 2 kap. 4 § VTSL är ägaren av fordonet skattskyldig. Som ägare av ett fordon anses den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare eller den som bör vara antecknad som ägare. I förarbetena till den tidigare fordonsskattelagen (1988:327), prop. 1987/88:159 s. 48, sägs att ”med den som bör vara upptagen som ägare avses inte bara ägaren till ett fordon som inte alls är registrerat men borde vara det utan också en ny ägare som ännu inte hunnit bli antecknad i bilregistret”. Hänvisningen till ägarbegreppet i LVTR och FVTR gör att den som är registrerad som ägare till fordonet är skattskyldig även om den civilrättslige ägaren skulle vara någon annan. Enligt nuvarande bestämmelser saknas således möjligheter att kräva att någon annan än den registrerade ägaren betalar fordonsskatten.

I lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt finns motsvarande bestämmelser för vissa typer av fordon. Att ägarbegreppet är detsamma framgår genom hänvisningen i lagens 5 § till 2 kap. 4 § VTSL.

5.3 Trängselskatt

Trängselskatt har tagits ut i Stockholm sedan 2007. Från och med den 1 januari 2013 tas trängselskatt ut även i Göteborg. Samma system som i Stockholm används där. Bestämmelser om trängselskatt finns i lagen (2004:629) om trängselskatt och förordningen (2004:987) om trängselskatt.

Enligt 8 § lagen om trängselskatt är ägaren av fordonet skattskyldig. Som ägare anses den som, när skattskyldigheten inträder, är eller bör vara upptagen i vägtrafikregistret som ägare. I likhet med vad som gäller för fordonsskatt är det alltså ägaren enligt vägtrafikregistret som är skattskyldig, även om det skulle framkomma att den civilrättslige ägaren är någon annan. I förarbetena till lagen, prop. 2003/04:145 s. 110, uttalas särskilt att någon prövning av ägarbegreppet och vem som därmed ska anses som skattskyldig inte ska göras i ett mål om trängselskatt. I propositionen konstateras att ett fordon civilrättsligt kan ha fler än en ägare, men att endast en ägare anges i vägtrafikregistret. Det är denne ägare som är skattskyldig för den skattepliktiga färden och det civilrättsliga ägandet har då ingen betydelse.

För fordon som brukats med stöd av saluvagnslicens ansvarar den som vid tidpunkten för skattskyldighetens inträde innehade licensen.

5.4 Felparkeringsavgifter och kontrollavgifter

Det som i dagligt tal kallas för parkeringsböter är i själva verket antingen en felparkeringsavgift eller en kontrollavgift. Trafikreglerna i trafikförordningen (1998:1276), TrF, och trafikregler om uppställning av fordon i föreskrifter meddelade med stöd av TrF, kan gälla såväl på gatemark som på tomtmark. Likaså kan parkeringsanmärkningar utfärdas för överträdelse av trafikregler i TrF och i lokala trafikföreskrifter vid uppställning på gatemark och vid uppställning på tomtmark.

Prop. 2013/14:176 Bestämmelser om felparkeringsavgifter finns i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, FelPL, och förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift, FelPF.

I 1 § FelPF anges lagens tillämpningsområde genom en hänvisning till reglerna om stannande och parkering i 3 kap. TrF, lokala trafikföreskrifter och andra föreskrifter som får meddelas i detta hänseende. Lagen och förordningen omfattar med andra ord parkering som på ett eller annat sätt sker i strid med offentligrättsliga föreskrifter, oavsett vem som äger marken i fråga (kommun, privatperson m.m.). Felparkeringsavgift får bl.a. beslutas om fordon stannas eller parkeras på sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs eller om vägmärken och trafiksignaler skymms.

Enligt 5 § FelPL får en parkeringsanmärkning meddelas av en polisman. En parkeringsanmärkning får också meddelas av en sådan parkeringsvakt som avses i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. Av lagen om kommunal parkeringsövervakning framgår att en kommun får besluta att den själv ska svara för övervakningen om det behövs parkeringsvakter för parkeringsövervakningen i kommunen. Motsvarande bestämmelser fanns tidigare i lagen (1964:321) om kommunal trafikövervakning.

I lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP, och förordningen (1984:321) om kontrollavgift vid olovlig parkering finns bestämmelser om sådana avgifter som en markägare kan ta ut vid parkering i strid med markägarens förbud mot eller villkor för parkering (olovlig parkering) under förutsättning att villkoren för parkering har märkts ut med vägmärken. För sådan olovlig parkering tas alltså en civilrättslig kontrollavgift ut.

Den som överträder föreskrifter om stannande och parkering i TrF, eller i föreskrifter meddelade med stöd av förordningen, är enligt 2 § FelPL skyldig att betala en felparkeringsavgift och kan således åläggas att betala genom en parkeringsanmärkning, 5 § FelPL.

Det har tidigare varit belagt med straff enligt bestämmelserna i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott att bryta mot förbud att stanna eller parkera. En enklare handlägningsform för det brottet infördes genom lagen (1960:683) om parkeringsbot. Under en följd av år sjönk emellertid betalningsfrekvensen och antalet avskrivna ärenden ökade eftersom det visade sig vara svårt att bevisa vem som gjort sig skyldig till den olagliga uppställningen av ett fordon.

Frågan om ett strikt ansvar för fordonsägare i fråga om felaktig uppställning av fordon uppkom då. Det blev dock inte så utan i stället infördes 1970, genom en ändring i vägtrafikförordningen (1951:648), ett subsidiärt ägaransvar. I förarbetena, prop. 1969:140 s. 37 f., yttrade departementschefen:

”Ett strikt ansvar för ägaren ensam för enligt min mening för långt från principen att straff bör drabba den som begått gärningen eller medverkat till den. Det kan också befaras, att många förare blir mer benägna att sätta sig över parkeringsbestämmelserna om det kan ske utan att de själva drabbas av påföljd. Om å andra sidan ansvar föreskrivs för såväl ägare som förare måste ett stort antal parke-

ringsärenden fullföljas mot två personer. Detta skulle på ett orimligt sätt öka arbetsbördan för polis, åklagare och domstolar.

Enligt min mening bör ansvaret i första hand vila på föraren. Ägaransvaret bör inträda, om det inte är utrett vem som var förare. Med en sådan utformning av bestämmelsen blir något förfarande mot ägaren inte aktuellt, om föraren är känd från början eller om det blir känt vem som var förare sedan ärendet utretts i vanlig ordning. Ägaren kan, även sedan ett förfarande inletts mot honom, gå fri, om han inte själv är skyldig till uppställningen och om han, innan ärendet mot honom är slutligen avgjort, lämnar riktig uppgift om vem som förde fordonet. Detsamma gäller givetvis, om sådan uppgift kommer fram på annat sätt under ärendets gång. Har å andra sidan ägaren slutligen fällts till ansvar, är därmed frågan om ansvar för föraren förfallen.

Jag vill betona att frågan huruvida ansvar skall utkrävas av föraren eller ägaren inte kan väntas få någon större betydelse i tillämpningen. Den praktiska effekten av en bestämmelse om subsidiärt ägaransvar bör enligt min bedömning bli att parkeringsbot betalas i betydligt större omfattning än nu. Denna effekt är så väsentlig att nå att de principiella betänkligheter som kan hysas mot ett ägaransvar, utformat på angivet sätt, bör få vika.

Jag föreslår alltså en bestämmelse av angivet innehåll som en lämplig och nödvändig lösning i den situation som uppkommit. Den bör gälla alla brott som kan beivras med parkeringsbot. Från dess tillämpning bör uppenbarligen undantas det fall när omständigheterna gör det sannolikt att fordonet varit frånhänt ägaren genom brott.

Ägaransvaret bör drabba den faktiske ägaren. Skyldighet för säljaren att till bilregistret anmäla övergång av äganderätt till fordon har hittills inte förelegat och inträder först genom att förordningen (1969:305) om ändring i vägtrafikförordningen träder i kraft den 1 januari 1970. Det nuvarande bilregistret är i hög grad missvisande i fråga om ägarredovisningen. Det skulle med hänsyn till dessa förhållanden enligt min uppfattning vara orimligt att grunda ett ägaransvar på uppgifterna i registret. Frågan om ansvar för den registrerade ägaren kan komma i ett annat läge när de nya anmälningsreglerna tillämpats en tid och ett nytt förbättrat bilregister införts.”

Förväntningarna på detta system infriades emellertid inte. Inom kommunikationsdepartementet utarbetades därför promemorian Vissa frågor om kontroll av parkeringsbestämmelsernas efterlevnad (Ds K 1973:6) där det bl.a. sägs att respekten för systemet inte hade ökat i och med införandet av subsidiärt ägaransvar. I prop. 1975/76:106 s. 36 f. yttrar föredraganden:

”Jag delar uppfattningen i promemorian att parkeringsförseelser knappast anses som brott i egentlig mening. I princip påverkar parkeringsförseelser inte heller frågan om körkortsinnehav. Mot denna bakgrund föreslår jag att de förseelser mot bestämmelserna om stannande och parkering som nu kan beivras genom parke-

ringsbotsförfarande avkriminaliseras och att sanktionen för sådana överträdelser får formen av en avgift, kallad felparkeringsavgift.

Jag anser också att frågan om strikt ansvar för den registrerade ägaren kommit i ett annat läge sedan det nya bilregistersystemet nu varit i bruk en tid. Man har numera anledning att räkna med att den registrerade ägaren – utom i rena undantagsfall – också är faktisk ägare. Från denna synpunkt kan nu inte längre resas några rimliga invändningar mot ett strikt ägaransvar. Innebörden i ansvaret torde kunna formuleras så att den som enligt bilregistret är ägare till ett visst fordon svarar för betalningen av felparkeringsavgiften.”

Numera är således den som överträtt föreskrifter om stannande och parkering, dvs. den som parkerat eller stannat fordonet, skyldig att betala avgiften medan fordonets ägare alltså enligt 4 § FeIPL ansvarar för att felparkeringsavgiften betalas. Ägaren ansvarar dock inte om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet frånhänts honom eller henne genom brott. Med fordonets ägare avses den som när överträdelsen skedde var antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret, motsvarande utländska register eller det militära fordonsregistret, eller den som senare har antecknats i ett sådant register som ägare av fordonet vid tiden för överträdelsen.

För fordon som brukats med stöd av saluvagnslicens ansvarar den som vid tidpunkten för överträdelsen innehade licensen.

I 7 § LKOP finns bestämmelser om solidariskt ansvar för att kontrollavgifter betalas.

5.5 Anteckning av fordran i vägtrafikregistret

Anteckningar om fordringar i vägtrafikregistret görs vid olika tidpunkter för olika fordringslag. Ordinarie fordonsskatt debiteras senast den 12:e i betalningsmånaden. Slutsiffran i fordonets registreringsnummer avgör vilken som är betalningsmånad. Den som är registrerad som ägare till fordonet är skyldig att betala skatten senast den sista dagen i den månaden. Betalas inte fordonsskatten i tid görs en anteckning i vägtrafikregistret. När ett fordon ställs på debiteras dock fordonsskatten samma dag, om inte påställningen sker genom servicetjänsterna under en helg, då fordonsskatten i stället debiteras närmast följande vardagskväll. Fordonsskatten ska betalas senast inom 21 dagar.

Trängselskatt debiteras månadsvis för de passager som skett under föregående månad. Trängselskatten ska betalas i efterskott men en anteckning av fordran i vägtrafikregistret sker så snart ett beslut om trängselskatt fattats.

En felparkeringsavgift antecknas i vägtrafikregistret ca 7–10 dagar efter att den utfärdades, beroende på när kommunen överlämnar ärendet till Transportstyrelsen.

Bestämmelser om flyttning av fordon finns i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, LFF, och förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall, FFF.

I 2 § första stycket 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 eller av naturvårdsskäl. Regeringen har utnyttjat bemyndigandet genom en bestämmelse i 2 § FFF, där det anges i vilka situationer som ett fordon får flyttas.

Av 2 § andra stycket LFF följer att om ett fordon under minst sju dygn i följd har varit parkerat i strid mot sådant förbud eller villkor som avses i 1 § lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering och som har tillkännagetts enligt 3 § samma lag, får flyttning ske även om sådana förhållanden som anges i första stycket inte föreligger.

Ett registrerat fordon får också enligt 2 § tredje stycket LFF flyttas om det varit parkerat på annans mark under minst sju dygn i följd efter det att markägaren underrättat fordonets ägare om att det inte får vara parkerat på platsen. Kan fordonets ägare inte anträffas får fordonet flyttas om det varit uppställt under minst en månad i följd efter det att markägaren påbörjat försök att underrätta fordonsägaren.

Vidare kan ett fordon som har flyttats med stöd av LFF under vissa förutsättningar tillfalla staten eller en kommun.

5.7 Panträtt och förmånsrätt

Panträtt är en säkerhetsrätt som ger panthavaren befogenhet att under vissa förhållanden tillgodogöra sig dess värde ur egendomen med viss förmånsrätt.

Panträtt uppkommer i allmänhet genom avtal men kan även uppkomma direkt med stöd av lag. Exempel på det senare är sjöpanträtt och luftpanträtt, jfr 4 § förmånsrättslagen (1970:979).

5.8 Verkställighet av fordonsrelaterade skulder

Ett fordon är lös egendom och kan således utmätas, enligt 4 kap. 17 § utsökningsbalken, förkortad UB, om det framgår att egendomen tillhör gäldenären. Med formuleringen avses den civilrättslige ägaren. Den omständigheten att den betalningsskyldige är registrerad ägare till fordonet i vägtrafikregistret utgör inte något avgörande bevis för äganderätten. Däremot är det en viktig omständighet att beakta: om det i samband med utmätning framkommer ytterligare någon omständighet som styrker att gäldenären äger fordonet, kan utmätning ske. Bestämmelsen i 4 kap. 17 § UB kompletteras av presumtionsreglerna i 4 kap. 18 och 19 §§ UB. Enligt 4 kap. 18 § UB presumeras en gäldenär vara ägare till lös egendom som han har i sin besittning, om det inte framgår att egendomen tillhör någon annan. I 4 kap. 19 § UB finns en särskild presum-

Prop. 2013/14:176 tionsregel för sådan lös egendom som makar, eller andra som varaktigt sammanbor under äktenskapsliknande förhållanden, har i sin gemensamma besittning.

Om en fordonsrelaterad skuld till det allmänna inte betalas kan Transportstyrelsen överlämna fordringen till Kronofogdemyndigheten för indrivning. Den som överträtt en parkeringsbestämmelse är visserligen betalningsansvarig men det är fordonets ägare som gentemot det allmänna ansvarar för att felparkeringsavgiften betalas. Som ägare anses den vara som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare av fordonet eller den som bör vara antecknad som ägare. Om det saknas uppgift om andra ägarförhållanden riktas ansökan om verkställighet således mot den registrerade ägaren.

När Kronofogdemyndigheten i sin tillgångsundersökning påträffar ett fordon som kan tänkas tillhöra gäldenären försöker myndigheten ta in upplysningar från bl.a. gäldenären för att klargöra ägande- och besittningsförhållandena. Inte sällan kan myndigheten dock bara utgå från de uppgifter eller förhållanden som myndigheten själv kan ta fram, oftast enbart ägarregistrering och den plats där fordonet anträffas. Eftersom det i de flesta fall finns en risk för att egendom undanskaffas, måste Kronofogdemyndigheten relativt snabbt bestämma om fordonet ska utmätas eller inte. Möjligheten att hinna få kontakt med gäldenären före utmätningen är därför oftast begränsad. Det förekommer ofta att handlingar och upplysningar lämnas först efter det att ett fordon utmätts (exempelvis i samband med ett överklagande), vilket kan innebära att utmätningen hävs på den grunden att någon annan än gäldenären ska anses vara civilrättslig ägare till fordonet.

Om en klagande tredje man däremot inte kan styrka sin rätt till fordonet i utskökningsmålet, ska han eller hon i vissa fall föreläggas av Kronofogdemyndigheten att, vid allmän domstol, väcka talan mot sökanden och gäldenären om bättre rätt till fordonet, 4 kap. 20 § UB. Tredje man ges därmed möjlighet att vid en rättegång styrka sin rätt till det utmätta fordonet. Bevisprövningen i en rättegång efter föreläggande ska ske efter samma principer som i en rättegång om bättre rätt, vilken har inletts utan samband med utmätning. Utgångspunkten vid bevisprövningen i en rättegång om bättre rätt är således inte den presumtion som i utmätningmålet är förknippad med äganderätt. Beviskravet för den som hävdar bättre rätt är därför lägre i tvistemålet än i utskökningsmålet. Det innebär i den nu aktuella situationen att en civilrättslig ägare förhållandevis lätt kan styrka sin rätt till fordonet och på så sätt undgå att det utmätts för den registrerade ägarens skulder. Detta även om skulderna uppstått på grund av den civilrättslige ägarens användning av fordonet.

Om Kronofogdemyndigheten i sin utredning finner att någon annan än den registrerade ägaren är civilrättslig ägare till fordonet, saknas förutsättningar att utmäta fordonet för de fordonsrelaterade skulder som är debiterade på den betalningsskyldige registrerade ägaren. För det fall fordonets civilrättslige ägare inte har andra skulder som är föremål för indrivning finns inga förutsättningar för utmätning av fordonet.

En av svårigheterna för Kronofogdemyndigheten vid utmätning av ett fordon, där en fordonsmålsvakt är registrerad som ägare, är således att avgöra vem som är civilrättslig ägare till fordonet. Det kan emellertid också vara svårt att hitta ett fordon. Fordonet finns nämligen oftast inte

där den registrerade ägaren bor. I praktiken uppmärksammas förhållandet på så sätt att fordonet vid verkställighet inte kan påträffas hos den registrerade ägaren eller i nära anslutning till dennes bostad eller arbetsplats, utan på någon helt annan plats.

Ett fordon kan också utgöra beneficieegendom enligt 5 kap. UB och därigenom vara fredat från utmätning. Så är fallet t.ex. när ägaren behöver fordonet för sin försörjning. Även om viss egendom enligt huvudregeln är skyddad från utmätning kan utmätning enligt 5 kap. 13 § UB ske för fordran som är förenad med pant- eller retentionsrätt i egendomen.

5.9 Utländsk rätt

Nedan redovisas kortfattat regleringen i några andra länder.

5.9.1 Norge

I norsk lag finns bestämmelser om indrivning av avgifter för parkeringsöverträdelse i 38 § vegtrafikkloven (LOV 1965–06–18 nr 04). Verkställighet genom utmätning får ske hos den som vid överträdelsen var registrerad ägare till fordonet om fordonet inte frånhänts honom genom brott. Dessutom gäller enligt lag panträtt i det fordon som föranlett avgiften. Legal panträtt i fordon förekommer även för överlastavgift.

5.9.2 Nederländerna

Fordonsrelaterade skulder och skatter drivs in av den myndighet som hanterar indrivning av skatt. Verkställighet kan ske såväl mot fordonets ägare som mot det fordon som föranlett skulden. Fordonet utmäts och säljs även om försäljningen inte ger något överskott. Vid indrivningen används automatiserade avläsningssystem som ger skattemyndigheten möjlighet att stoppa fordon som har fordonsrelaterade skulder. Om betalning inte sker omedelbart på plats kan fordonet utmäts. När ett fordon stoppas av vägtrafikpolis kan man kontrollera om det finns skulder som avser fordonet. Skulle så vara fallet finns det möjlighet att ta fordonet i beslag för utmätning. Möjlighet finns även att vägra den som äger en bil med fordonsrelaterade skulder eller skatter att bli registrerad som ägare för ytterligare fordon.

5.9.3 Storbritannien

I Storbritannien drivs vägskatt in av myndigheten Driver and Vehicle Licensing Agency, DVLA. DVLA för register över fordon och dem som brukar fordonen. Brukaren ansvarar för betalning av vägskatt. Fordon får inte brukas om inte vägskatt betalats. DVLA verkställer indrivning av vägskatt bl.a. genom s.k. klampning, då en betongklump låses fast vid hjulaxeln, eller genom att ta fordonet i beslag. DVLA:s egen indrivning kompletteras med avtal med privata indrivningsföretag. Vid indrivning

6 Överväganden och förslag

6.1 Ianspråktagande av fordon

6.1.1 Allmänna utgångspunkter

Den registrerade ägaren till ett fordon är skyldig att betala vägtrafikskatt och trängselskatt, jfr avsnitt 5.2 och 5.3. Den som överträtt en föreskrift om stannande eller parkering är skyldig att betala felparkeringsavgift medan det är den registrerade ägaren som är ytterst ansvarig för att avgiften betalas, jfr avsnitt 5.4. Betalas inte skulderna till det allmänna ska de lämnas för indrivning. Det kan resultera i att Kronofogdemyndigheten beslutar om utmätning i gäldenärens, dvs. den registrerade ägarens, lön eller egendom. En förutsättning för att utmätning ska kunna ske är enligt bestämmelserna i 4 kap. utsökningsbalken, förkortad UB, att egendomen tillhör gäldenären eller ska anses göra det. I princip kan ett fordon, som föranlett debiteringen av skatt eller avgift, om gäldenären äger det utmätas på samma sätt som annan egendom som tillhör gäldenären.

Som beskrivits i avsnitt 4 förekommer det att en person registreras som ägare till ett fordon i syfte att fordonets civilrättslige ägare ska kunna dra sig undan betalningsansvaret för skatter och avgifter. I dessa situationer saknar den registrerade ägaren, dvs. den s.k. fordonsmålvakten, i princip alltid utmätningbara tillgångar. Om Kronofogdemyndigheten ändå försöker genomföra en utmätning i syfte att driva in obetalda skatter och avgifter avseende ett fordon, påträffas sällan det aktuella fordonet hos den registrerade ägaren. Om fordonet faktiskt påträffas, kan det ofta fredas från utmätning genom att gäldenären visar att det i själva verket tillhör någon annan. Flera av *Lagrådets* synpunkter har sin utgångspunkt i att syftet med de föreslagna bestämmelserna är att komma till rätta med just detta problem. Anledningen till att man låter någon annan stå som registrerad ägare behöver emellertid inte primärt vara att man vill undandra sig betalningsskyldighet. Det kan i stället exempelvis vara så att man vill få en lägre försäkringspremie. Den som bor på en mindre ort och kanske dessutom har en högre bonus får i allmänhet lägre försäkringspremier, vilket den civilrättslige ägaren kan dra fördel av. Det kan också förekomma att den civilrättslige ägaren av något skäl inte vill kunna förknippas med ett visst fordon. I dessa fall är det troligtvis så att en helt vanlig person, som är beredd att göra en närstående eller en bekant en tjänst, står som registrerad ägare och den civilrättslige ägaren kan vara anonym. Den registrerade ägaren märker inte av sitt innehav förrän den civilrättslige ägaren av någon anledning inte längre sköter sina betalningar eller andra åligganden. Regeringen anser att det bör skapas bättre möjligheter att driva in fordringarna även i de nu nämnda typerna

av fall där någon annan än den civilrättslige ägaren är registrerad som ägare i vägtrafikregistret och där det kan vara, men inte nödvändigtvis är, så att den registrerade ägaren saknar utmätningsbara tillgångar. Syftet med det nya rättsinstitutet som regeringen föreslår, är alltså att institutet i princip ska kunna träffa alla dessa typer av fall. Med hjälp av rättsinstitutet ska man kunna komma till rätta med inte bara de fall där det visar sig vara en medellös fordonsmålvakt som är registrerad som ägare till ett fordon, utan även andra slags försummelser som rör betalning av de angivna fordonsrelaterade skulderna. I de sist nämnda situationerna får det emellertid antas inte sällan finnas andra och bättre sätt att få skulderna reglerade, t.ex. genom utmätning av lön, bankmedel eller liknande hos den registrerade ägaren, och därmed undvika värdeförstöring och kostnader för förfarandet som kan uppkomma vid realiseringen av ett ianspråktaget fordon. Möjligheten att undandra sig betalningsansvar genom att låta någon annan stå registrerad som ägare till fordonet måste begränsas och indrivningen av de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna effektiviseras. Bestämmelser av detta slag torde även stärka den allmänna betalningsmoralen. Regeringen återkommer i avsnitt 6.1.4 till den lösning som har valts för att åstadkomma den önskade avgränsningen av användningen av det föreslagna rättsinstitutet.

6.1.2 En ny lag

Regeringens förslag: Genom en ny lag ska fordon kunna tas i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.

Rapportens förslag: Rapportens förslag skilde sig i stora delar från promemorians förslag. I rapporten förslags, kortfattat, att stat och kommuns fordran på trängselskatt, fordonsskatt och felparkeringsavgift skulle förenas med en legal panträtt och att bestämmelserna skulle föras in i de speciallagar som reglerar trängselskatt, vägtrafikskatt och parkeringsavgifter.

Remissinstanserna: Remissinstanserna var i huvudsak positiva till förslaget. Endast *Hovrätten för Västra Sverige* ansåg att förslaget inte kunde tillstyrkas utan att det gjordes ytterligare överväganden av vilka rättsliga och samhällsekonomiska konsekvenser förslaget skulle kunna få. *Kammarrätten i Jönköping* ansåg att de åtgärder som föreslogs i rapporten sammantaget utgör stora ingrepp i äganderätten till fordon och skulle kunna innebära att omsättningen av fordon försvåras. Var och en av de föreslagna åtgärderna ansågs dock behövlig och proportionerlig, men det borde övervägas om samtliga åtgärder är erforderliga för att uppnå det angivna syftet. *Rikspolisstyrelsen* ansåg att förslaget innebär ett ingrepp i den enskildes egendomsskydd. Det är av stor vikt att uppgifterna i vägtrafikregistret blir lätt tillgängliga och otvetydiga för stat och kommun vid en kontroll. *Skatteverket* tillstyrkte förslaget men ansåg att skulder som restförs efter att anmälan om ägarbyte har kommit in till registreringsmyndigheten inte bör förenas med legal panträtt. Även bestämmelserna i 5 kap. 13 § utsökningsbalken om panträtt i beneficieegendom borde ändras så att seriösa ägare inte drabbas på ett

Prop. 2013/14:176 oväntat och för samhället önskat sätt. *Svenska Parkeringsföreningen/Svepark* stödde förslaget och efterlyste åtgärder som ger motsvarande förändringar för civilrättsliga kontrollavgifter för olovlig parkering på privat mark. Bestämmelserna om legal panträtt för fordringar på vägtrafikskatt borde även omfatta registrering i utländska fordonregister.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och Transportstyrelsen* anser i första hand att det ursprungliga förslaget om legal panträtt i fordon bör genomföras. I andra hand har myndigheterna i huvudsak inget att erinra mot förslaget. *Föreningen Sveriges Kronofogdar* avstyrker förslaget och anser även de att det ursprungliga förslaget är att föredra. Övriga remissinstanser är positiva och tillstyrker förslaget. Remissinstanserna har i övrigt inte yttrat sig över den föreslagna modellen.

Skälen för regeringens förslag: Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten föreslog i sin rapport att en legal panträtt i fordon skulle införas för stat och kommuns fordran på trängselskatt och tilläggsavgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) respektive lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt och felparkeringsavgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. I promemorian föreslogs i stället att Kronofogdemyndigheten ska få ta i anspråk det fordon som gett upphov till skatterna eller avgifterna, oavsett vem som äger fordonet, om den betalningsskyldige gäldenären vid utmätning saknar utmättningsbara tillgångar. Regeringen anser att förslaget i promemorian är att föredra, se vidare avsnitten 6.1.3 och 6.1.4. Regleringen kommer att avse indrivning av statliga och kommunala fordringar som omfattas av lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. (indrivningslagen). Regleringen ska dock endast omfatta vissa fordonrelaterade statliga och kommunala fordringar, dvs. endast en mindre del av de fordringar som omfattas av den lagen, se avsnitt 6.1.3. Regeringen anser därför att det är lämpligare att placera bestämmelserna i en särskild lag om ianspråktagande av fordon och inte i indrivningslagen som gäller det allmänna fordringar generellt. Lagen föreslås benämnas lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.

6.1.3 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Rätten att ta i anspråk ett fordon ska gälla för fordringar på

- avgifter enligt lagen om felparkeringsavgift,
- trängselskatt och tilläggsavgift enligt lagen om trängselskatt,
- fordonsskatt och avgifter avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen, och
- skatter och avgifter enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Rapportens förslag: Rapportens förslag skilde sig i stora delar från promemorians förslag. I rapporten föreslogs bl.a. att stat och kommuns

fordran på trängselskatt, fordonsskatt och felparkeringsavgift skulle förenas med en legal panträtt och att bestämmelserna skulle föras in i de speciallagar som reglerar trängselskatt, vägtrafikskatt och felparkeringsavgifter.

Remissinstanserna: Remissinstanserna var i huvudsak positiva till förslaget, jfr avsnitt 6.1.2.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Regeringen föreslår dock att regleringen ska tillämpas på trängselskatter och tilläggsavgifter samt att utlandsregistrerade fordon i vissa fall ska omfattas av de nya reglerna.

Remissinstanserna: *Skatteverket*, *Kronofogdemyndigheten*, *Föreningen Sveriges Kronofogdar* och *Motorbranschens Riksförbund* anser att en lag om fordonsrelaterade skulder även ska omfatta trängselskatter. Det finns enligt myndigheterna ingen anledning att avvakta eventuellt förslag från Vägtullsutredningen. *Trafikverket* anser att lagen så långt möjligt ska gälla samtliga fordonsrelaterade skulder inklusive trängselskatt. *Stockholms* och *Malmö kommuner* anser att problemet med utlandsregistrerade fordon, vilka står för en stor del av de obetalda felparkeringsavgifterna, bör utredas vidare. *Svepark* anser att lagförslaget bör omfatta även fordon som felparkerar enligt lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering. *Svensk Inkasso* anser att lagen om ianspråktagande även ska omfatta kontrollavgifter för felparkering på privat mark, försäkringspremier och avgifter till Trafikförsäkringsföreningen.

Vägtullsutredningens förslag: Överensstämmer med regeringens i den utsträckning som förslaget omfattas av denna lagrådsremiss.

Remissinstanserna: Ett flertal av remissinstanserna har förklarat sig positiva till utredningens förslag till sanktioner. Endast ett fåtal har lämnat synpunkter på förslaget i fråga om ianspråktagande. *Kammarrätten i Stockholm* påpekar att den föreslagna bestämmelsen, sett till sin ordalydelse, kan träffa även helt vanliga ägarbyten där den tidigare ägaren av någon anledning saknar utmättningsbara tillgångar. Fordonet kan då komma att tas i anspråk trots att den nye ägaren inte haft något med skuldens uppkomst att göra. Kammarrätten förordar att lagtexten utformas så att sådana situationer inte leder till ianspråktagande av fordonet. *Kronofogdemyndigheten* och *Transportstyrelsen* är positiva till att trängselskatterna ska omfattas av de nya reglerna. *Transportstyrelsen* anför att det finns behov av en undantagsbestämmelse för det fall det skett ett ägarbyte. Uppgift om passager som har företagits under en viss period omfattas av sekretess och en ny ägare kan alltså inte med framgång undersöka om det kommer att fattas beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift för perioden innan ägarbytet.

Skälen för regeringens förslag: Möjligheten att ta i anspråk ett fordon bör gälla för statens eller en kommuns fordran på felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. I sitt remissvar har *Transportstyrelsen* yttrat att felparkeringsavgifter alltid är statliga fordringar och att en kommun därför inte kan sägas vara borgenär i förhållande till en fordonsägare vad gäller obetalade felparkeringsavgifter. Styrelsen anser därför att orden ”eller en kommuns” i 2 § den föreslagna nya lagen ska strykas.

I förarbetena till lagen om felparkeringsavgift, prop. 1975/76:106 s. 41, påpekades bl.a. att det pågick ett arbete att genom trafiksaneringsåtgärder

Prop. 2013/14:176 förbättra trafiksäkerhet och miljö. Detta arbete åvilade kommunerna och medförde att de fick göra i många fall betydande insatser för trafikregleringen. Det påpekades vidare att en stor del av de parkeringsreglerande bestämmelserna tillkom genom beslut i form av lokala trafikföreskrifter. Det konstaterades därvid att väsentliga delar av parkeringsfrågan redan vilade på kommunerna. Enligt föredraganden vore det naturligt att, om parkeringsöverträdelserna avkriminaliserades, ”felparkeringsavgifterna i princip tillfaller kommunen, särskilt som det finns anledning att förmoda att allt fler kommuner kommer att begära och få förordnande enligt lagen om kommunal trafikövervakning.” Kommunerna skulle därigenom, enligt föredraganden, få bättre möjligheter att intensifiera övervakningen av parkeringsbestämmelserna. Föredraganden yttrade vidare:

”För att systemet till rimlig kostnad skall fungera så smidigt och effektivt som avsetts, måste – med hänsyn till ärendevolymen – enhetliga och rationella handläggningsrutiner eftersträvas, vilket torde förutsätta en samordnad hantering med utnyttjande av ADB-teknik. Rikspolisstyrelsen har inom parkeringsbetsförfarandet byggt upp datarutiner för det nuvarande förfarandet som i de nu aktuella delarna företer stora likheter med den föreslagna handläggningsordningen. Den datorkapacitet som frigörs genom att parkeringsbotssystemet slopas kan utnyttjas för det nya avgiftssystemet. Om kommunerna själva skall svara för administreringen försvåras uppbyggnaden av enhetliga och likartade rutiner med risk för en i hög grad fördyrande resurssplittring. Det ankommer på regeringen att meddela föreskrifter i ämnet.

Genom att förfarandet till en viss del innebär att statliga resurser ställs till förfogande för handläggningsrutinerna måste statsverket få gottgörelse för sina kostnader för verksamheten. Däri ingår blankett- och driftskostnader för datarutinerna, personal- och lokal-kostnader vid polis- och åklagarmyndigheter, domstolar och utskökningsmyndigheter. [– – –]

Vad jag nu har sagt är i huvudsak tillämpligt endast beträffande kommuner, där kommunal trafikövervakning finns anordnad. I övriga kommuner bör statsverket uppbära hela felparkeringsavgiften.”

Av föredragandens yttrande framgår att de befintliga datarutinerna skulle bibehållas och att en kommun som bedrev egen trafikövervakning skulle erhålla felparkeringsavgiften, med vissa avdrag för administrativa kostnader. I övriga fall skulle avgiften tillfalla staten. Föredraganden uttalade inte något särskilt om huruvida staten eller kommunen, eller båda, skulle anses vara borgenär i förhållande till fordonsägaren i ärenden rörande felparkeringsavgifter. Det synes heller inte ha varit en relevant frågeställning. Det viktiga i sammanhanget var, och är fortfarande, att felparkeringsavgifterna skulle betalas, oavsett vem som skulle anses vara borgenär.

Såväl fastställelseförfarandet som uppbörden handhas av statliga myndigheter och vid indrivning är det Transportstyrelsen som har ställning som sökande i målet hos Kronofogdemyndigheten. Det hindrar emellertid inte att en fordran på felparkeringsavgift till viss del kan till-

komma en kommun, vilket är fallet i fråga om kommuner som har egen trafikövervakning.

Av lagen om felparkeringsavgift framgår att den lagen gäller fordon som är upptagna i vägtrafikregistret, eller i motsvarande utländska register, fordon som är upptagna i det militära fordonsregistret och fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens. Svenskregistrerade fordon omfattas givetvis av de föreslagna reglerna. Även ägaren av ett utlandsregistrerat fordon är emellertid betalningsskyldig för felparkeringsavgifter i Sverige. Det är därför rimligt att de nya bestämmelserna också omfattar utländska fordon. Eftersom ett beslut om ianspråktagande endast utgör ett komplement till möjligheten att utmäta gäldenärens egendom, blir ett ianspråktagande bara aktuellt om Kronofogdemyndigheten gör bedömningen att gäldenären i utmätningens målet inte äger fordonet, jfr nedan avsnitt 6.1.4. Fordon som är upptagna i det militära fordonsregistret ska också omfattas av bestämmelserna. Det förefaller inte som om sådana fordon utgör ett särskilt problem i dessa sammanhang men det finns inga skäl att undanta dem från regleringen. Förhoppningsvis kommer bestämmelsen att få begränsad användning. Beträffande fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens, se nedan.

Vidare bör ett fordon kunna tas i anspråk för fordringar på trängselskatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt. Enligt 4 § lagen om trängselskatt ska trängselskatt betalas för en bil som, när skattskyldighet inträder, är införd i vägtrafikregistret eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Det innebär således att de nu föreslagna bestämmelserna om ianspråktagande endast kan omfatta svenskregistrerade fordon som är skattepliktiga enligt lagen om trängselskatt, dvs. som är införda i vägtrafikregistret. I 2011 års vägtullsutrednings slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3) föreslås att de i Ds 2012:7 föreslagna reglerna ska göras tillämpliga på såväl trängselskatt och infrastrukturavgift som förseningsavgift och tilläggsavgift, s. 162.

Kammarrätten i Stockholm skriver i sitt remissvar att man bör avvakta med införande av möjligheten till ianspråktagande av fordon för skulder avseende trängselskatt samt försenings- och tilläggsavgift. Regeringen delar emellertid vägtullsutredningens bedömning och anser, i likhet med rapporten men till skillnad mot promemorian, att samma regler om ianspråktagande bör gälla skulder baserade på trängselskatter. Vägtullsutredningens förslag behandlas för närvarande inom Regeringskansliet. Avsikten är att förslag om införande av skatte- respektive avgiftsplikt för utländska fordon ska remitteras till Lagrådet under våren 2014 och därefter avses en proposition lämnas till riksdagen under hösten 2014. Avsikten är att lagförslagen ska träda i kraft senast den 1 januari 2015.

Regeringen föreslår därför för närvarande att endast fordran på trängselskatt och tilläggsavgift enligt nu gällande bestämmelser ska kunna ligga till grund för ett beslut om ianspråktagande. Någon avgift utöver tilläggsavgiften tas inte ut vid för sent inbetalad trängselskatt.

När bestämmelser om trängselskatt för utländska fordon trätt i kraft, kommer den nu föreslagna lagen om ianspråktagande att automatiskt omfatta även utländska fordon. Regeringen har också för avsikt att låta den nya infrastrukturavgiften utgöra en möjlig grund för ianspråktagande enligt den nu föreslagna lagen. Vägtullsutredningens förslag rörande

Prop. 2013/14:176 infrastrukturavgift eller övriga förslag behandlas inte i detta lagstiftnings- ärende, jfr ovan avsnitt 3. Se nedan beträffande fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens.

Transportstyrelsen har påtalat att uppgift om passager som har företagits under en viss period omfattas av sekretess. Detta förhållande påverkar endast tillämpningen av de nya bestämmelserna i samband med en överlåtelse av ett fordon, jfr nedan avsnitt 6.1.4 om överlåtelse.

Möjligheten att ta ett fordon i anspråk bör också gälla för statens fordran på fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), VTSL, och fordonsskatt enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Av respektive lag framgår vilka fordon som är skattepliktiga. Skatteplikt förutsätter att fordonet är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret. Enligt huvudregeln i lagen (2001:558) om vägtrafikregister får ett fordon brukas i Sverige endast om det är registrerat i vägtrafikregistret. Undantagna från denna regel är bl.a. fordon som förs i internationell trafik i Sverige och fordon som endast används här tillfälligt. Dessa fordon är således inte, och ska inte vara, registrerade i vägtrafikregistret och är inte skattepliktiga i Sverige. Utmätningens mål som rör fordonsskatt och avgifter avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen samt skatter och avgifter enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt kan således endast komma i fråga beträffande svenskregistrerade fordon, dvs. fordon registrerade i vägtrafikregistret. De föreslagna reglerna om ianspråktagande kan följaktligen endast komma att tillämpas i dessa fall.

Enligt regeringens mening bör fordringar avseende saluvagnsskatt enligt VTSL inte ge möjlighet att ta i anspråk fordon, eftersom saluvagnsskatten inte är kopplad till ett visst fordon. Saluvagnsskatt tas ut årligen och beräknas för varje fordon som den skattskyldige samtidigt avser använda med stöd av en s.k. saluvagnslicens, 3 kap. 3 § VTSL. En saluvagnslicens kan utfärdas för den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon eller den som yrkesmässigt tillverkar fordonskomponenter. En saluvagnslicens utfärdas inte för ett specifikt fordon utan täcker samtliga fordon i verksamheten. Den som innehar en saluvagnslicens kan alltså med stöd av denna nyttja ett stort antal olika fordon vid olika tillfällen.

Regeringen anser att möjligheten att ta ett fordon i anspråk bör begränsas till nämnda skatter och avgifter av offentligrättslig karaktär. Parkering på privat mark, tomtmark, är en civilrättslig överenskommelse och den som parkerar fel kan åläggas att betala en s.k. kontrollavgift, jfr avsnitt 5.4. Indrivningen av kontrollavgifter till markägare eller av andra fordonsrelaterade skulder, som exempelvis försäkringspremier och avgifter till Trafikförsäkringsföreningen, bör inte omfattas. Det kan dock antas att redan möjligheten att ta fordon i anspråk för vissa skatter och avgifter indirekt får till följd att också andra fordonsrelaterade skulder minskar: dels minskar incitamentet att anlita en fordonsmålsvakt, dels förhindras rent faktiskt ett fortsatt nyttjande av fordonet i vissa fall.

I promemorian föreslås att det ska föras in en uppgift i vägtrafikregistret om att fordonet kan komma att tas i anspråk när en sådan fordran restförs. Restförda skatter och avgifter antecknas i vägtrafikregistret, jfr avsnitt 5.5 och avsnitt 6.1.5. Av vägtrafikregistret framgår således dels om ett fordon är belagt med körförbud, dels att en fordran på

felparkeringsavgift lämnats till Kronofogdemyndigheten. Enligt regeringens mening är det därför inte nödvändigt att föra in en uppgift om att ett fordon kan komma att tas i anspråk. Det torde vara tillräckligt att uppgift om själva beslutet antecknas, jfr avsnitt 6.1.5.

Prop. 2013/14:176

6.1.4 Rätt att ta ett fordon i anspråk

Regeringens förslag: Vid indrivning av sådana fordringar som omfattas av den nya lagen ska Kronofogdemyndigheten få 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 ska i övrigt bestämmelserna om utmätning i utsökningsbalken tillämpas. Det som föreskrivs i annan lag om utmätning ska även tillämpas för ianspråktagande.

Rapportens förslag: Rapportens förslag skilde sig i stora delar från promemorians förslag. I rapporten förslogs bl.a. att stat och kommuns fordran på trängselskatt, fordonsskatt och felparkeringsavgift skulle förenas med en legal panträtt och att bestämmelserna skulle föras in i de speciallagar som reglerar trängselskatt, vägtrafikskatt och felparkeringsavgifter.

Remissinstanserna: Remissinstanserna var i huvudsak positiva till förslaget. Endast *Hovrätten för Västra Sverige* ansåg att förslaget inte kunde tillstyrkas utan att det gjordes ytterligare överväganden av vilka rättsliga och samhällsekonomiska konsekvenser förslaget skulle kunna få. *Kammarrätten i Jönköping* ansåg att de åtgärder som föreslogs i rapporten sammantaget utgör stora ingrepp i äganderätten till fordon och skulle kunna innebära att omsättningen av fordon försvåras. Var och en av de föreslagna åtgärderna ansågs dock behövlig och proportionerlig, men det borde övervägas om samtliga åtgärder är erforderliga för att uppnå det angivna syftet. *Rikspolisstyrelsen* ansåg att förslaget innebär ett ingrepp i den enskildes egendomsskydd. Det är av stor vikt att uppgifterna i vägtrafikregistret blir lätt tillgängliga och otvetydiga för stat och kommun vid en kontroll. *Skatteverket* tillstyrkte förslaget men ansåg att skulder som restförs efter att anmälan om ägarbyte har kommit in till registreringsmyndigheten inte bör förenas med legal panträtt. Även bestämmelserna i 5 kap. 13 § utsökningsbalken om panträtt i beneficieegendom borde ändras så att seriösa ägare inte drabbas på ett oväntat och för samhället oönskat sätt. *Svenska Parkeringsföreningen/Svepark* stödde förslaget och efterlyste åtgärder som ger motsvarande förändringar för civilrättsliga kontrollavgifter för olovlig parkering på privat mark. Bestämmelserna om legal panträtt för fordringar på vägtrafikskatt borde även omfatta registrering i utländska fordonsregister.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens i sak. I promemorian föreslås dock en annan lydelse av lagtexten.

Remissinstanserna: *Riksdagens ombudsmän* anser att man bör överväga om det behöver införas regler om förfarandet inför Kronofogdemyndighetens beslut, exempelvis motsvarigheter till 4 kap. 3 § andra stycket, 12 § och 13 § utsökningsbalken, i den nya lagen. Skälet till att det saknas sådana motsvarigheter till utsökningsbalkens regler om beneficium borde utvecklas. Vidare anför Riksdagens ombudsmän att den vars bil tagits i anspråk enligt förslaget normalt kommer att ha betalat den registrerade ägarens skuld till det allmänna helt eller delvis genom förfarandet. Riksdagens ombudsmän antar att avsikten är att det vid betalningen uppstår en regressrätt vilket bör förtydligas i den fortsatta hanteringen. *Skatteverket*, *Kronofogdemyndigheten*, *Transportstyrelsen* och *Föreningen Sveriges Kronofogdar* anser som nämnts tidigare att Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens ursprungliga förslag om legal panträtt bör införas. *Kronofogdemyndigheten (KFM)*, *Transportstyrelsen* och *Föreningen Sveriges Kronofogdar* anser att förslaget inte anger tillräckligt tydligt vilka bestämmelser i utsökningsbalken, UB, som är tillämpliga vid beslut om ianspråktagande och lämnar vissa förslag till reglering av detta och reglering av formalia kring besluten och hantering av överskott efter exekutiv försäljning. *KFM* anser vidare att en ny rättsfigur som ianspråktagande från början måste vara noga reglerad och beskriven, särskilt som det är fråga om tvångsåtgärder, och att det ska vara möjligt att tillgripa ett ianspråktagande redan när gäldenären vid indrivning saknar tillgångar till full betalning av fordonsskulder. Promemorian ger enligt *KFM* inte tillräckliga svar på olika tillämpningsproblem som kan uppstå utan lämnar alltför mycket åt rättstillämpningen. *KFM* anger även vissa andra exempel på situationer som kan uppkomma vid ianspråktagande. *Transportstyrelsen* anför att en presumtiv köpare kommer att behöva kontrollera om det finns obetalda fordonsskatter och felparkeringsavgifter i större utsträckning än som sker i dag. Vid köp av ett begagnat fordon är det ju inte ovanligt att köparen överväger olika fordon och då behöver göra en kontroll på samtliga eventuella objekt. Antalet förfrågningar kan därför förväntas vara mycket högre än antalet ägarbyten. Samtidigt kommer det att vara mer jobb för myndigheten i sin helhet och då särskilt för den nuvarande kundtjänstverksamheten inom fordonsområdet. *Föreningen Sveriges Kronofogdar* anser att förslaget inte kommer att få avsedd verkan när det gäller att komma till rätta med de s.k. fordonsmålvakterna och utvecklar varför den nya rättsfiguren inte förordas. *KFM* och *Föreningen Sveriges Kronofogdar* anser vidare att förrättningskostnaderna ska omfattas av beslutet om ianspråktagande. *Trafikverket* ställer sig vidare tveksamt till förslaget att inte föreslå någon företrädesrätt för det allmänna vid fordonsrelaterade skulder. Verket föreslår också vissa ändringar i lagen. Ändringarna gäller att minimibelopp för förfarande enligt lagen bör anges, att bestämmelsen i 2 § att Kronofogdemyndigheten före beslut måste konstatera att gäldenären saknar utmättningsbara tillgångar bör utgå liksom övergångsbestämmelsen om att inte tillämpa lagen på gamla fordonsrelaterade skulder, att en generell möjlighet för polisen att verkställa ett beslut om ianspråktagande införs samt att gäldenärsbegreppet förtydligas. *Konsumentverket* anser att det bör tydliggöras i lagtexten att *KFM* har att pröva om det är försvarligt att gäldenärens fordon tas i anspråk. Sedvanliga beneficieregler bör tillämpas vid denna

prövning anser Konsumentverket vidare. Även *Hovrätten för Västra Sverige* och *Stockholms universitet* har vissa synpunkter avseende regler om beneficium. Hovrätten för Västra Sverige anser vidare att det bör preciseras närmare i vilken utsträckning och under vilka förutsättningar ett fordon får tas i anspråk. Hänsyn bör härvid tas till att flertalet som träffas av bestämmelsens tillämpningsområde är personer som är såväl registrerade som civilrättsliga ägare till ett fordon. Hovrätten anser också att frågan om kreditgivaren är tillräckligt skyddad bör belysas ytterligare liksom vilka effekter det skulle medföra för leasingverksamhet och kreditköp. Hovrätten för Västra Sverige anser också att ändring av ett beslut enligt 3 § i den föreslagna lagen, utöver då omständigheterna ändrats, bör kunna ske vid ursprungliga felaktigheter av såväl saklig som processuell karaktär. Vidare bör det framgå om den som är part ska få tillfälle att yttra sig innan myndigheten ändrar ett beslut och om ett beslut kan ändras sedan det överklagats. Även *Stockholms tingsrätt* och *KFM* anser att det bör utvecklas tydligare i vilka situationer och under vilka förutsättningar det kan finnas skäl att ändra ett beslut. KFM noterar vidare att det saknas bestämmelser om begränsning i tid avseende rättelse, jfr 4 kap. 34 § UB där en tidsgräns om två veckor anges. *Stockholms tingsrätt* anser att lagtexten bör förtydligas så att det framgår att ett ianspråktagande, i likhet med utmätning, ska ske endast om det är försvarligt. *Skatteverket* föreslår en annan lydelse av 2 § lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. Vidare anser verket att det bör meddelas närmare föreskrifter om utformning av KFM:s beslut om ianspråktagande. Skatteverket frågar vad som gäller för att en gäldenär ska sakna utmättningsbara tillgångar i det fall då en person varit registrerad ägare när skulderna uppkom och en annan person, en ny fordonsmålvakt, är registrerad ägare när frågan om ianspråktagande uppkommit. Verket anser att KFM ska kunna ta fordon i anspråk även utan att det utretts att ägaren saknar utmättningsbara tillgångar, för att stävja missbruk i form av byte av målvakter. Verket har även en rad andra frågor och förslag om verkställigheten av dessa beslut. *Datainspektionen* påtalar att det inte framgår om aspekten om datakvalitet har vägts in i förslaget. Inspektionen anser att dessa ingripande åtgärder förutsätter hög datakvalitet i vägtrafikregistret. *Datainspektionen* frågar vidare om avsikten är att beslut om ianspråktagande ska kunna lämnas ut till kreditupplysningsbolagen och registreras i kreditupplysningsregistren. Detta behöver fortsatt övervägas liksom att det av 6 § andra stycket kreditupplysningslagen framgår att uppgifter om lagöverträdelse inte får förekomma i kreditupplysningsverksamhet. *Stockholms Universitet* och *Motormännens Riksförbund* anser att det är väsentligt att informationen från vägtrafikregistret når ut på ett begripligt sätt så att allmänheten kan förstå innebörden och konsekvenserna av reglerna. *Svensk Inkasso* anser att det ytterligare bör belysas vilka situationer som kan uppkomma vid KFM:s äganderättsutredning. *Föreningen Sveriges Kronofogdar* anser att äganderättsutredningar bör prövas av domstol och inte av KFM. *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* påtalar att det vid reglering av försäkringsfall kan uppstå vissa problem. I de fall då regleringen innebär att ett fordon ska lösas in på sådant sätt att äganderätten övertas av försäkringsbolaget är den skadelidande berättigad att få ut ersättning motsvarande fordonets marknadsvärde. Om

Prop. 2013/14:176 det i sådant fall framgår av registret att fordonet kan tas eller redan har tagits i anspråk enligt förslaget, riskerar försäkringsbolaget att inte kunna förfoga över det inlösta fordonet utan att först betala den registrerade ägarens skulder avseende obetalade skatter och avgifter. Detta har ej belysts i promemorian. Problemet kan möjligen lösas genom att försäkringsbolaget betalar ersättning till den skadelidande med avdrag för de fordonsrelaterade skulder som måste betalas för att försäkringsbolaget ska kunna förfoga över fordonet. *Svenska Bankföreningen* anser att förslaget riskerar att få stora konsekvenser för företag som arbetar med leasing och avbetalning av fordon. Svenska Bankföreningen och *Finansbolagens Förening* avstyrker att förslaget även skulle omfatta leasing- och avbetalningsfordon i de fall leasinggivare eller kreditgivare är en bank eller ett kreditmarknadsföretag som står under tillsyn av Finansinspektionen. *AVIS Biluthyrning* anser att ett undantag bör göras för företag med stort fordonsinnehav som bedriver korttidsuthyrning.

Skälen för regeringens förslag

Ianspråktagande i stället för panträtt

Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten föreslog i sin rapport att en legal panträtt i fordon skulle införas för stat och kommuns fordran på trängselskatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) respektive lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt och felparkeringsavgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. Förslaget innebar bl.a. att det skulle följa en särskild förmånsrätt med den legala panträtten likställd med en handpanträtt, dvs. en förmånsrätt med hög prioritet.

Reformbehovet gäller endast de fall då den registrerade ägaren inte har tillgångar som räcker till betalning av skulderna samtidigt som det fordon som skulderna avser har ett värde. Regeringen menar att en ordning med legal panträtt i fordon skulle kunna leda till att fordon dras in i ett exekutivt förfarande även när det inte är motiverat. En sådan reglering skulle t.ex. omfatta fall då den registrerade ägaren – även om han eller hon är någon annan än den civilrättsliga ägaren – har tillgångar som kan utmätas. I de situationerna saknas det behov av att ändra reglerna, eftersom det är möjligt att besluta om utmätning. Det skulle alltså ge oönskade rättsverkningar att införa en reglering med legal panträtt i fordon, exempelvis på det sättet att utmätning då skulle kunna ske i fordonet, trots att det finns egendom som är lämpligare att utmäta, jfr 4 kap. 3 § andra stycket utsökningsbalken, förkortad UB.

Ändringarna kommer inte att påverka omsättningen av fordon eller på annat sätt förändra situationen för det stora flertalet fordonsanvändare. Regeringen instämmer därmed inte i *Transportstyrelsens* antagande att antalet förfrågningar rörande fordon kommer att öka. En förfrågning i samband med ett eventuellt fordonsköp kan göras redan i dag och kommer framdeles att kunna ge ytterligare information om det aktuella fordonet och dess ägare. Det är svårt att se att antalet förfrågningar därmed skulle öka avsevärt. Belastningen för Transportstyrelsens kundtjänst borde därmed inte heller öka i någon större utsträckning.

En särskild fråga är om det allmännas fordringar bör ges företräde framför andra fordringar genom att det allmännas fordringar ges

förmånsrätt. De föreslagna ändringarna syftar framför allt till att det allmänna ska ha samma möjlighet att få betalt som i de fall då den civilrättslige ägaren är registrerad i vägtrafikregistret som ägare. Det ska inte vara möjligt för den civilrättslige ägaren att slippa undan sitt betalningsansvar. Avsikten med förslaget är således inte att det allmänna ska ges en bättre rätt än andra fordringsägare, vilket skulle bli fallet om en legal panträtt i fordon införs. Staten eller kommunen bör alltså inte få företräde framför andra fordringsägare. I likhet med ett beslut om utmätning ska dock ett beslut om ianspråktagande medföra förfogandeförbud och ge förmånsrätt grundad på beslutet. Genom hänvisningen i 2 § andra stycket i den nya lagen tillämpas nämligen bestämmelserna i 4 kap. 29 § UB och 4 kap. 30 § UB även för ianspråktagande.

En reglering med legal panträtt i fordon skulle även få följdverkningar i andra situationer, t.ex. i insolvensförfaranden. I alla konkurser där det finns ett fordon, för vilket det finns registrerade fordringar på skatt eller avgift enligt någon av de ovan nämnda lagarna, skulle staten bli borgenär och frågor som är knutna till panträtt aktualiseras, bl.a. frågor om förmånsrätt. I denna situation är det också omotiverat att statens fordran prioriteras framför andra borgenärens fordringar. Vidare skulle panträtten behöva hanteras i konkursen även när det inte är fråga om konkurs efter en fordonsmålvakt, vilket inte heller är önskvärt.

Regeringen anser att regleringen av proportionalitetsskäl enbart bör täcka de fall då det annars inte är möjligt att driva in det allmännas fordringar och föreslår i likhet med promemorian att Kronofogdemyndigheten i stället ska kunna besluta om att ta det aktuella fordonet i anspråk utan att fordonet behandlas som en pant. Enligt regeringens mening kan förslaget om ianspråktagande uppnå samma mål som ett förslag om panträtt i fordonet.

Ianspråktagande – en ytterligare möjlighet för det allmänna att tillgodogöra sig fordonets värde

Möjligheten att ta ett fordon i anspråk bör regleras i en ny lag som föreslås betecknas lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. Genom den nya lagen införs en ny möjlighet för det allmänna att tillgodogöra sig ett fordons värde när det är fråga om verkställighet av beslut om fordringar som det allmänna har avseende vissa fordonrelaterade skatter och avgifter, se avsnitt 6.1.3.

Lagrådet ifrågasätter varför regeringen väljer att föreslå ett nytt rättsinstitut – ianspråktagande – med samma rättsverkan som ett rättsinstitut som redan finns – utmätning. *Lagrådet* kan dock godta att regleringen sker i annan lag än utsökningsbalken.

Regeringen instämmer i *Lagrådets* slutsats att de båda rättsinstituten får samma rättsverkan. Däremot skiljer sig förutsättningarna för utmätning och ianspråktagande från varandra på väsentliga punkter.

En av de grundläggande förutsättningarna för utmätning är att den egendom som man avser att utmäta faktiskt tillhör gäldenären. Av 4 kap. 17 § UB, framgår att lös egendom, som det är fråga om här, får utmätas om egendomen tillhör gäldenären eller om gäldenären ska anses vara ägare till egendomen. I 4 kap. 18 § första stycket UB sägs att gäldenären anses vara ägare till lös egendom som han eller hon har i sin besittning,

Prop. 2013/14:176 om det inte framgår att egendomen tillhör annan. Vidare sägs i 4 kap. 19 § första och andra styckena UB att en gift och varaktigt sammanboende gäldenär anses som ägare till lös egendom som makarna har i sin gemensamma besittning, om det inte görs sannolikt att de är samägare till egendomen enligt lagen (1904:48 s.1) om samäganderätt och det inte heller framgår att egendomen tillhör den andre eller någon annan. Detsamma gäller när gäldenären varaktigt sammanbor med annan under äktenskapsliknande förhållanden. Om gäldenären har lös egendom i gemensam besittning med någon som han eller hon inte varaktigt sammanbor med, får egendomen eller andel i egendomen utmätas endast om det framgår att egendomen eller andelen tillhör gäldenären. Endast under förutsättning att något av dessa förhållanden råder, kan egendomen utmätas. Egendom som inte tillhör gäldenären kan således inte utmätas enligt bestämmelserna i utsökningsbalken. Det aktuella lagförslaget innebär att värdet av ett fordon som är belastat med vissa särskilda skatter eller avgifter ska kunna tillgodogöras för det allmännas fordringar på skatten eller avgiften oavsett vem som är ägare till fordonet. Förslaget har alltså ett begränsat tillämpningsområde. En naturlig utgångspunkt är därför att lagförslaget införs i speciallagstiftning. Vidare är det enligt regeringens mening mindre lämpligt att i utsökningsbalken införa bestämmelser som medger väsentliga undantag från reglerna om utmätning. Att urholka en så grundläggande förutsättning för att utmätning ska få äga rum skulle vara ägnat att skapa förvirring. Regeringen anser därför att det är bättre att införa ett nytt rättsinstitut som inte förutsätter gäldenärens äganderätt till viss egendom.

Ett ianspråktagande av ett fordon kommer endast att bli aktuellt i ett pågående utsökningsmål hos Kronofogdemyndigheten. När sådana fordonsrelaterade skulder som omfattas av den nya lagen lämnas till Kronofogdemyndigheten för indrivning hos den registrerade ägaren av det aktuella fordonet, görs det en tillgångsundersökning. Om Kronofogdemyndigheten i det pågående utsökningsmålet finner att gäldenären (fordonets registrerade ägare) saknar utmättningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulderna och Kronofogdemyndigheten finner att fordonet inte tillhör gäldenären eller kan anses tillhöra denne kommer Kronofogdemyndigheten, om det är fråga om fordringar på skatter eller avgifter som omfattas av den nya lagen, att med stöd av lagen kunna ianspråka fordonet.

Beslut om ianspråktagande bör således kunna ske först om utmätning av tillgångar hos den registrerade ägaren (dvs. gäldenären i utsökningsmålet) inte skulle räcka till betalning av skulderna.

Lagrådet anser att det inte skulle vara något problem att stryka punkten 1 i 2 § första stycket i de föreslagna bestämmelserna och att resultatet i praktiken blir detsamma i målvaktsfallen, eftersom målvakten i allmänhet saknar andra tillgångar. Regeringen vill understryka följande. De nu föreslagna bestämmelserna är visserligen i första hand föranledda av det stora och växande problemet med användning av s.k. fordonsmålvakter. Avsikten är emellertid att försöka komma till rätta med alla slags försummelser som rör betalning av de angivna fordonsrelaterade skulderna, se avsnitt 6.1.1. Som framhålls där kan ett skäl till att låta någon annan än den civilrättslige ägaren stå som registrerad ägare vara, att trafikförsäkringspremien för fordonet kan bli lägre. Exempelvis kan

den registrerade ägarens bostadsort, ålder och försäkringsbonus påverka premien, vilket den civilrättslige ägaren drar nytta av. Den registrerade ägaren behöver alltså inte nödvändigtvis sakna tillgångar. Det är därför motiverat att Kronofogdemyndigheten alltid, i enlighet med utsökningsbalken, gör en tillgångsundersökning för att kunna konstatera att det inte finns annan egendom som kan utmätas för att täcka skulderna. Det är således bara i de situationer där den registrerade ägaren (gäldenären) saknar utmättningsbara tillgångar som ett ianspråktagande av fordonet bör bli aktuellt. Med den föreslagna konstruktionen kommer ett ianspråktagande ytterst att i huvudsak endast träffa situationer med fordonsmål-vakter och inte leda till att fordon tas i anspråk i andra situationer där det inte är motiverat och skulle medföra onödiga kostnader för hanteringen.

En förutsättning är vidare att fordonet har befunnits inte tillhöra gäldenären, jfr ovan. Om det tillhör gäldenären ska det givetvis i stället utmätas, om förutsättningarna i övrigt för utmätning är uppfyllda. Beträffande ianspråktagande kommer Kronofogdemyndigheten att tillämpa utsökningsbalkens bestämmelser i tillämpliga delar. Det framgår genom hänvisningen i 2 § andra stycket i den nya lagen. *Lagrådet* anför bl.a. att det kan krävas att det görs klart för rättstillämparna i vilken mån UB:s regler trots lagtexten inte ska tillämpas och att bestämmelsen i andra stycket är otydlig som den nu är utformad. *Lagrådet* anser att det lämnas många svävande besked om detta i remissen och att något annat knappast är tillfredsställande än att de undantag som ska gälla från regeln om att UB ska tillämpas anges uttryckligen i lagen. Vilka bestämmelser i utsökningsbalken som avses får avgöras med beaktande av att ett ianspråktagande sker inom ramen för ett pågående utsökningsmål sedan gäldenären befunnits sakna utmättningsbara tillgångar och avser egendom som inte tillhör gäldenären. Det innebär att vissa bestämmelser i utsökningsbalken inte kan tillämpas alls avseende ianspråktagande medan andra bestämmelser, beroende på omständigheterna i det enskilda fallet, kan eller till och med ska tillämpas. Enligt regeringens mening är det inte är ändamålsenligt att i lagtexten räkna upp vilka bestämmelser i utsökningsbalken som ska, eller inte ska, tillämpas vid ianspråktagande. Det är svårt att innan det nya institutet har börjat tillämpas förutse alla situationer som eventuellt kan uppkomma. Det vore olyckligt om någon bestämmelse på grund av detta undantas och därför inte kan tillämpas, trots att det kanske senare visar sig att det skulle behövas. Regeringen anser därför att frågan om vilka bestämmelser i utsökningsbalken som närmare bestämt kan eller ska tillämpas måste överlåtas till rättstillämpningen.

Kronofogdemyndigheten bör ges möjlighet att kunna besluta om att ta fordonet i anspråk direkt med stöd av den nya lagen utan något särskilt yrkande. Det bör alltså inte krävas att Transportstyrelsen begär att fordonet ska tas i anspråk eller att någon exekutionstitel utverkas mot den civilrättslige ägaren. Kronofogdemyndigheten ska kunna ta fordonet i anspråk även om myndigheten hittar det hos någon annan än den registrerade ägaren (gäldenären).

En nackdel med en reglering som förutsätter att det måste konstateras att den registrerade ägaren saknar utmättningsbara tillgångar, inbegripet att fordonet inte kan utmätas hos den registrerade ägaren innan ett fordon kan tas i anspråk, skulle kunna vara att verkställigheten fördröjs något.

Prop. 2013/14:176 Tanken bakom att en fordonsägare låter en annan person vara registrerad som ägare är vanligtvis just att denne saknar utmätningsbara tillgångar. Det handlar om situationer där det som regel redan har gjorts utmätningsförsök och där Kronofogdemyndigheten därmed redan har undersökt om personen har utmätningsbar egendom. Om Kronofogdemyndigheten överväger ett beslut om ianspråktagande, bör det inte alltid krävas att en ny tillgångsundersökning görs. Har en tillgångsundersökning skett tidigast sex månader före övervägandet, bör denna kunna ligga till grund för beslutet, jfr 2 kap. 8 § konkurslagen (1987:672). Eftersom det således ofta kommer att vara fråga om situationer där det redan är dokumenterat att det saknas utmätningsbar egendom, fördröjs inte verkställigheten nämnvärt. *Kronofogdemyndigheten* och *Föreningen Sveriges Kronofogdar* anser att förrättningskostnader, som uppstår i samband med ett beslut om ianspråktagande, ska få tas ut. Eftersom ett beslut om ianspråktagande blir aktuellt i ett utsökningsmål mot den registrerade ägaren följer det redan av 1 kap. 3 § och 17 kap. UB att förrättningskostnader som uppkommer i målet får tas ut.

Bestämmelserna om utmätning bör tillämpas även för ett beslut om ianspråktagande. Som några remissinstanser påpekar bör Kronofogdemyndigheten vidare, på motsvarande sätt som vid utmätning, ha möjlighet att bedöma om det är försvarligt att ta fordonet i anspråk eller inte.

Kronofogdemyndigheten tar i sitt remissvar upp frågan om ett beslut om ianspråktagande ska kunna fattas även om fordonet inte är omedelbart tillgängligt vid beslutstillfället. I fråga om utmätning finns en bestämmelse om sådan s.k. skrivbordsutmätning i 4 kap. 7 § UB. Av första stycket, som rör lös egendom i allmänhet, följer att det för skrivbordsutmätning krävs att det är möjligt att identifiera egendomen och att säkerställa utmätningen utan dröjsmål. Det ska också vara möjligt att göra åtminstone en grov bedömning av egendomens värde. Även dessa bestämmelser bör tillämpas i fråga om ett beslut om ianspråktagande enligt den nya lagen. Det innebär bl.a. att det är möjligt att fatta ett beslut om ianspråktagande "vid skrivbordet" om det är känt var fordonet för tillfället är uppställt och i vilket skick det befinner sig. Även i övrigt gäller samma förutsättningar för ett skrivbordsbeslut som i fråga om utmätning, bl.a. vad gäller möjligheten till säkerställande.

Bestämmelserna i 4 kap. 15 § UB om tredje mans upplysningsskyldighet tillämpas också i fråga om ianspråktagande. Det bör dock uppmärksammas att förutsättningarna för inhämtande av upplysningar från tredje man skiljer sig från vad som gäller inför en utmätning, kanske främst på det sättet att Kronofogdemyndigheten när det uppkommer fråga om ianspråktagande känner till vilken egendom det rör sig om, men däremot i många fall inte vet vem som är den civilrättslige ägaren och, vanligen, tillika brukaren. Detta kan säkert i vissa fall göra det svårare för tredje man att medverka med upplysningar som är av värde vid Kronofogdemyndighetens utredning. Regeringen är medveten om att uppgiften att faktiskt hitta det fordon som avses ianspråkta i vissa fall kommer att bli en betydande utmaning för myndigheten.

En fråga som har samband med det som nu har diskuterats är om det ska vara möjligt att vidta sådan provisorisk åtgärd som avses i 6 kap. 12 § UB. En sådan åtgärd kan bli aktuell om det inte finns förutsättningar för att omedelbart utmäta viss egendom men det samtidigt finns behov av

att säkerställa egendomen för att den senare ska kunna utmätas. En sådan åtgärd kan bl.a. komma i fråga om det är känt var fordonet finns men det inte har funnits möjlighet att göra ens en preliminär bedömning av om det har ett värde som skulle göra ett ianspråktagande försvarligt. Det bör påpekas att sådan åtgärd åtminstone teoretiskt sett kan bli aktuell mer än en gång i utsokningsmålet – dels vid ifrågasatt utmätning, dels när det senare blir fråga om ianspråktagande.

Riksdagens ombudsmän tar i sitt remissvar upp frågan om 4 kap. 13 § UB ska vara tillämplig på beslut om ianspråktagande. I fråga om utmätning anges i 4 kap. 13 § UB att en sådan åtgärd får ske utan hinder av att gäldenären inte är närvarande, om det inte behövs att han får tillfälle att yttra sig vid förrättningen. Av bestämmelsen i 2 § andra stycket den nya lagen följer att detta också kan tillämpas i fråga om ett beslut om ianspråktagande. Det innebär bl.a. att ett beslut om ianspråktagande får fattas även om gäldenären inte är närvarande, om det inte behövs att gäldenären får tillfälle att yttra sig vid förrättningen.

Riksdagens ombudsmän anser vidare att frågan om regressrätt bör förtydligas: ”Den vars bil tagits i anspråk enligt den föreslagna lagen kommer i normalfallet till slut genom förfarandet att ha betalat den registrerade ägarens skuld till det allmänna helt eller delvis. Jag utgår från att avsikten är att det vid betalningen uppstår en regressrätt, något som kanske bör förtydligas.” Om den registrerade och den civilrättslige ägaren inte är samma person kommer, genom förslaget i den nya lagen, inte sällan den civilrättslige ägaren, vars bil tagits i anspråk, till slut att betala den registrerade ägarens skulder till det allmänna för att förhindra att fordonet säljs. Genom att den civilrättslige ägaren betalar de fordonsrelaterade skulderna, dvs. den registrerade ägarens skulder, får den civilrättslige ägaren genom allmänna fordringsrättsliga principer anses ha inträtt i den ursprungliga borgenärens, dvs. i detta fall statens eller en kommuns, ställe. Om den civilrättslige ägaren kan göra gällande den fordran som han eller hon därigenom har förvärvat får, mot bakgrund av det inbördes rättsförhållandet mellan honom eller henne och den registrerade ägaren, lösas genom rättstillämpningen.

Föreningen Sveriges Kronofogdar ställer frågan hur ianspråktagandet förhåller sig till den som gör gällande äganderätt till egendomen och menar att ianspråktagandet kommer att få vika för tredje mans rätt. Föreningen menar att det kommer att vara lätt för tredje man att påvisa bättre rätt till fordonet. *Kronofogdemyndigheten* framför liknande synpunkter. En av avsikterna med förslaget är att en vindikationstalan och/eller en talan om bättre rätt inte ska inverka på själva ianspråktagandet. Om fordonet tillhör någon annan än gäldenären i utsokningsmålet (den registrerade ägaren) kan ianspråktagande ske med stöd av den nya lagen. Detta innebär att den som har framgång i en tvist om bättre rätt till ett ianspråktaget fordon, oavsett om köpeavtalet är upprättat före eller efter ianspråktagandet, måste betala de utestående skulder som utgjort grunden för ianspråktagandet för att kunna disponera fordonet. Om köpeavtalet är upprättat efter beslutet om ianspråktagande har dessutom den registrerade ägaren brutit mot det förfogandeförbud som följer av 4 kap. 29 § UB.

Med hänsyn till att ianspråktagandet avser ett fordon som konstateras tillhöra någon annan än gäldenären och tillämpas först när det inom ramen för utsokningsmålet konstateras att gäldenären saknar utmätnings-

Prop. 2013/14:176 bara tillgångar blir inte alla av utsökningsbalkens bestämmelser tillämpliga. Det gäller bl.a. bestämmelserna om egendom som ska undantas från utmätning, s.k. *beneficium*, i 5 kap. UB som ju endast rör gäldenären och inte fordonets ägare. Inte heller utsökningsbalkens bestämmelser om presumtion för äganderätt samt äganderätten som grund för utmätning, se 4 kap. 17–19 §§ UB, blir tillämpliga vid ianspråktagande. Därmed blir det inte heller aktuellt att tillämpa bestämmelserna i exempelvis 4 kap. 20–22 §§ UB.

Slutligen bör bestämmelser om utmätning i annan lag vara tillämpliga även i fråga om ianspråktagande, t.ex. 3 kap. 7 och 8 §§ konkurslagen.

Särskilt om beneficium

I den nya lagen föreslås att Kronofogdemyndigheten under vissa särskilt angivna villkor får besluta att ta ett fordon i anspråk och att bestämmelserna om utmätning i utsökningsbalken då ska tillämpas. Till de bestämmelser som dock inte blir tillämpliga hör bl.a. reglerna om *beneficium* som endast omfattar gäldenärens egendom och därför inte är relevanta.

Riksdagens ombudsmän anser att det bör utvecklas varför det saknas en motsvarighet till utsökningsbalkens regler om *beneficium* i det lagda förslaget. *Hovrätten för Västra Sverige* ifrågasätter i sitt remissvar om *beneficieregler*na kan komma att kringgå genom införande av den föreslagna bestämmelsen. I 4 kap. 2 § UB stadgas att egendom som är undantagen på grund av bestämmelse i utsökningsbalken eller på grund av särskild föreskrift inte får tas i anspråk genom utmätning. *Beneficieegendom* är sådan egendom som kan anses ingå i ett vanligt hushåll och som undantas vid utmätning med hänsyn till gäldenärens behov av egendomen, 5 kap. 1–4 §§ UB. Egendom som har en viss beskaffenhet eller omfattas av särskild föreskrift kan också undantas. Sådan egendom kan exempelvis vara vissa skadestånd, upphovsrätt och rätt till pension, 5 kap. 5–12 §§ UB.

Eftersom ett ianspråktagande ska kunna övervägas först efter att det har konstaterats att utmätning inte kan komma i fråga, kan bestämmelserna om *beneficium* inte bli tillämpliga.

Om Kronofogdemyndigheten vid en tillgångsundersökning funnit att det aktuella fordonet tillhör den registrerade ägaren, förutsätts Kronofogdemyndigheten ha gjort en sedvanlig prövning av vad som ska anses vara *beneficium* innan fordonet utmäts. Teoretiskt sett kan ju fordonet i en sådan situation utgöra *beneficieegendom*. Om Kronofogdemyndigheten funnit att fordonet ska utgöra *beneficium* kan fordonet inte utmäts. Fordonet kan därefter inte heller tas i anspråk av Kronofogdemyndigheten eftersom fordonet befunnits tillhöra gäldenären. Om Kronofogdemyndigheten däremot funnit att fordonet inte ska anses vara *beneficieegendom* finns det inget som hindrar att fordonet utmäts.

Om fordonet *inte* tillhör den registrerade ägaren, blir situationen en annan. Då kan, om förutsättningarna för ianspråktagande i övrigt är uppfyllda, fordonet i stället tas i anspråk. Om fordonet inte tillhör den registrerade ägaren, kan ju fordonet i förhållande till denne aldrig utgöra *beneficieegendom*. Huruvida fordonet i denna situation skulle utgöra *beneficium* i förhållande till den civilrättslige ägaren är inte något som

Kronofogdemyndigheten vare sig kan eller ska pröva i målet mot den registrerade ägaren.

Om situationen är sådan att det pågår två samtidiga utsökningsmål, ett mot den registrerade ägaren och ett mot den civilrättslige ägaren, kommer det beslut som fattas först att ha företräde. Om det exempelvis i målet mot den registrerade ägaren beslutats om ianspråktagande av ett fordon innan det i målet mot den civilrättslige ägaren fattats ett beslut om utmätning, kommer beslutet om ianspråktagande att ges företräde framför utmätningensbeslutet och vice versa. I utsökningsmålet mot den registrerade ägaren kommer reglerna om beneficium inte att beaktas vid beslut om ianspråktagande. I utsökningsmålet mot den civilrättslige ägaren kommer emellertid reglerna om beneficium att tillämpas som vanligt vid beslut om utmätning. Att reglerna om beneficieskydd inte kommer att tillämpas vid beslut om ianspråktagande i ett mål mot den registrerade ägaren kommer, enligt regeringens mening, inte i konflikt med att reglerna om beneficieskydd alltså kommer tillämpas vid utmätning i ett mål mot den civilrättslige ägaren.

Enligt regeringens mening finns det inget anmärkningsvärt i att beneficiereglererna inte tillämpas vid ianspråktagandebeslut. Övervägande skäl talar i stället mot att reglerna om beneficium ska tillämpas vid beslut om ianspråktagande. Den registrerade ägaren anser sig ju inte ens själv vara ägare till fordonet och är normalt inte heller den som har fordonet i sin besittning och kan bruka det. Den civilrättslige ägaren kan genom att låta annan stå som registrerad ägare till fordonet i vägtrafikregistret kringgå de skyldigheter som följer med ett fordonsinnehav. Om en civilrättslig ägare av ett fordon låter en annan person stå som registrerad ägare av fordonet finns det därför enligt regeringens mening tillräcklig grund för att den civilrättslige ägarens behov av ett beneficieskydd inte ska beaktas vid ett ianspråktagande.

Särskilt om ändring av beslut

De omständigheter som gällde vid beslutsfattandet kan komma att ändras och därvid motivera att också beslutet om ianspråktagande ändras. Exempelvis kan värdet på fordonet ha felbedömts och en försäljning av egendomen inte antas ge ett överskott som gör åtgärden försvarlig. Det kan även finnas andra skäl för att ändra beslutet. Kronofogdemyndigheten bör därför ha möjlighet att ändra sitt beslut. Bestämmelserna i 4 kap. 33 och 34 §§ UB om hävande av utmätning och annan rättelse blir genom hänvisningen till utsökningsbalken tillämpliga på ett beslut om ianspråktagande. Någon särskild regel om ändring av beslut som föreslogs i promemorian behövs därför inte. Bortsett från den nyss nämnda situationen kommer det emellertid i praktiken att finnas begränsat utrymme för rättelse – dels är beneficiereglererna inte tillämpliga, dels saknar frågan om vem som är civilrättslig ägare till ett fordon betydelse för möjligheten att besluta om ianspråktagande av detsamma. Det innebär att de kanske vanligaste grunderna för rättelse av utmätning inte är aktuella vid ianspråktagande.

Kronofogdemyndighetens beslut att ta ett fordon i anspråk ska kunna överklagas. I promemorian föreslogs att den nya lagen skulle innehålla en särskild bestämmelse om överklagande. Enligt regeringens mening är det inte nödvändigt eftersom det följer av den hänvisning till utskökningsbalken som föreslås vid beslut om ianspråktagande. Bestämmelserna om överklagande i 18 kap. UB ska alltså tillämpas.

Av 18 kap. 1 § UB framgår att lagen (1996:242) om domstolsärenden ska gälla vid överklaganden i den mån det inte föreskrivs något annat i kapitlet. Ett beslut får vidare, enligt 18 kap. 2 § UB, överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom emot och sökanden eller svaranden får klaga även över att beslutet gör intrång i tredje mans rätt. Det innebär att såväl den registrerade som den civilrättslige ägaren kan vara part hos Kronofogdemyndigheten. Även här är att märka att det inte kan komma i fråga att efter överklagande ändra ett beslut om ianspråktagande med hänvisning till beneficiereglerna.

Även en efterföljande försäljning av fordonet bör, i enlighet med vad som anges i 18 kap. UB, kunna överklagas på samma sätt som försäljning av utmätt egendom.

Särskilt om exekutiv försäljning m.m.

Genom den föreslagna hänvisningen till utskökningsbalken blir vid ett beslut om ianspråktagande även reglerna i 8 och 9 kap. UB om försäljning tillämpliga. Det bör således inte i den nya lagen införas några särskilda regler om försäljning av fordonet. Fordonet kan alltså omhändertas och säljas exekutivt, oavsett vem som är ägare.

Säljs fordonet är avsikten att den fordran som fordonet tagits i anspråk för ska regleras. Ett eventuellt överskott vid en exekutiv försäljning tillkommer den civilrättslige ägaren och ska redovisas till denne. *Föreningen Sveriges Kronofogdar* har i sitt remissvar angett att äganderättsutredningar bör prövas av domstol och inte av Kronofogdemyndigheten. *Kronofogdemyndigheten* har efterfrågat ett klargörande av hur omfattande en äganderättsutredning bör vara och ställer sig frågande till om en sådan utredning ens bör ankomma på myndigheten. Kronofogdemyndigheten har i sitt remissvar också pekat på att myndigheten har ett antal presumtionsregler till hjälp för att, i samband med utmätning, kunna konstatera om egendom tillhör gäldenären. Inför utmätning av ett fordon gör Kronofogdemyndigheten i dag en bedömning av om fordonet tillhör gäldenären eller om gäldenären ska anses vara ägare till fordonet, 4 kap. 17–19 §§ UB. Om Kronofogdemyndigheten i ett utskökningsmål mot den registrerade ägaren konstaterar att fordonet tillhör den registrerade ägaren eller att denne ska anses vara ägare till fordonet kommer fordonet således (om övriga förutsättningar för utmätning föreligger) att utmätas. Efter att fordonet sålts kommer ett eventuellt överskott också att betalas ut till den registrerade ägaren. Om Kronofogdemyndigheten i utskökningsmålet däremot konstaterar att fordonet inte tillhör den registrerade ägaren och att denne inte heller kan anses vara ägare till fordonet, kan fordonet inte utmätas, jfr 4 kap. 17 § UB. I enlighet med den nya lag som föreslås kommer Kronofogdemyndigheten emellertid att kunna besluta om att ianspråkta fordonet om den

registrerade ägaren även i övrigt saknar utmättningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulderna. Om fordonet säljs efter ett beslut om ianspråktagande kommer ett eventuellt överskott inte att med befriande verkan kunna betalas till den registrerade ägaren eftersom fordonet inför beslutet om ianspråktagande inte befunnits tillhöra den registrerade ägaren och denne inte heller ansetts vara ägare till fordonet. Sannolikt kommer Kronofogdemyndigheten emellertid i en sådan situation inte att ha några svårigheter att avgöra till vem ett eventuellt överskott ska betalas eftersom den civilrättslige ägaren troligtvis kommer att vara känd. Det torde bli mycket ovanligt att den civilrättslige ägaren inte självmant ger sig till känna under förfarandets gång. Det gäller givetvis i synnerhet i de fall där fordonet har ett så stort värde att det kan förutses uppkomma ett överskott av någon betydelse som tillkommer den civilrättslige ägaren.

Redan i dag måste alltså Kronofogdemyndigheten göra en äganderättsutredning i utsköningsmålet inför beslut om utmätning. En sådan utredning ska göras med en rimlig grad av noggrannhet, bl.a. ska uppgifter om den civilrättslige ägaren inhämtas och antecknas i protokollet. För den utredning som det här är fråga om finns redan väl etablerade metoder och förfaranden. Någon utökad utredning för Kronofogdemyndigheten i detta avseende är således inte aktuell. För den händelse att det råder tvist om vem som är berättigad till överskottet, t.ex. genom att flera personer gör gällande att de är civilrättsliga ägare till fordonet, kommer bestämmelsen i 13 kap. 7 § UB att bli tillämplig. Det innebär att Kronofogdemyndigheten i en sådan situation ska avsätta beloppet i avvaktan på att tvisten blir slutligt avgjord. Inte heller i en situation som den nyss nämnda kommer Kronofogdemyndigheten att få en utökad skyldighet att utreda fordonets ägarförhållanden.

Det kan också inträffa att försäljningen inte ger ett så högt belopp att hela fordringen täcks. I så fall kvarstår gäldenärens, dvs. den registrerade ägarens, skuld vad gäller restbeloppet.

De särskilda bestämmelserna i 9 kap. 10 § UB om försäljning av egendom som innehas under förbehåll om återtaganderätt kommer också att tillämpas. Fordonet får endast säljas om köpeskillingen räcker till betalning av kreditgivarens fordran eller försäljningen med kreditgivarens samtycke i målet sker med förbehåll för hans eller hennes rätt enligt avtalet. Sker försäljningen med förbehåll för kreditgivarens rätt, svarar därefter den som förvärvar egendomen, dvs. fordonet, i stället för kredittagaren för dennes skyldigheter enligt avtalet. Kredittagare torde i dessa situationer vara den civilrättslige ägaren, snarare än den registrerade ägaren. *Lagrådet* anför att om ett ianspråktagande alltid ska kunna göras med åsidosättande av 9 kap. 10 § UB (fordonet säljs obelastat) är det inte riktigt att hävda att 9 kap. 10 § UB är tillämplig vid ianspråktagande. Regeringen vill klargöra att vad som avsågs med uttalandet i lagrådsremissen var att själva beslutet om ianspråktagande inte är beroende av bestämmelserna i 9 kap. 10 § UB. Bestämmelserna i 9 kap. 10 § UB kommer att tillämpas först vid en eventuell försäljning, då samma bestämmelser gäller för ett utmätt och ett ianspråktaget fordon. Ett fordon kan alltså, enligt gällande bestämmelser, säljas antingen obelastat eller belastat. Vid försäljning av utmätt egendom som är förvärvat med återtagandeförbehåll ska köpeskillingen inte bara räcka till betalning av

Prop. 2013/14:176 de fordringar som ligger till grund för utmätningen utan också till betalning av kreditgivarens fordran – eller om kreditgivaren samtycker till det, försäljningen ske med förbehåll för dennes rätt. Samma sak ska alltså gälla vid försäljning av ett ianspråktaget fordon, dvs. för att fordonet ska kunna säljas obelastat måste köpeskillingen både räcka till betalning av det allmännas fordringar, som ju ligger till grund för ianspråktagandet, och till betalning av kreditgivarens fordringar. Ett ianspråktaget fordon kan emellertid säljas belastat på motsvarande sätt som ett utmätt fordon: om kreditgivaren ger sitt samtycke kan fordonet säljas med förbehåll för dennes rätt.

Svensk Försäkring och *Trafikförsäkringsföreningen* menar i sitt remissvar att det vid reglering av försäkringsfall genom inlösen kan uppstå vissa problem. Regeringen anser att det inte bör bli några sådana befarade problem. Eftersom ianspråktagande endast är en kompletterande åtgärd blir situationen inte annorlunda än då inlösen ska ske av ett utmätt fordon. Försäkringsbolagen har naturligtvis också möjlighet att särskilt avtala om detta i försäkringsvillkoren.

Kreditupplysning, dataskydd och sekretess

Den som inhämtar kreditupplysningar om en person ska ha möjlighet att få uppgift om att Kronofogdemyndigheten har fattat beslut om ianspråktagande av ett fordon. Av 7 § första stycket punkten 1 kreditupplysningslagen (1973:1173) framgår att kreditupplysningar om fysiska personer, som inte är näringsidkare, inte får innehålla uppgifter om andra betalningsförsummelser än sådana som har slagits fast genom en domstols eller en annan myndighets avgörande eller åtgärd. Beslut om utmätning utgör en uppgift om betalningsförsummelse som får förekomma i kreditupplysningar. Ett beslut om ianspråktagande bör enligt regeringens mening hanteras likadant och bör därför också anses utgöra en uppgift om betalningsförsummelse som får lämnas ut i kreditupplysningar. *Datainspektionen* anser att de föreslagna åtgärderna är så ingripande att de förutsätter god datakvalitet i vägtrafikregistret. Regeringen konstaterar att vägtrafikregistret redan innehåller uppgifter som kräver tillförlitliga data, exempelvis belastningsuppgifter som avser tillstånd till yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning. Enligt regeringens mening torde man kunna utgå ifrån att uppgifter om ianspråktagande kommer att hanteras med samma pålitlighet.

Lagen (2001:184) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet gäller vid behandling av uppgifter i verksamheten med bl.a. utsökning och indrivning. I lagen anges vilka uppgifter som får behandlas och för vilka ändamål. Lagen gäller också för behandling av personuppgifter i den s.k. utsökning- och indrivningsdatabasen. Uppgifter får exempelvis behandlas i databasen för tillhandahållande av information som behövs i Kronofogdemyndighetens verksamhet för verkställighet eller annan åtgärd som särskilt åligger Kronofogdemyndigheten enligt utsökningbalken eller annan författning. Eftersom ett beslut om ianspråktagande utgör ett möjligt led i indrivningen kommer sådana beslut också att omfattas av bestämmelserna i den lagen.

Enligt 34 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) gäller sekretess hos Kronofogdemyndigheten bl.a. i mål eller ärende om utsök-

ning och indrivning, för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider skada eller men. Enligt 34 kap. 2 § samma lag gäller vidare sekretess i verksamhet som avser förande av eller uttag ur utsöknings- och indrivningsdatabasen enligt lagen om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden som har tillförts databasen. Ett beslut om ianspråktagande kommer alltså att omfattas av samma reglering som ett beslut om utmätning. Det bör påpekas att själva beslutet är offentligt på grund av undantaget i 34 kap. 1 § tredje stycket offentlighets- och sekretesslagen.

Uthyrning, leasing och kreditköp

Förslaget medför att även andra fordon än dem som innehas genom användandet av fordonsmålvakter kan komma att omfattas av beslut om ianspråktagande. Vem som civilrättsligt äger fordonet saknar betydelse för ett ianspråktagande. Vem som är betalningsskyldig för fordringen saknar också betydelse. Eftersom en stor del av den totala fordonsparken i Sverige är finansierad antingen genom leasing eller genom kredit, kommer därför förslaget också att beröra verksamheten hos banker och andra finansieringsbolag, jfr avsnitt 5.1.1.

Det innebär att om fordonet i fråga innehas genom leasing eller förvärvat genom kreditköp med förbehåll om återtaganderätt för säljaren, kan den civilrättslige ägaren eller den som förbehållit sig återtaganderätten bli tvungen att betala skulderna för att fritt kunna disponera fordonet. Vid återtagande gäller detta i viss utsträckning redan i dagsläget, eftersom den som sålt ett fordon med återtagandeförbehåll kan tvingas betala en eventuell reparationsfordran som omfattas av retentionsrätt för att återfå fordonet, jfr även avsnitt 5.1.1.

Vid remissbehandlingen av Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport framfördes från branschföreträdare att undantag borde göras för företag som har ett stort fordonsinnehav och som bedriver korttidsuthyrning. Likaså framförde företrädare för leasing- och kreditgivare att förslaget inte skulle omfatta leasing- och avbetalningsfordon i de fall leasinggivare eller kreditgivare är en bank eller ett kreditmarknadsföretag som står under tillsyn av Finansinspektionen. I rapporten föreslogs inte någon undantagsregel för dessa fall.

För ett uthyrningsföretag torde reglerna om ianspråktagande av fordon inte leda till några negativa konsekvenser, under förutsättning att företaget sköter sina betalningar av skatter och avgifter korrekt.

Vid leasing och vid längre hyresförhållanden kan leasinggivare eller kreditgivare emellertid komma att få betala fordringar som medfört beslut om ianspråktagande av fordonet för att efter ett återtagande kunna disponera fordonet. Regeringen anser dock att förslaget ändå får anses ha liten inverkan på den civilrättslige ägarens rätt vid avtal om leasing. För fordon som omfattas av leasingavtal kan det vara lämpligt, och naturligt, att reglera i avtalet vad som ska gälla om fordonet skulle komma att belastas av ett beslut om ianspråktagande.

När det gäller fordon som omfattas av återtaganderättsförbehåll innebär förslaget en större påverkan på nuvarande förhållanden. Det krävs då

Prop. 2013/14:176 att kreditgivarens säkerhet är påverkad för att denne ska kunna agera. Återtaganderättsförbehåll regleras i lagen (1978:599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl., och i konsumentkreditlagen (2010:1846). Vid köp med återtaganderättsförbehåll enligt konsumentkreditlagen gäller att om konsumenten uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har orsakat att säkerheten avsevärt försämrats, har säljaren rätt att få betalning i förtid eller, om konsumenten inte fullgör sin skyldighet att betala i förtid, rätt att återta varan. För avbetalningsköp med återtaganderättsförbehåll som faller utanför konsumentkreditlagen gäller lagen om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl. Enligt denna lag har säljaren rätt till förtidsbetalning och återtagande om köparen, genom att åsidosätta i förbehållet angiven förpliktelse på grund av avbetalningsköpet har äventyrat säljarens säkerhet i varan. Även om reglerna är något olika utformade torde det stå klart att säljaren i båda fallen har rätt till förtidsbetalning och återtagande, om fordonsägaren förorsakar att säkerheten, dvs. värdet på fordonet, avsevärt försämras genom att det belastas med ett beslut om ett ianspråktagande. Säljaren har således möjlighet att agera om han eller hon upptäcker att säkerheten är på väg att avsevärt försämrats.

De skuldposter som kan medföra att ett fordon tas i anspråk av Kronofogdemyndigheten är var och en i regel på ett mindre belopp i förhållande till fordonets värde. Vid enstaka skulder har således förslaget liten inverkan på säljarens säkerhet i form av återtaganderättsförbehåll. Detta bör medföra att rättighetshavaren, när han eller hon upptäcker att fordonet belastats med ett beslut om ianspråktagande, har tid på sig att agera för att tillvarata sin rätt och förhindra en exekutiv försäljning av fordonet.

Att det från och till skulle fattas beslut om ianspråktagande av fordonet saknar förstås betydelse för företaget så länge som respektive fordran betalas. Beslutet om ianspråktagande förfaller då. I alla de fall där fordonsinnehavaren sköter sina betalningar innebär alltså det föreslagna systemet inga bestående inskränkningar i en leasinggivares eller kreditgivares rätt.

För kreditföretagen och leasinggivarna torde heller inte situationen att innehavaren eller leasingtagaren förorsakar ett ianspråktagande av fordonet, vilket blir bestående om fordringarna inte betalas, skilja sig så mycket jämfört med att avtalsparten missköter sin vårdnadsplikt, t.ex. genom att orsaka en skada på fordonet. Samma sak gäller, som tidigare nämnts, när nödvändiga reparationer av ett fordon ger retentionsrätt i fordonet (se bl.a. NJA 1987 s. 312). Även i dessa fall förorsakas en värdeminskning i det gods som ägs av leasinggivaren eller som kreditgivaren har återtaganderätt i.

Återtagande av ett avbetalningsfordon kan aktualiseras i konsumentförhållanden bl.a. när säkerheten avsevärt har försämrats, och utanför konsumentförhållanden när köparen, genom att åsidosätta en avtalsförpliktelse, har äventyrat säkerheten. Under förutsättning att leasinggivaren kan få kännedom om att det fattats beslut om ianspråktagande av leasingfordonen, bör leasingavtalet även kunna omfatta förutsättningarna för hävning eller uppsägning om leasingtagaren underlåtit att betala sådana skulder som föranleder ett beslut om ianspråktagande. Enligt 4 kap. 3 § utsökningsförordningen (1981:981) ska Kronofogdemyndigheten även i andra fall än då det är särskilt föreskrivet i utsökningsbalken eller i

utsökningsförordningen underrätta sökanden, svaranden eller annan sakägare om beslut eller åtgärder, när det har betydelse för sakägarens rätt. Kronofogdemyndigheten har således redan en underrättelseskyldighet som bör följas även beträffande beslut om ianspråktagande. På så sätt kan således kreditgivare och leasinggivare som antecknats i vägtrafikregistret få kännedom om att ett beslut om ianspråktagande av ett fordon har fattats.

Redan i dag registreras uppgifter om debiterade skatter och avgifter som rör ett fordon i vägtrafikregistret. Förslaget innebär att det särskilt ska antecknas i registret om ett beslut om ianspråktagande har fattats, se närmare avsnitt 6.1.5. Den som sålt ett fordon på kredit med förbehåll om återtaganderätt och en leasinggivare, kommer också att direkt i registret kunna kontrollera vilka eventuella beslut som har fattats i fråga om ett fordon.

Kronofogdemyndigheten har i sitt remissvar pekat på risken med fiktiva återtagandeförbehåll. Eftersom återtagandeförbehållet ska beaktas och ges företräde framför ett beslut om ianspråktagande kan det medföra att fordonet saknar övervärde och omöjliggöra verkställighet i fordonet. Kronofogdemyndigheten menar att en tänkbar lösning på problemet kan vara att införa ett krav på registrering i vägtrafikregistret för att återtagandeförbehållet ska vara giltigt.

Redan i dag finns det vid utmätning av fordon risk för fiktiva återtagandeförbehåll. Enligt regeringens mening finns det inte något skäl att behandla återtagandeförbehåll annorlunda vid ianspråktagande än vid utmätning. Regeringen anser därför att det inte finns skäl att införa ett krav på registrering i vägtrafikregistret för att återtagandeförbehåll ska vara giltiga vid ianspråktagande. För en närmare genomgång av registrets uppbyggnad se Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet, SOU 2010:76, s. 684 f. Jämför även nedan avsnitt 6.4 om möjligheten att vägra registrering av en ny fordonsägare.

Transportstyrelsen granskade 2009 fordonsinnehavet i vägtrafikregistret för de 35 fordonsmålvakter som hade flest fordon på Kronofogdemyndighetens lista över de 100 mest skuldtungda personerna, jfr avsnitt 4.3. Det visade sig då att de flesta fordon som stod registrerade på fordonsmålvakter var av äldre modell. Transportstyrelsen kontrollerade därefter de fordon som var av årsmodell 2000 eller senare. För 453 kontrollerade fordon fanns det inte en enda uppgift om att fordonet innehades genom kreditköp. I ett fall fanns en uppgift om leasing. De fordon som systematiskt missbrukas inom ramen för verksamheten med fordonsmålvakter och där fordringar kan tänkas uppstå i en större omfattning, och med ett högt belopp, är således inte fordon i vilka en annan part har äganderätt eller återtaganderätt.

Ett uttalat syfte med de nu föreslagna reglerna är att komma till rätta med en missbrukssituation, och möjligheterna att undandra sig betalningsansvar genom att använda sig av fordonsmålvakter minskar. För att uppnå detta syfte bör det generellt undvikas att till skapa undantag som kan komma att försämra reglernas effektivitet. Regeringen instämmer i promemorians förslag och anser att något undantag för leasing- och avbetalningsfordon inte bör införas.

En ny ägare till ett fordon har i princip inget betalningsansvar för fordringar avseende fordonet som debiterats före överlåtelsen. Syftet med förslaget är att ett fordon ska kunna tas i anspråk om den betalningskyldige saknar utmättningsbara tillgångar, oavsett vem som äger det. *Konsumentverket* anser inte att det är rimligt att en köpare ska riskera att ett fordon tas i anspråk för tidigare debiterade fordringar i det fall köpet sker i nära anslutning till att fordringarna ska betalas och uppgiften om att fordringen är restförd inte har hunnit registreras i vägtrafikregistret. Verkets uppfattning gäller dock inte i de fall då det är fråga om överlåtelse till s.k. målvakter. *Transportstyrelsen* anser att det bör införas en undantagsbestämmelse för det fall det skett ett ägarbyte med innebörden, att en ny ägare till ett fordon inte ska behöva räkna med att fordonet ska bli ianspråktaget för en skuld som en tidigare ägare är betalningsskyldig eller betalningsansvarig för, om skulden inte var synlig för den nye ägaren vid dagen för dennes förvärv av fordonet. *Transportstyrelsen* påpekar också att uppgifter om passager som har företagits under en viss period omfattas av sekretess. En ny ägare kan alltså inte med framgång undersöka om det kommer att fattas beslut om trängselskatt för perioden före ägarbytet. *Kammarrätten i Stockholm* påpekar att den föreslagna bestämmelsen, sett till sin ordalydelse, kan träffa även helt vanliga ägarbyten där den tidigare ägaren av någon anledning saknar utmättningsbara tillgångar. Fordonet kan då komma att tas i anspråk trots att den nye ägaren inte haft något med skuldens uppkomst att göra. *Kammarrätten* förordar att lagtexten utformas så att sådana situationer inte leder till ianspråktagande av fordonet.

Vid överlåtelse av ett fordon, som det skulle kunna bli aktuellt att ianspråkta, kommer det att finnas uppgifter i vägtrafikregistret som är ägnade att utgöra en varningssignal för en presumtiv köpare. Det krävs ju för ett ianspråktagande att det under någon tid har funnits skulder registrerade som omfattas av den nya lagen. Bara om dessa har betalats strax före ianspråktagandet, och uppgiften om dem därför har tagits bort ut registret, skulle fordonet kunna framstå som "rent" för den presumtive köparen, trots att det alltså kan finnas nyare debiteringar som inte framgår av registret.

En presumtiv köpare kan redan i dag få uppgift om vilken månad fordonsskatten ska vara betald och om skatten är betald eller inte. Med hjälp av de uppgifter köparen får från vägtrafikregistret kan han eller hon avgöra om köpet ska fullföljas eller inte. Köparen har också möjlighet att kräva att säljaren styrker betalningen på annat sätt, t.ex. med kvitto eller kontoutdrag. Om fordonsskatten är betald uppstår inget problem. Är fordonsskatten inte betald behöver inte heller det utgöra något problem eftersom parterna kan komma överens om vem av dem som ska betala en obetald fordonsskatt. Den enda situation som kan vara svårkontrollerad är om köpet görs i nära anslutning till betalningsmånaden. Eftersom skatten kan debiteras så sent som den 12:e i den månaden, syns det först därefter i vägtrafikregistret att en fordonsskatteskuld har uppstått, jfr avsnitt 5.5. Köparen riskerar då att säljaren oriktigt säger sig ha betalat skatten. En liknande situation råder beträffande felparkeringsavgifter. En felparkeringsavgift antecknas i vägtrafikregistret ca 7–10 dagar efter att

den utfärdades, beroende på när kommunen överlämnar ärendet till Transportstyrelsen. Även här är det således en kortare eftersläpning. För att vara helt säker kan köparen avvakta något och därefter i registret kontrollera säljarens uppgifter om att han eller hon betalat skatter och avgifter. Det rör sig således endast om några dagars fördröjning för kontroll och köp, vilket inte kan anses orimligt för parterna. Om den presumtive köparen inte vill vänta utan vill genomföra köpet direkt, utan kontroll i vägtrafikregistret, riskerar han eller hon alltså att fordonet tas i anspråk för den tidigare ägarens skulder.

Beslut om trängselskatt sker genom automatiserad behandling och något formellt beslut i traditionell mening fattas således inte var gång en person ska påföras trängselskatt. Besluten fattas inte heller för varje passage utan endast månadsvis och avser då samtliga passager under den kalendermånaden. Besluten fattas i mitten av nästföljande månad och senast den 20:e i den månaden. Om trängselskatten inte betalas uppstår en skuld till det allmänna. Enligt den nya lagen som nu föreslås ska en sådan skuld kunna ligga till grund för ett ianspråktagande. En potentiell köpare ska därför ges möjlighet att ur vägtrafikregistret få uppgift om att det fattats ett beslut om att ta fordonet i anspråk, se nedan avsnitt 6.1.5.

Som *Transportstyrelsen* har påtalat, jfr avsnitt 6.1.3, omfattas dock vissa uppgifter om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden av sekretess. Av 27 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen framgår bl.a. att sådan sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av skatt eller fastställande av underlag för bestämmande av skatt. Bestämmelsen innebär att från den tidpunkt som ett fordon passerar en betalstation fram till dess att ett beslut om trängselskatt fattas, omfattas uppgifterna om antal passager, tidpunkterna för passage och vilken eller vilka betalstationer som passerats av sekretess. De närmare uppgifterna om en passage i början av månad ett är således sekretessbelagda som längst fram till dag tjugo i månad två. Under denna period kan endast fordonsägaren själv få information om hur stor trängselskatt som kommer att debiteras för fordonets passager.

Av 27 kap. 6 § offentlighets- och sekretesslagen framgår emellertid att i ett beslut om trängselskatt gäller sekretessen endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage. Övriga uppgifter i besluten om trängselskatt är således offentliga. Från den dag som beslutet förts in i vägtrafikregistret kan således en presumtiv köpare av det aktuella fordonet få del av själva skattebeslutet, dvs. hur stort belopp som debiterats för trängselskatt månaden innan. Denna möjlighet finns redan i dag och det bör inte ändras.

Det maximala trängselskattebeloppet per dag och fordon är 60 kronor. För ett fordon som passerar någon eller flera betalstationer varje dag under en kalendermånad samt 20 dagar i påföljande månad, kan trängselskatten således uppgå till som mest ca 2 300 kronor för perioden (trängselskatt tas inte ut lördagar, söndagar, helgdagar, dag före helgdag eller under juli månad). Det är alltså inte möjligt för en presumtiv köpare att få kännedom om detta belopp förrän den 20:e i månaden efter debiteringen. Om säljaren inte betalar denna trängselskatt kan i stället köparen av fordonet riskera att få betala den. Sekretessbestämmelserna utgör dock ett viktigt skydd för den enskilde och bör vara oförändrade.

Det är förvisso olyckligt att den som avser att köpa ett fordon inte via myndigheten, Transportstyrelsen, kan få en total bild av vilka skulder som belastar det fordonet. Köparen har emellertid möjligheten att begära att säljaren uppvisar ett utdrag ur vägtrafikregistret där kommande debiteringar för trängselskatt framgår. Köparen kan också ställa som villkor i köpeavtalet att säljaren ska stå för eventuella tillkommande debiteringar av trängselskatt.

Transportstyrelsen och Kammarrätten i Stockholm har föreslagit att det ska göras undantag för de fall då den betalningsskyldige överlätit fordonet till en ny ägare. Enligt regeringens mening skulle det vara lätt att kringgå regleringen om ett sådant undantag görs. *Lagrådets* intryck är att regeringen bagatelliserar olägenheterna och inte på allvar har undersökt om vissa undantag skulle kunna införas i 2 § utan att ändamålet med remissen hotas påtagligt. En förvärvare som sägs ”i princip” inte ha något ansvar för tidigare uppkomna skulder på fordonet skulle t.ex. kunna slippa ansvar för skulder uppkomna under en viss tid före förvärvet, då uppgifter om skulderna inte går att få eller är svårtillgängliga. Lagrådet anför vidare att den uttalade farhågan för en serie skenöverlåtelser skulle kunna mötas med en regel om att skyddet endast gäller en eller ett par förvärvare inom en ettårsperiod. Regeringen är medveten om att den reglering som nu föreslås i vissa sammanhang kan innebära olägenheter för en presumtiv köpare. Uppgifter om eventuella skulder som belastar ett fordon bör alltid gå att få av säljaren, även om uppgifterna ännu inte förts in i vägtrafikregistret. Något undantag för skulder uppkomna under en viss tidsperiod bör inte införas. Enligt regeringens mening är det uppenbart att ett sådant undantag skulle öka antalet skenöverlåtelser. Vissa fordon byter, på ett helt lagligt sätt, oftare ägare än andra. Ett undantag som i praktiken begränsar antalet överlåtelser av ett fordon skulle visserligen träffa ett antal skenöverlåtelser men även de helt normala överlåtelserna. En sådan regel framstår som alltför ingripande och torde, enligt regeringens mening, vara svår att såväl utforma som övervaka. Regeringen anser därför att en sådan reglering inte bör införas.

6.1.5 Uppgifter i vägtrafikregistret

Regeringens förslag: Om Kronofogdemyndigheten beslutar att ta ett fordon i anspråk, ska uppgift om det antecknas i vägtrafikregistret.

Rapportens förslag var att den s.k. legala panträtten skulle uppstå när fordringen fördes in i vägtrafikregistret.

Remissinstanserna: Endast *Rikspolisstyrelsen, RPS*, yttrade sig i denna del. RPS ansåg att förslaget innebar ett ingrepp i den enskildes egendomsskydd och att det därför var av stor vikt att uppgifterna i vägtrafikregistret blev lätt tillgängliga och otvetydiga för stat och kommun vid en kontroll.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att det i vägtrafikregistret ska införas uppgift om att fordon kan komma att tas i anspråk, när en fordran som fordonet kan tas i anspråk för restförs. *Svensk Försäkring, Sveriges*

MotorCyklister (SMC) och *Trafikförsäkringsföreningen* anser det mycket viktigt att allmänheten får tillräcklig information om de nya reglerna då de införs, samt att den registerinformation som behövs blir tillgänglig för allmänheten. *SMC* är tveksamma till att tidigare fordonsskulder följer med fordonet vid ett ägarbyte, även om ändamålet är gott. Det innebär en kraftigt utökad undersökningsplikt för den enskilde, som kan ha svårt att få relevant information. Möjligheterna att få fordonsuppgifter bör utökas betydligt och kunna fås genom exempelvis SMS, brev eller e-post.

Skälen för regeringens förslag: Vägtrafikregistret innehåller redan i dag ett flertal uppgifter om fordon. Enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, FVTR, förs uppgifter in om exempelvis att ett ärende rörande felparkeringsavgifter eller trängselskatt har lämnats över till Kronofogdemyndigheten för indrivning, se bilaga 4 respektive bilaga 5 till förordningen. Uppgift om utmätning förs dock inte in. Att en ny ägare till ett fordon i princip inte har något betalningsansvar för fordringar avseende fordonet som debiterats före överlåtelsen gör att själva restföringen i princip saknar intresse för en presumtiv köpare. En presumtiv köpare har i regel ändå anledning att undersöka vissa uppgifter i vägtrafikregistret, exempelvis om ett fordon är belagt med användningsförbud på grund av obetald fordonsskatt.

Enligt den nu föreslagna lagen ska ett fordon kunna tas i anspråk också om en tidigare ägare har skulder avseende fordonet och saknar utmätningens tillgångar. Detta för med sig att en spekulant på ett fordon har anledning att också uppmärksamma om det finns restförda fordringar avseende fordonet. Det bör därför vara möjligt för en presumtiv köpare att få uppgift om huruvida det finns restförda fordringar avseende fordonet som kan leda till att detta tas i anspråk. Det ger köparen en möjlighet att se till att skulder avseende fordonet betalas innan avtal om överlåtelse sluts. Även om det finns sådana uppgifter redan i dag anser regeringen att det framdeles ska framgå direkt i vägtrafikregistret när Kronofogdemyndigheten fattat beslut om att ta ett fordon i anspråk. Om restförda fordringar inte betalas kan det visserligen rent teoretiskt innebära att utmätning kan komma att ske hos den registrerade ägaren till fordonet. Det finns dock inget som säger att just fordonet kommer att mätas ut: gäldenären, dvs. den registrerade ägaren, kan ju ha annan egendom som är lämpligare att mäta ut, se 4 kap. 3 § andra stycket UB. Däremot finns det ju en direkt koppling mellan beslutet om ianspråktagande och fordonet. Det är viktigt för en eventuell köpare att kunna få kännedom om att fordonet kan komma att tas i anspråk. Enligt regeringens mening bör därför uppgift om sådant beslut föras in i vägtrafikregistret. Jämför här också vad som sagts ovan om uthyrning, leasing och kreditköp, avsnitt 6.1.4.

Att införa en sådan uppgift i vägtrafikregistret bedöms förenligt med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandlingen av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (dataskyddsdirektivet). Av förarbeten till lagen (2001:558) om vägtrafikregister, LVTR, prop. 2000/01:95, framgår att de då nya bestämmelserna grundas på dataskyddsdirektivet. Direktivet är genomfört i personuppgiftslagen (1998:204) som är subsidiär i förhållande till LVTR. Enligt dataskyddsdirektivet får personuppgifter endast användas för särskilt uttryckligen

Prop. 2013/14:176 angivna och berättigade ändamål och uppgifterna får inte senare användas på ett sätt som är oförenligt med ursprungsåndamålet. Ändamålen är därför väl preciserade i LVTR.

Enligt 5 § 1 LVTR ska vägtrafikregistret i fråga om personuppgifter ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för bl.a. verksamhet för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning. Den verksamhet som avses ska bedrivas med stöd av författning. Vidare ska det vara fråga om verksamhet som staten eller en kommun ansvarar för. Verksamheten ska vidare avse de personer som särskilt anges under 5 § 1 a–d. Där anges exempelvis fordonsägare och den som ansöker om körkort. Det ska alltså vara fråga om personuppgifter där informationen direkt eller indirekt kan hänföras till en person utpekad i någon av 5 § 1 a–d, jfr prop. 2000/01:95 s. 99.

I begreppet fordonsägare innefattas de personer som med stöd av 4 § LVTR antecknats som ägare i vägtrafikregistret. Bestämmelsen möjliggör registrering av personuppgifter bl.a. i syfte att kontrollera att en fordonsägare fullgör de skyldigheter som ålagts honom eller henne enligt olika författningar som exempelvis att betala fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen och trafikförsäkring enligt trafikskadelagen (1975:1410).

Debitering av felparkeringsavgifter, trängselskatt och fordonsskatt är sådana verksamheter som avses i 5 § LVTR och för detta ändamål ska registret exempelvis tillhandahålla uppgifter om fordonsägare.

En uppgift om att det fattats ett beslut om att ta fordonet i anspråk, är av liknande karaktär som vissa andra uppgifter som registreras i vägtrafikregistret och bör också kunna registreras. I registret finns information om vem som äger ett fordon, vilka de två föregående ägarna är, om fordonsskatten är betald, om fordonet godkändes vid den senaste kontrollbesiktningen, om fordonet omfattas av leasing eller kreditköp etc. På samma sätt som en fordonsköpare således kan kontrollera att säljaren är rätt ägare till fordonet och att fordonet är besiktigt ska han eller hon alltså även kunna kontrollera att fordonet inte riskerar att tas i anspråk.

Regeringen föreslår i likhet med promemorian att uppgift om ianspråktagandebeslutet ska föras in i vägtrafikregistret. Det är mycket viktigt att en presumtiv köpare av ett fordon via vägtrafikregistret kan kontrollera om fordonet belastas av obetalda skatter och/eller avgifter och därför har tagits i anspråk. Visserligen visar uppgiften i registret om skulden att det finns en risk för ett ianspråktagande, men om ett beslut redan fattats innebär det att köparen överhuvudtaget inte kan komma att disponera fordonet. För att inte olika förfoganderegler ska hamna i konflikt med varandra, är det också av avgörande betydelse för den som övervakar trafiken, exempelvis en parkeringsvakt, att kunna se att ett ianspråktagandebeslut har fattats avseende ett fordon, jfr avsnitt 6.2.2. Uppgiften förs lämpligen in i en bilaga till FVTR och ska vara lättillgänglig för allmänheten.

För de myndigheter som driver in det allmännas fordringar, gör kontroller eller i övrigt har till uppgift att säkerställa att de aktuella fordringarna betalas behöver några ytterligare uppgifter inte registreras i vägtrafikregistret.

Enligt regeringens mening bör uppgiften i vägtrafikregistret tas bort ur registret om fordonet inte längre är ianspråktaget. Uppgiften bör även tas

bort ur registret om fordonet säljs exekutivt eller tillfaller staten eller en kommun enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Bestämmelser om gallring av dessa uppgifter förs lämpligen in i FVTR.

Prop. 2013/14:176

6.1.6 Lagförslagets förhållande till Europakonventionen och regeringsformen

Två av remissinstanserna har särskilt yttrat sig över proportionaliteten i det lämnade förslaget. *Hovrätten för Västra Sverige* anser att förslaget bör ta större hänsyn till det faktum att de föreslagna reglerna inte bara träffar användandet av s.k. fordonsmålvakter utan även personer som är såväl registrerade som civilrättsliga ägare av ett fordon. Detta gäller bl.a. lagförslagets förhållande till regeringsformen och den europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). *Sveriges advokatsamfund* anser att det allmännyttiga intresset av att driva in fordringar och stävja bruket av fordonsmålvakter måste särskilt vägas mot de ingrepp som ianspråktagande medför i den enskildes äganderätt. Höga krav måste ställas på rättssäkerhet och förutsägbarhet. Samfundet anser dock att förslaget i allt väsentligt innehåller rimliga överväganden i fråga om rättsäkerhet, proportionalitet och likabehandling.

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. 19 § regeringsformen gäller att lagar och föreskrifter inte får meddelas i strid med Sveriges åtaganden enligt Europakonventionen.

I artikel 1 i Europakonventionens första tilläggsprotokoll 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. Vidare anges att de nyss nämnda bestämmelserna inte inskränker 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.

Ett sådant ianspråktagande som regeringen nu föreslår utgör en inskränkning av rätten till egendomsskydd enligt det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen. Åtgärder som inskränker egendomsskyddet är tillåtna om de negativa verkningarna för den enskilde står i rimlig proportion till de allmännyttiga vinster som kan uppnås. Jfr bl.a. Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet (Ds 2004:24) s. 25 f., och Förverkande av fordon vid trafikbrott (Ds 2012:42) s. 32 f.

Vid den proportionalitetsbedömning som ska göras i det aktuella fallet måste särskilt vägas syftet att driva in allmänna fordringar och att stävja bruket av fordonsmålvakter mot de ingrepp som ett ianspråktagande medför i den enskildes äganderätt. *Lagrådet* anser att det inte framstår som alldeles övertygande att förslaget inte strider mot proportionalitetskravet i Europakonventionen. Som redovisats i avsnitt 4 har cirka

Prop. 2013/14:176 100 000 gäldenärer skulder avseende fordonsskatt, trängselskatt och parkeringsavgifter. De sammanlagda skulderna uppgår till närmare 1,9 miljarder kronor, varav de 100 mest skuldyngda gäldenärerna tillsammans står för en skuldsumma på över 340 miljoner kronor. Även om det är ett relativt begränsat antal personer som undandrar sig betalningsansvar genom användandet av fordonsmålvakter går det inte att säga exakt hur många av de 100 000 gäldenärerna som är registrerade ägare, eller tidigare varit registrerade ägare, till ett visst fordon utan att samtidigt vara civilrättslig ägare till fordonet. Oavsett hur stor andel av samtliga gäldenärer som utgörs av fordonsmålvakter är det inte acceptabelt att så stora fordringar inte kan drivas in. Situationen försvåras naturligtvis om en civilrättslig ägare i vilseledande syfte låter någon annan stå som registrerad ägare. Indrivningen av fordonrelaterade skulder till det allmänna måste effektiviseras och förslaget kan, enligt regeringens mening, förväntas bidra till en sådan effektivisering. De fordon som framdeles kommer att bli föremål för ett ianspråktagande är fordon vars ägare regelmässigt undandrar sig betalningsansvar. Regeringen anser att den äganderättsinskränkning det innebär är berättigad.

Antalet personer som notoriskt felparkerar bedöms också minska genom de ändringar som föreslås. Genom förslaget uppstår även en preventiv effekt eftersom personer som i dag undandrar sig betalningsansvar kan förväntas att i ökad utsträckning göra rätt för sig utan att några indrivningsåtgärder behöver vidtas. Det skapar förtroende hos dem som redan fullgör sina skyldigheter.

Regeringen anser i likhet med vad som sägs i promemorian att förslaget att införa en möjlighet att ta ett fordon i anspråk sammantaget framstår som rimligt avvägt i förhållande till förslagets syfte och den äganderättsinskränkning som det medför. Ett ianspråktagande får enligt regeringens mening anses förenligt med Europakonventionen.

Lagrådet anmärker att lagrådsremissen inte berör förslagets relation till regeringsformen. Enligt 2 kap. 15 § första stycket 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. Vidare sägs i andra stycket att den som genom expropriation eller något annat sådant förfogande tvingas avstå sin egendom ska vara tillförsäkrad full ersättning för förlusten. Med "expropriation eller annat sådant förfogande" avses att en förmögenhetsrätt – dvs. äganderätt eller annan rätt med ett ekonomiskt värde, t.ex. nyttjanderätt, servitut eller vägrätt – tvångsvis överförs eller tas i anspråk. Skatt, böter, viten och exekutiva åtgärder faller utanför bestämmelsens tillämpningsområde (prop. 2009/10:80 s. 163 f.). Det nu föreslagna ianspråktagandet bedöms mot den bakgrunden inte omfattas av bestämmelserna om egendomsskydd i regeringsformen.

6.2 Ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

Prop. 2013/14:176

6.2.1 Allmänna utgångspunkter

Redan i förarbetena till lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, prop. 1981/82:65 s. 7, uppmärksammades särskilt problemet med systematisk felparkering i storstadsområdena och det föredragande statsrådet uttalade bl.a. följande:

”På senare tid har det – framför allt i storstäderna – kommit att framstå som ett allt större problem att vissa fordonsägare dels systematiskt åsidosätter parkeringsföreskrifter, dels underlåter att betala påförda felparkeringsavgifter. Vid en nyligen företagen genomgång i Stockholms och Göteborgs kommuner visade det sig att en begränsad krets fordonsägare ansvarade för en orimligt stor andel av de obetalda felparkeringsavgifterna. [– – –] De fordon jag nu syftar på är inte sällan belagda med körförbud, oregistrerade, oskattade och oförsäkrade. De står ofta flera dygn på samma plats.”

Föredraganden förklarade vidare att han hade för avsikt att föreslå regeringen – med stöd av det i lagen föreslagna bemyndigandet – att som flyttninggrund införa att fordonet var felaktigt parkerat och hade kör- eller brukandeförbud eller saknade föreskriven trafikförsäkring, eller att det varit uppställt på samma plats under flera dygn. Bestämmelser av detta slag kom också att införas i 2 § 2 c respektive 3 a–c förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall.

Samma problem med vissa fordonsägare har således funnits relativt länge. Det infördes emellertid inga bestämmelser som möjliggör flyttning av ett felparkerat fordon uteslutande på den grunden att ägaren sedan tidigare har obetalda felparkeringsavgifter. Enligt gällande regler ställs det inte heller något krav på att eventuella obetalda skatteskulder m.m. ska betalas innan fordonet lämnas åter, även om själva flyttningsbeslutet grundar sig på att fordonet är belagt med kör- eller brukandeförbud på grund av obetalad fordonsskatt eller att det saknar trafikförsäkring. Regeringen anser därför att det ska införas utökade möjligheter att i vissa fall flytta och omhänderta fordon.

6.2.2 Ny grund för flyttning och omhändertagande av fordon

Regeringens förslag: Regeringen ska få meddela föreskrifter som ger staten och kommunerna möjlighet att i vissa fall flytta och omhänderta ett fordon om fordonet är parkerat i strid mot gällande föreskrifter och den registrerade ägaren har obetalda felparkeringsavgifter som överstiger ett visst belopp och som har lämnats för indrivning.

Rapportens förslag överensstämde i sak med promemorians. I rapporten föreslogs dock ett belopp om 10 000 kronor som grund för en flyttningssåtgärd.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Västra Sverige* pekade på att förslaget var ingripande för den enskilde och att det gav staten en stark ställning som borgenär. Hovrätten ansåg inte att argumenten i rapporten utgjorde tillräckligt underlag för att tillstyrka förslaget. Konsekvenserna av förslaget borde utredas ytterligare. *Kammarrätten i Jönköping* ansåg att beslut om flyttning av fordon och om ersättningsskyldighet vid flyttning av rättssäkerhetsskäl ska kunna överklagas, något som *Hovrätten för Västra Sverige* anslöt sig till. *Länsrätten i Stockholms län* instämde i att det var fråga om ett betydande ingrepp i den enskildes egendomsskydd att kunna flytta och omhänderta fordon. *Rikspolisstyrelsen, RPS*, ansåg att det borde övervägas om det skulle ingå i polisens uppgifter att, i andra fall än när det gäller ordning och säkerhet, flytta fordon. RPS ansåg vidare att införandet av en generell flyttningsskyldighet borde utredas närmare. *Datainspektionen* menade att förslaget förutsatte att parkeringsvakter har åtkomst till uppgifter i vägtrafikregistret i en omfattning som de inte har i dag. Detta torde kräva lagändringar samt noggranna överväganden av vad en sådan ökad tillgång till personuppgifter kan få för konsekvenser för den personliga integriteten. *Sveriges Kommuner och Landsting, SKL*, ansåg att kommunerna borde ges ett generellt mandat att kunna flytta parkerade fordon vars registrerade ägare har obetalda felparkeringsavgifter överstigande ett visst belopp. SKL ansåg att det bör införas en generell rätt att flytta sådana fordon från en offentlig plats och avstyrkte därför förslaget att flyttning av sådana fordon skulle villkoras av att fordonet stod uppställt i strid med gällande föreskrifter. SKL ansåg vidare att förvaringstiden för fordon som flyttats borde sänkas från tre månader, som det är i dag, till ca sex veckor. *Stockholms kommun* såg positivt på förslaget som helhet. *Malmö kommun* ansåg i likhet med SKL att ”skuldbelagda” fordon borde kunna flyttas oavsett om det står i strid med gällande föreskrifter eller ej. *Svenska Bankföreningen* och *Finansbolagens Förening* motsatte sig att förslaget även skulle omfatta leasing- och avbetalningsfordon i de fall leasinggivare eller kreditgivare är en bank eller ett kreditmarknadsföretag som står under tillsyn av Finansinspektionen.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås dock ett bestämt belopp som grund för en flyttningssåtgärd.

Remissinstanserna: *Riksdagens ombudsmän* anser att slutresultatet kan bli att bilägaren genom förfarandet kommer att ha betalat den registrerade ägarens skuld till det allmänna helt eller delvis. Frågan om regress bör därför uppmärksammas även här. *Konsumentverket* tillstyrker förslaget men anser att det föreslagna lägsta skuldbeloppet är för lågt. *Datainspektionen* anför att några av förslagen förutsätter att de som ska tillämpa lagstiftningen, t.ex. parkeringsvakter, ska ha åtkomst till uppgifter från vägtrafikregistret i en omfattning som de inte har i dag. Det bör fortsatt beläggas hur detta ska gå till och vilka konsekvenserna av denna uppgiftsspridning blir. *Kronofogdemyndigheten, KFM*, påtalar att förslaget att ett fordon som parkerats i strid med gällande föreskrifter ska få flyttas och omhändertas om den registrerade ägaren har obetalda felparkeringsavgifter som överstiger 5 000 kronor innebär att det tillskapas en form av legal retentionsrätt i fordonet även för avgifter som inte avser det aktuella fordonet. Det uppstår här en diskrepans mellan KFM:s möj-

ligheter att ianspråka det fordon som skatten eller avgiften avser medan det vid ett omhändertagande är möjligt att kvarhålla fordonet för den registrerades samtliga skulder avseende felparkeringsavgifter. KFM vill lyfta frågan om den beskrivna legala retentionsrätten är förenlig med Sveriges åtaganden enligt Europakonventionen. KFM anser att förfarandet bör utredas närmare. KFM påtalar också att med den legala retentionsrätten följer förmånsrätt i egendomen. KFM anser att myndigheten ska informeras i samband med ett omhändertagande för att kunna ta ställning till om verkställighet ska ske. KFM har även vissa förslag till ändringar i 8 § andra stycket lagen om flyttning av fordon i vissa fall och i 2 a § förordningen om flyttning av fordon i vissa fall. Även *Malmö kommun* och *Svepark* har vissa synpunkter på utformningen av 2 a §. *Sveriges advokatsamfund* belyser att förslaget innebär att ett fordon kan omhändertas för obetalda parkeringsavgifter även för avgifter som inte avser det aktuella fordonet och anser att det därför bör övervägas om det i vägtrafikregistret eller på annat sätt kan införas uppgift om registrerad ägares totala parkeringsskulder eller en varning angående den registrerade ägarens skuldsituation. *Trafikverket* och *Svepark* anser att det bör införas en ny flyttningsgrund för fordon som utgör risk för miljökada. *Trafikverket* anser dessutom att det bör införas en möjlighet för en kommun att efter överenskommelse uppdra åt en annan kommun att besluta i flyttningsärenden. *Transportstyrelsen* anser att vissa tillämpningsfrågor bör förtydligas i den fortsatta beredningen. *Stockholms, Göteborgs* och *Malmö kommuner* samt *Sveriges Kommuner och Lands-ting* anser att det ska vara möjligt att flytta ett fordon även om fordonet inte är felparkerat i strid med föreskrifter om stannande eller parkering, eftersom det är de obetalda skulderna som är grund för flyttningen. *Stockholms kommun* har vidare vissa synpunkter på utformningen av 2 a § i förordningen om flyttning av fordon i vissa fall och anser att möjligheterna att överklaga vissa beslut bör klargöras. Både *Stockholms* och *Malmö kommuner* anser att problemet med utlandsregistrerade fordon, som står för en stor del av de obetalda felparkeringsavgifterna, bör behandlas. *Svepark* anser att lagförslaget bör omfatta även fordon som felparkerar enligt lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering. *Finansbolagens förening* ifrågasätter lämpligheten av att fordon som innehas genom kreditköp eller leasing omfattas av reglerna, särskilt som bruket av fordonsmålvalet inte i dagsläget har någon större omfattning när det gäller dessa fordon.

Skälen för regeringens förslag: Enligt gällande lagstiftning är grundförutsättningen för att flytta ett fordon att det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl, 2 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, LFF. Det finns, enligt regeringens mening, inga förutsättningar för att ändra eller utöka dessa grundkriterier. Ett normgivningsbemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om en ny flyttningsgrund bör därför införas i LFF. Regeringen föreslår att ett bemyndigande införs i en ny paragraf, 2 a §. Fördelarna med en ytterligare möjlighet till flyttning och omhändertagande av ett fordon är flera. Den enskildes obetalda skulder kan bli betalda och det är rimligen inte lika attraktivt att bruka ett fordon som är belastat med fordonsrelaterade skulder, om det finns en risk att man blir av med fordonet. Ett omhändertagande av fordonet förhindrar också uppkomsten av ytterligare

Prop. 2013/14:176 fordonrelaterade skulder, främst felparkeringsavgifter, hänförliga till det aktuella fordonet. Ett sådant förslag har därmed verkan inte endast mot dem som konsekvent försummar att betala sina felparkeringsavgifter utan även mot s.k. fordonsmålvakter, jfr avsnitt 6.1.

Effekten ökar dessutom om man vid förfarandet beaktar den registrerade ägarens totala skulder avseende felparkeringsavgifter och inte endast de skulder som uppkommit genom felparkering av det aktuella fordonet. Ett fordon som nyligen registrerats på en person med betydande skulder avseende obetalda felparkeringsavgifter, som uppkommit när han eller hon tidigare ägt andra fordon, kan därmed flyttas och omhändertaras redan vid den första felparkeringen. Ett helt nytt fordon kan alltså i princip flyttas och omhändertaras redan vid den första felparkeringen.

Regeringen anser i likhet med förslaget i promemorian att det bör vara möjligt att flytta ett fordon som är uppställt i strid med gällande föreskrifter, om fordonets registrerade ägare har obetalda och restförda felparkeringsavgifter på ett visst belopp.

Enligt statistik från Kronofogdemyndigheten fanns det i december 2012 ca 11 500 gäldenärer med skulder avseende felparkeringsavgifter som överstiger 10 000 kronor, vilket motsvarar 2,3 procent av myndighetens gäldenärer. Ca 19 000 gäldenärer har skulder för felparkeringsavgifter som överstiger 5 000 kronor, dvs. 3,8 procent av det totala antalet gäldenärer. Medelvärdet för en parkeringsanmärkning ligger på 600–700 kronor.

Det skuldbelopp som utlöser möjligheten att flytta och omhänderta ett fordon bör vara så pass stort att flyttningsåtgärden endast kan komma i fråga när det är fråga om en uppenbar och återkommande underlåtelse från den enskildes sida att följa gällande föreskrifter om parkering och betalning av avgifter. Vilket belopp som ska anses vara en rimlig brytpunkt för när en flyttningsåtgärd bör kunna komma i fråga, bör meddelas genom föreskrifter med stöd av det ovan föreslagna normgivningsbemyndigandet. Avsikten är inte att förslaget ska medföra några negativa konsekvenser för de fordonsägare som är i dröjsmål med betalningen av någon eller några enstaka felparkeringsavgifter.

De skulder som ska beaktas är endast de avgifter som tas ut enligt lagen om felparkeringsavgift, inte de ytterligare skulder som uppstår till följd av Kronofogdemyndighetens avgifter. Endast skulder uppkomna efter ikraftträdandet ska beaktas inför flyttningsbeslutet.

Med registrerad ägare avses den som vid tidpunkten för beslutet om flyttning var antecknad i vägtrafikregistret som fordonets ägare, även om någon annan senare registreras som ägare. För att regeln ska vara effektiv, bör det inte vara möjligt att i efterhand förändra de förutsättningar för flyttning som gällde vid beslutet genom att retroaktivt låta registrera en annan ägare till fordonet. Med ägare bör i detta avseende likställas den som innehar ett fordon genom leasing eller kreditköp med återtagandeförbehåll.

Bruket av fordonsmålvakter förekommer för närvarande inte i någon större omfattning vad gäller fordon som innehas genom leasing eller med stöd av kreditköp med återtagandeförbehåll, jfr avsnitt 6.1.4. Om en leasinggivare blir tvungen att lösa ut det fordon som man civilrättsligt är ägare till uppstår en regressrätt gentemot leasingtagaren, dvs. innehavaren av fordonet. Den som har återtaganderätt i fordonet i enlighet

med ett kreditköpsavtal kan inte återta fordonet efter det att det är flyttat utan att innehavarens skulder avseende felparkeringsavgifter först betalas. Även dessa fordon bör dock kunna bli föremål för flyttning, om innehavaren efter ikraftträdandet ådragit sig obetalda felparkeringsavgifter på en nivå som regeringen bestämmer. Det finns annars en risk för att fordon genom konstruerade leasingavtal eller kreditavtal med återtagandeförbehåll kan hållas utanför bestämmelsens räckvidd.

Av samma skäl bör fordon i uthyrningsverksamhet (korttidsuthyrning) omfattas av bestämmelserna. Det är inte sannolikt att det i en denna verksamhet kan uppstå obetalda och restförda felparkeringsavgifter i sådan omfattning att flyttning kan komma i fråga utan att den som är betalningsansvarig, dvs. normalt sett uthyraren, dessförinnan har haft möjlighet att betala avgifterna. För att återfå ett flyttat och omhändertaget fordon bör dock den som har förbehållit sig återtaganderätt i fordonet, och som vill återta fordonet från kreditköparen, endast behöva betala flyttningskostnaderna samt sådana obetalda fordringar som föranlett beslut om ianspråktagande av fordonet. Samma bör gälla för den leasinggivare som upplåtit nyttjanderätten i fordonet och som har hävt leasingavtalet med brukaren.

För att staten eller en kommun ska kunna ta ställning till en eventuell flyttning av ett fordon, bör det införas en möjlighet att få göra sökningar i vägtrafikregistret även på personnummer, samordningsnummer och organisationsnummer. Detta för att kunna sammanställa en registrerad ägares samtliga obetalda felparkeringsavgifter. Enligt 10 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister får emellertid endast de sökbegrepp som regeringen beslutar om användas. Av uppräknigen i 4 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister framgår att man vid sökning för registrering av felparkeringsavgifter får använda sökbegreppen registreringsnummer och/eller ärendenummer. För att kunna sammanställa en registrerad ägares samtliga obetalade felparkeringsavgifter, och därmed uppfylla syftet med förslaget, behövs en möjlighet att söka även på personnummer, samordningsnummer och organisationsnummer. Dessa sökmöjligheter saknas i dag och regeringen har därför för avsikt att komplettera förordningen med dessa sökbegrepp.

6.2.3 Avräkning mot fordonsägarens skulder

Regeringens förslag: Värdet av ett fordon som inte återlämnas till den registrerade ägaren ska tillgodoräknas ägaren genom särskild avräkning på dennes skulder. Uppkommer ett överskott ska detta tillgodoräknas ägaren, i första hand genom avräkning på dennes skulder avseende flyttkostnader och felparkeringsavgifter.

Rapportens förslag överensstämde i sak med promemorians.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Västra Sverige* ansåg att ytterligare överväganden rörande vad som skulle gälla vid försäljning av fordonet och det eventuella överskottet från försäljningen var nödvändiga. *Rikspolisstyrelsen, RPS*, pekade på att polisen skulle vara skyldig att underrätta Kronofogdemyndigheten om man omhändertog ett fordon. Det skulle komma att kräva nya bevakningsrutiner för polisen. Ett flyttat

Prop. 2013/14:176 fordon skulle förvaras på ett skyddat och säkert sätt av den verkställande polismyndigheten – detta skulle med all sannolikhet komma att öka polisens kostnader för uppställning och förvaring av omhändertagna fordon. Konsekvenserna av förslagen borde studeras närmare. *Stockholms kommun* efterlyste ett förtydligande av vid vilken tidpunkt kommunen skulle ta kontakt med Kronofogdemyndigheten vid ett omhändertagande av ett fordon. *Stockholms kommun* menade vidare att det inte är realistiskt, att ett fordon som flyttas på grund av att ägaren har skulder och sedermera tillfaller kommunen, ska behandlas annorlunda av kommunen än övriga fordon som tillfaller kommunen. Dessutom ansåg *Stockholms kommun* att förslaget var oklart beträffande vilken myndighet som skulle vara ansvarig gentemot fordonsägaren när fordonet flyttats. *Stockholms kommun* förordade att informationen om fordonskulder skulle läggas ut i en databas i stället för listor eftersom dessa snabbt bli föråldrade. *Malmö kommun* påpekade att det blir merarbete för kommunerna om de ska vara skyldiga att aktivt meddela Kronofogdemyndigheten varje fordon som flyttas och där det finns en sammanlagd skuld över 10 000 kronor. Det borde övervägas om inte kungörelser om fordonsflyttning torde anses vara tillräckligt. Om inte Kronofogdemyndigheten skyndsamt fattar sina beslut förelåg också en risk för tillkommande kostnader för längre uppställningstid.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Konsumentverket* anser att det bör finnas möjligheter att tillämpa beneficieregler vid en försäljning enligt dessa bestämmelser. *Kronofogdemyndigheten* anser att det bör tydliggöras att den summa som ett beslut om omhändertagande/kvarhållande bygger på även bör omfatta obetalda grundavgifter som har uppkommit. *Trafikverket* anser att 6 § 2 lagen om flyttning av fordon i vissa fall bör ändras så att fordon som förvaras på särskild uppställningsplats tillfaller staten/kommunen om ägaren inte har hämtat fordonet inom sex veckor efter kungörelsen (av beslutet) för fordon vars värde inte överstiger visst angivet belopp, exempelvis ett halvt basbelopp, och inom tre månader för övriga fordon. *Göteborgs och Malmö kommuner* samt *Sveriges Kommuner och Landsting* anser att förvaringstiden för fordon som flyttas bör sänkas från i dag tre månader till sex veckor. *Malmö kommun* anser att förvaringstiden ännu hellre bör vara en månad. *Malmö kommun* påtalar vidare att för samtliga nu gällande flyttningsgrunder gäller att eventuellt överskottsvärde vid försäljning av ett flyttat fordon tillfaller stat eller kommun, beroende på vilken myndighet som fattat beslutet. *Malmö kommun* motsätter sig att överskottsvärdet enligt förslaget ska tillfalla den förre ägaren, efter det att fordonet tillfallit kommunen. *Svepark* har liknande synpunkter och anser att eventuellt överskott ska tillfalla staten eller kommunen. *Malmö kommun* anser att systemet med värdering genom värderingsman leder till ytterligt fördyrande av processen, och anser att det nuvarande systemet där marknaden får styra bör tillämpas även beträffande förfaranden med fordon med obetalade skulder.

Skälen för regeringens förslag: Om ett fordon med anledning av den utökade möjligheten till flyttning och omhändertagande har tillfallit kommunen eller staten, är det rimligt att det införs bestämmelser om att fordonets värde ska tillgodoräknas den enskilde genom avräkning mot

dennes obetalda felparkeringsavgifter. Enligt regeringens mening är det inte skäligt att ett eventuellt överskott tillfaller staten eller en kommun. Det bör av avräkningen framgå hur värdet beräknats och vilka avgifter som tillgodoräknats. Är fordonets värde högre än skulderna tillställs överskottet fordonets ägare. Det finns inga regler om beneficium vid försäljning av ett flyttat fordon. Beneficiereglerna i utsökningsbalken torde inte heller komma i fråga eftersom ett flyttat fordon inte erbjuds till försäljning förrän det tillfallit staten eller en kommun. Enligt det lämnade förslaget ska ett eventuellt övervärde tillgodoräknas fordonsägaren. Regeringen menar att ägarens rätt därmed får anses vara tillgodosedd.

Lagrådet yttrar att vem som ska anses vara fordonets ägare och sålunda ska delges en underrättelse och som ska tillgodoräknas fordonets värde i viss mån är reglerat i 1 § andra stycket lagen om flyttning av fordon i vissa fall. Där saknas emellertid den grundläggande regeln, som finns bara i 4 § felparkeringslagen. *Lagrådet* anser att flyttningslagen borde kompletteras i detta hänseende.

Av 5 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall framgår att, när ett beslut om flyttning av ett registrerat fordon har meddelats, ska den myndighet som meddelat beslutet underrätta ägaren så snart det kan ske. Vidare framgår av 4 § andra stycket 1 lagen (1976:206) om felparkeringsavgift att med fordonets ägare avses den som när överträdelsen skedde var antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret, motsvarande utländska register eller det militära fordonsregistret, eller den som senare har antecknats i ett sådant register som ägare av fordonet vid tiden för överträdelsen. Den myndighet som verkställt flyttningen ska alltså söka ägaren till fordonet. Uppgift om ägare hämtas ur vägtrafikregistret eller annat relevant register. Den registrerade ägaren tillsänds då meddelandet. 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. Om en person senare antecknas i vägtrafikregistret eller motsvarande annat register som ägare av fordonet, kommer myndigheten att få kännedom om det genom sina undersökningar och kommer då att kunna kontakta denne. Att komplettera ägarbestämmelsen i lagen om flyttning av fordon i vissa fall skulle, enligt regeringens mening, inte vare sig förenkla eller på något annat sätt förändra flyttningsförfarandet.

Lagrådet berör vidare frågorna om eventuellt övervärde på flyttade fordon generellt och har betänkligheter beträffande ägarens möjlighet att tillvarata sin rätt. Möjligheten att flytta fordon när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl har funnits i nuvarande form sedan 1960-talet. Systemet fungerar bra men är kostsamt. Särskilt har vissa kommuner stora kostnader för flyttning och uppställning av fordon. Som ett exempel kan nämnas att Stockholms kommun under 2013 flyttade 3 020 fordon. Av dessa var 640 fordonsvrak och skrotades direkt. Av de flyttade fordonen kunde sammanlagt 165 stycken överhuvudtaget inte identifieras eftersom de antingen hade felaktiga/falska eller utländska registreringsskyltar eller helt saknade registreringsskyltar. Stockholms kommun hade förluster om totalt ca 3 miljoner kronor avseende hanteringen av flyttade fordon. Av de flyttade fordonen såldes endast tio stycken med en sammanlagd vinst om ca 50 000 kronor. Det är således ytterst få flyttade fordon som har något

Prop. 2013/14:176 värde alls. I enlighet med 11 § förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall ska ägaren delges beslutet om flyttning. Av 1 § första stycket delgivningslagen (2010:1932) framgår att lagen gäller när delgivning ska ske i mål eller ärende hos domstol eller annan myndighet eller när delgivning i annat fall ska ske enligt lag eller annan författning. Bestämmelserna i delgivningslagen gäller således vid flyttning av fordon och ägarens möjlighet att bevaka sina rättigheter får, enligt regeringens mening, anses tillgodosedda. Den som däremot håller sig undan och/eller inte gör anspråk på sitt fordon får nog anses ha avstått från sin rätt.

Om det pågår verkställighet hos Kronofogdemyndigheten i ett omhändertaget fordon, bör enligt regeringens mening Kronofogdemyndigheten informeras om omhändertagandet för ställningstagande till om verkställighet ska ske i fordonet. Avräkning bör då inte ske. En sådan bestämmelse kan lämpligen föras in i föreskrifter meddelade med stöd av lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

6.2.4 Återlämning av fordon som omhändertagits

Regeringens förslag: Kostnaderna för flyttningen ska ha företräde framför fordringar enligt den föreslagna lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.

Ett omhändertaget fordon ska inte behöva lämnas tillbaka förrän den registrerade ägarens alla förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter är betalade.

Rapportens förslag var att kommunens eller statens fordran på en fordonssägare avseende flyttningskostnaderna skulle ha bästa förmånsrätt vid exekutiv försäljning av fordonet. Förslaget om att införa legal panträtt för vissa fordonsrelaterade skulder samt verkställighetsförfarandets företräde skulle inte medföra att myndigheten avstod från ett flyttningsbeslut på den grunden att möjligheten att få betalt för flyttningskostnaden minskade. I övrigt överensstämde förslaget med promemorians.

Remissinstanserna tillstyrkte i huvudsak förslaget, jfr de allmänna synpunkterna under avsnitt 6.2.2. *Skatteverket* tillstyrkte förslaget men ansåg att ägaren endast skulle behöva betala de skulder som föranlett flyttningen för att fordonet skulle lämnas tillbaka, medan skulder som låg långt tillbaka i tiden skulle inte behöva betalas.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del. *Trafikverket* anser att 6 § 2 lagen om flyttning av fordon i vissa fall bör ändras så att fordon som förvaras på särskild uppställningsplats tillfaller staten eller kommunen om ägaren inte har hämtat fordonet inom sex veckor efter kungörelsen (av beslutet) för fordon vars värde inte överstiger visst angivet belopp, exempelvis ett halvt basbelopp, och inom tre månader för övriga fordon. *Göteborgs* och *Malmö kommuner* samt *Sveriges Kommuner och Landsting* anser att förvaringstiden för fordon som flyttas bör sänkas från i dag tre månader till sex veckor.

Malmö kommun anser att förvaringstiden bör vara högst sex veckor, helst en månad.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 7 § lagen om flyttning av fordon i vissa fall, LFF, ska ägaren av ett fordon som har flyttats med stöd av lagen ersätta kostnaden för flyttningen och övriga kostnader till följd av flyttningen. Enligt 8 § behöver det flyttade fordonet inte lämnas ut förrän de kostnaderna har betalats.

I promemorian föreslås, i likhet med rapportens förslag, att kostnaderna enligt 7 § ska ha företräde framför fordringar på grund av den nu föreslagna lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. Regeringen instämmer i att det annars finns en risk att den nya lagen avhåller staten eller en kommun från att låta flytta ett fordon på någon annan grund i LFF.

Regeringen föreslår vidare i enlighet med promemorians förslag att fordon, som flyttats på den nu föreslagna grunden, inte heller ska behöva lämnas tillbaka förrän samtliga skulder enligt lagen om felparkeringsavgift är betalade. Om de upplupna skulderna betalas ska fordonet återlämnas till den registrerade ägaren.

Göteborgs och Malmö kommuner samt *Sveriges Kommuner och Landsting* föreslår att förvaringstiden för fordon som flyttats bör sänkas. Förslaget framfördes redan i samband med utarbetandet av Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport. Förslaget utreddes inte och något förslag om ändring lades inte. Inte heller nu är förslaget utrett och det föreslås inte i promemorian. Det finns inga förutsättningar att nu behandla frågan om förvaringstiden för omhändertagna fordon.

Några remissinstanser anser att möjligheten att överklaga ett beslut om flyttning ska införas. Enligt 10 § LFF kan beslut om flyttning av fordon inte överklagas. Varken själva beslutet om en flyttningsåtgärd, eller att ett flyttat fordon under vissa förutsättningar tillfaller staten eller kommunen, är alltså möjligt för den enskilde att få prövat i domstol enligt LFF.

Bestämmelsen fanns ursprungligen i lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall och ändrades inte vid tillkomsten av nu gällande lag. Inom kommunikationsdepartementet hade en promemoria utarbetats med förslag till en ny lag om omhändertagande av fordon (stencil K 1966:2). I förarbetena till lagen, prop. 1967:107 s. 26, behandlades frågan om och på vilket sätt den som är missnöjd med ett flyttningsbeslut ska kunna överklaga beslutet. Där sägs att det enligt promemorian knappast finns "... anledning att räkna med att något ingripande från det allmännas sida blir aktuellt i sådana fall där ägaren eller föraren till ett fordon anträffas innan omhändertagande har skett. Vederbörande finner med all sannolikhet bäst förenligt med sina intressen att själv flytta fordonet om han ges möjlighet till det. Frågan om ett besvär förfarande är motiverat bör därför bedömas med utgångspunkt från att det gäller fall där myndigheterna redan verkställt ett flyttningsbeslut." I propositionen, s. 47, menar föredraganden att besvärsrätten måste "... anses sakna praktisk betydelse när det gäller möjligheterna för en fordonsägare att förekomma flyttning. För att syftet med lagen ska tillgodoses måste flyttning som är omedelbart påkallad kunna ske utan hinder av anförda besvär." Vidare sägs: "Den enskildes intresse av att kunna få ett beslut om flyttning prövat måste därför praktiskt sett begränsa sig till frågor om skadestånd

Prop. 2013/14:176 eller om skyldighet för myndighet att utan ersättning för flyttningskostnad utlämna ett fordon, som förvaras på särskild uppställningsplats. Frågor om skadestånd bör inte avgöras i administrativ ordning.”

En fordonsägare kan i och för sig ha ett berättigat intresse av att överklaga ett så ingripande beslut som det nu är fråga om, men för att syftet med lagen ska kunna tillgodoses måste fordonet kunna flyttas utan att ägaren har möjlighet att överklaga beslutet. Om flyttningen inte behöver verkställas omgående, har ägaren i enlighet med 4 § förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall en möjlighet att själv flytta fordonet.

Enligt artikel 6.1 Europakonventionen, jfr avsnitt 6.1.6, har var och en rätt till domstolsprövning av hans eller hennes civila rättigheter och skyldigheter. Det kan knappast anses som en civil rättighet att få stanna eller parkera ett fordon i strid med bestämmelser angivna i lag. Om en enskild person anser att staten eller en kommun har orsakat honom eller henne skada genom felaktighet eller försumlighet vid myndighetsutövning, har han eller hon möjlighet att begära skadestånd enligt skadeståndslagens bestämmelser. Den enskilde har således redan en möjlighet att ytterst få sina civilrättsliga intressen i fall av det aktuella slaget prövade i domstol. Det finns därför inte övervägande skäl att införa en möjlighet att överklaga ett flyttningsbeslut.

6.3 Utökat användningsförbud vid obetald fordonsskatt

Regeringens bedömning: Användningsförbudet vid obetald fordonsskatt bör vara oförändrat.

Rapportens förslag: I rapporten föreslogs en utvidgning av användningsförbudet vid obetald fordonsskatt.

Remissinstanserna yttrade sig inte i denna del.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kronofogdemyndigheten, KFM*, anser att förslaget om legal panträtt i kombination med en utökning av användningsförbudet bör genomföras. Det skulle ge bättre effekt mot användandet av fordonsmålvakter. KFM pekar vidare på ett par alternativa sätt att belägga ett fordon med användningsförbud. En modell skulle vara att hantera användningsförbud på samma sätt som vid omhändertagande av fordon för obetalda felparkeringsavgifter. Om det finns obetalda fordonsskulder överstigande ett visst belopp skulle fordonet automatiskt få användningsförbud. En annan lösning vore att införa användningsförbud i samband med att ett fordon ianspråkats.

Skälen för regeringens bedömning: I regelsystemet för fordonsskatt finns bestämmelser som innebär att skattepliktiga fordon inte får användas om skatten inte har betalats i rätt tid, se 6 kap. vägtrafikskattelagen och 8 § lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Trots meddelat användningsförbud får ett fordon i fordonsskattehänseende i dag användas om det är fråga om obetald skatt

som avser tid före det närmast föregående beskattningsåret, 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen.

Av uppgifterna i vägtrafikregistret framgår att det i nuläget finns ett förhållandevis stort antal fordon som är belastade med skatteskulder men som inte har användningsförbud. En slutsats som då skulle kunna dras, är att det i stort sett är samma personer som har de yngre och de äldre skatteskulderna, och att de äldre skulderna avser i stort sett samma fordon som de yngre skulderna. En utökning av användningsförbudet till att omfatta även närmast föregående beskattningsår skulle därför endast ge en marginell effekt. Regeringen delar promemorians bedömning att det inte ska införas ett utökat användningsförbud vid obetald fordons-skatt. Kronofogdemyndighetens alternativa förslag förändrar inte regeringens bedömning.

6.4 Vägran att registrera ny fordonsägare

Regeringens bedömning: Det bör inte införas någon möjlighet att vägra registrering av en ny fordonsägare.

Rapportens förslag: I rapporten föreslogs att Transportstyrelsen skulle ges möjlighet att vägra registrering av ägare till ett fordon, om den nye ägaren sedan tidigare hade obetalda fordonsrelaterade skulder på ett betydande belopp.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Västra Sverige* menade att en person, som har sålt sitt fordon till en person med fordonsrelaterade skulder, inte kunde, om förslaget genomfördes, bli avförd som ägare i registret. Detta medför, enligt hovrätten, negativa verkningar för marknaden för handel med begagnade fordon och är ingripande för den enskilde. Det borde övervägas vilka krav som ska ställas på en säljare avseende kontroll av en köpare. Även integritetsaspekten borde belysas och analyseras om förslaget ger upphov till en registrering av nya uppgifter i vägtrafikregistret. *Kammarrätten i Jönköping* ansåg att det närmare borde övervägas hur detta skulle gå till rent praktiskt men framför allt om integritetsaspekterna föranledde vidare lagstiftnings-åtgärder. *Rikspolisstyrelsen* var positiv till förslaget och menade att ett ”betydande belopp” inte borde överstiga 2 000 kronor. *Länsrätten i Örebro län* avstyrkte förslaget eftersom länsrätten befarade att förslaget öppnar möjligheter för en alternativ användning av fordonsmålvakter. Om en säljare inte är införstådd med regelverket och därför inte gör en nödvändig kontroll, kan den köpare som vill försöka övervältra skatter m.m. på någon annan, vid genomförandet av själva köpet använda sig av en fordonsmålvalt i avsikt att registrering inte ska kunna ske utan kvarstå på säljaren som tidigare ägare med det ansvar för fordonet som följer. *Skatteverket* avstyrkte förslaget eftersom det kan få orimliga konsekvenser för enskilda även om det bara skulle inträffa i undantagsfall. *Konsumentverket* pekade på vissa möjliga risker med förslaget, exempelvis för personer som har beviljats skuldsanering. I sådana fall borde det övervägas om inte en lättnadsregel borde införas, t.ex. undantag av sociala skäl. Vidare borde det ha tydliggjorts hur länge en gäldenär med

Prop. 2013/14:176 fordonrelaterade skulder kan vägras registrering som fordonsägare. *Stockholms universitet* ansåg att förslaget kunde komma att medföra problem för privatpersoner (utan fordonrelaterade skulder) som säljer sina fordon till andra privatpersoner (med fordonrelaterade skulder). Därför fanns det anledning att ytterligare överväga förslaget i denna del samt säkerställa att det skulle finnas enkla rutiner för hur detta skulle gå till innan författningsändringarna trädde i kraft. *Trafikförsäkringsföreningen* och *Försäkringsförbundet* pekade på en uppenbar risk att en vägran av registrering av en person som faktiskt är verklig ägare leder till att registret kommer att innehålla felaktiga uppgifter om de verkliga ägarförhållandena. Förslaget behövde analyseras närmare. *AVIS Biluthyrning* ansåg att fordon i uthyrningsverksamhet (korttidsuthyrning) borde undantas. *Motormännens Riksförbund* var tveksamma till förslaget och ställde sig frågande till om ett sådant ansvar kan läggas på en enskild person, i det här fallet säljaren.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Inga remissinstanser har haft synpunkter på bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter m.m. finns i lagen om vägtrafikregister och förordningen om vägtrafikregister. Registreringsmyndighet är Transportstyrelsen, se avsnitt 5.1.

Som redogörs för i promemorian beslutade regeringen den 18 mars 2010 i ett tilläggsdirektiv (dir. 2010:23) att Vägtrafikregisterutredningen, utöver sitt uppdrag i kommittédirektiv 2008:53, närmare skulle analysera de legala förutsättningarna för att i vägtrafikregistret vägra registrera ägare med restförda fordonrelaterade skulder av betydande belopp. Utredningen skulle i sitt arbete utgå från Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport. Utredningen skulle även beakta det skydd för äganderätten som följer av artikel 1 i första tilläggsprotokollet till den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Utredningen resulterade i betänkandet Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet (SOU 2010:76). I kapitel 16 i betänkandet görs en ingående genomgång av förutsättningarna för förslaget att vägra registrering av en ny ägare. Till sin hjälp anlätade utredningen en extern konsult för att så långt som möjligt kvantifiera och värdera de samhällsekonomiska effekterna som ett förslag om att vägra registrera en fordonsägare med betydande fordonrelaterade skulder skulle innebära för myndigheter, näringsidkare och privatpersoner. Konsultens arbete redovisades i rapporten Vägtrafikregisterutredningen – Kostnader och intäkter för införande av beloppsgräns för registrering av nya bilägare i Vägtrafikregistret daterad den 3 oktober 2010. Rapporten finns i en bilaga till SOU 2010:76.

Utredningen, som inte fann att det fanns något lagligt hinder för förslaget, drog emellertid följande slutsatser, s. 706 f.

”Som framgått ovan är det ett stort problem med obetalda fordonrelaterade skulder. Sett till det totala restförda beloppet avseende statliga fordringar utgör de fordonrelaterade skulderna en mindre del men är ändå en av de största enskilda skuldposterna och det rör

sig om betydande belopp som inte har betalats, se avsnitt 16.1.3. Med hänsyn till förtroendet för rättsväsendet är det också angeläget att möjligheterna att undandra sig sitt ansvar som fordonsägare är så små som möjligt. Problemet är i stora delar, men inte utslutande, sammanlänkat med problematiken kring bilmålvakter.

Genom en möjlighet att vägra registrering för den som redan tidigare visat uppenbar oförmåga eller ovilja att göra rätt för sig bedömer vi att problemet till viss del skulle minska. En bilmålvakt skulle vara 'förbrukad' när dennes sammanlagda fordonsrelaterade skulder överstiger det bestämda beloppet. Ytterligare fordon skulle inte [att] kunna registreras med denne person som ägare. Det skulle i vart fall ha en försvärande inverkan på verksamheten med bilmålvakter.

För att förslaget ska få önskad effekt krävs dock att den som säljer ett fordon först har kontrollerat om förvärvaren kan registreras som ägare till fordonet. Om denna kontroll underlåts och försäljningen sker till någon som inte kan registreras som ägare kommer överlåtaren att ha kvar ansvaret för fordonet, trots att detta är sålt och trots att denne inte längre har någon kontroll över hur det används.

Vi anser att en möjlighet att vägra registrering av en fordonsägare med restförda fordonsrelaterade skulder på betydande belopp skulle motverka problemet med obetalda fordonsrelaterade skulder och därmed även möjligheten att använda bilmålvakter. Problemet skulle dock inte lösas helt. Det kan också finnas en risk för att rekryteringen av nya bilmålvakter skulle öka eftersom en bilmålvakt skulle vara "förbrukad" när dennes fordonsrelaterade och obetalda skulder passerade beloppsgränsen. Av samma skäl kan det också finnas en risk för att användningen av ofrivilliga bilmålvakter skulle öka, dvs. att andras personuppgifter i högre grad än i dag olovligen skulle utnyttjas i anmälningar om ägarbyte."

Utredningen påpekade också att förslaget inte var förenligt med de allmänna strävandena efter en regelförenkling i samhället, s. 709.

Utredningen konstaterade vidare att de nackdelar som förslaget skulle medföra, främst för privatpersoner och näringsidkare, övervägde fördelarna med förslaget och förordade därför inte att en möjlighet att vägra registrering av en ägare med stora fordonsrelaterade skulder skulle genomföras, även om det sannolikt skulle ha en viss försvärande inverkan på verksamheten med fordonsmålvakter, s. 714. Av konsultrapporten framgår även att ett genomförande av förslaget skulle föra med sig betydande samhällsekonomiska kostnader som framför allt kommer att drabba privatpersoner och bilbranschen. Om beloppsgränsen skulle bestämmas till ett förhållandevis högt belopp, lämpligen 50 000 kronor, så innebär det, enligt rapporten, att de sammanlagda samhällsekonomiska kostnaderna under en femårsperiod kunde uppskattas till ca 443 miljoner kronor, medan de kvantifierbara vinsterna under samma period endast kunde uppskattas till ca 88 miljoner kronor. Utredningen framhöll att en kontroll av en tilltänkt förvärvare av ett fordon alltid skulle behöva göras, vilket med hänsyn till det stora antalet ägarbyten av fordon som sker per år skulle medföra en betydande total tidsåtgång och merkostnader. Det

Prop. 2013/14:176 bör också beaktas att ett flertal remissinstanser var kritiska till förslaget. Flera av de externa intressenter som den anlidade konsulten var i kontakt med var också tveksamma eller uttalat negativa till förslaget.

Regeringen delar Vägtrafikregisterutredningens bedömning, som redovisas i promemorian. De stora nackdelar som förslaget skulle medföra, främst för privatpersoner och näringsidkare, uppväger inte de eventuella fördelarna. Någon möjlighet att vägra registrering av ny ägare på grund av kvarstående fordonsrelaterade skulder bör därför inte införas.

6.5 Ikraftträdandebestämmelser

Regeringens förslag: Den nya lagen om ianspråktagande av fordon och ändringarna i lagen om flyttning av fordon i vissa fall ska träda i kraft den 1 juli 2014, men ska inte tillämpas på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Rapportens förslag: Författningsändringarna föreslogs träda i kraft den 1 januari 2011. För skatter och avgifter som hade beslutats innan ikraftträdandet skulle äldre bestämmelser gälla.

Remissinstanserna: Inga remissinstanser hade synpunkter på förslagen.

Promemorians förslag: I promemorian föreslogs att den nya lagen skulle träda i kraft den 1 juli 2013.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att bestämmelserna bör tillämpas även på skulder som har debiterats före ikraftträdandet. *Transportstyrelsen* anser att övervägandena bör förtydligas vad gäller att lagen inte ska tillämpas på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet. Transportstyrelsen anser vidare att de nya bestämmelserna bör träda i kraft den 1 oktober 2013 eftersom förslagen innebär omfattande utvecklingsarbete och systemändringar i vägtrafikregistret och i Transportstyrelsens servicetjänster.

Skälen för regeringens förslag: Den nya lagen och ändringarna i lagen om flyttning av fordon i vissa fall bör träda i kraft den 1 juli 2014 men bör inte tillämpas på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet. Det finns visserligen inget som hindrar retroaktiv lagstiftning i detta sammanhang, jfr 2 kap. 10 § regeringsformen. Ett ianspråktagande av ett fordon i enlighet med den nya lagen får dock anses medföra ett förhållandevis stort ingripande i den enskildes äganderätt. Det framstår därför som mindre lämpligt att låta bestämmelserna omfatta även skulder som debiterats före ikraftträdandet.

7 Konsekvenser

7.1 Rätt att ta ett fordon i anspråk

Ett stort antal fordonsägare har skulder till det allmänna. En betydande del av skulderna hos Kronofogdemyndigheten hänför sig till personer som kan rubriceras som s.k. fordonsmålvakter. Förslaget innebär att Kronofogdemyndigheten ges möjlighet att ta i anspråk ett fordon som

föranlett debitering av trängselskatt, fordonskatt eller felparkeringsavgifter. Prop. 2013/14:176

Syftet med de föreslagna reglerna är att minska antalet obetalda fordonsrelaterade skulder, underlätta verkställighet och försvåra verksamheten med fordonsmålvakter. Den faktiska nyttan av att hålla fordon ”utanför systemet” genom att ha dem registrerade på fordonsmålvakter förväntas därigenom minska markant.

Ett fordon som har befunnits inte tillhöra den registrerade ägaren ska kunna tas i anspråk för betalning av fordonsrelaterade skulder och säljas exekutivt, oavsett vem som är fordonets civilrättsliga ägare. Ett fordon som på detta sätt tas i anspråk för att täcka förfallna fordonsrelaterade skulder ska kunna säljas exekutivt, oavsett vem som står som registrerad ägare till fordonet i vägtrafikregistret eller vem som är fordonets civilrättslige ägare. I och med att fordon lättare kan tas i anspråk för vissa skulder hos den som regelmässigt undandrar sig sitt betalningsansvar, förväntas fordonsägarnas lojalitet med regelsystemet och deras betalningsmoral att öka.

Alla fordonsägare och presumtiva fordonsägare är berörda. Förslagen innebär att fler kontroller kan komma att behöva göras i samband med köp och försäljning av fordon. Företag som i olika sammanhang kommersiellt hanterar fordon och finansiering av fordonsköp kommer därmed också att beröras av reglerna.

7.1.1 Konsekvenser för kommuner och statliga myndigheter

Staten och kommunerna förväntas öka sina intäkter genom att de obetalda fordonsrelaterade fordringarna minskar.

Transportstyrelsen

Redan i dag lämnar Transportstyrelsen i stor omfattning ägar- och fordonsuppgifter via servicetelefoner eller fax. Transportstyrelsen lämnar också vissa fordons- och ägaruppgifter via Internet. Sedan en tid tillbaka tillhandahåller Transportstyrelsen även en mobilapplikation, dvs. ett tillämpningsprogram, genom vilket man också kan få information direkt till sin mobiltelefon. Genom förslaget kommer behovet av information ur vägtrafikregistret att öka något. En viss ökad ärendehantering kan också antas tillkomma.

I den ekonomiska kalkyl som Transportstyrelsen gett in i anslutning till sina och Kronofogdemyndighetens förslag, har styrelsen beräknat vissa initiala kostnader för att genomföra dessa förslag, samt ökade kostnader under de följande åren efter införandet. Eventuella kostnadsökningar bedöms kunna tas inom ram.

Kronofogdemyndigheten

Även för Kronofogdemyndigheten innebär den föreslagna möjligheten att ta ett fordon i anspråk visst merarbete och vissa nya arbetsmoment. Merarbete uppkommer främst i de fall då ett fordon som har tagits i anspråk ska försäljas exekutivt, men också i samband med försök att

Prop. 2013/14:176 lokalisera och omhänderta ett fordon. Vidare innebär förslaget att det bl.a. måste utvecklas rutiner för elektronisk kommunikation med Transportstyrelsen vid beslut att ta ett fordon i anspråk och göras vissa andra anpassningar av IT-stödet. Med utgångspunkt från den statistik som har redovisats har Kronofogdemyndigheten redovisat ett ökat personalbehov motsvarande 2–4 årsarbetskrafter. Dessutom krävs det informations- och utbildningsinsatser inför genomförandet. De årliga kostnaderna för den IT-utveckling som krävs har uppskattats till ca 2–3 miljoner kronor. Myndighetens bedömning är att de kostnader som redovisats inte fullt ut kan finansieras inom ramen för myndighetens nuvarande resurstilldelning. Regeringen konstaterar att de eventuella merkostnader som kan uppstå är svåra att beräkna med det underlag som föreligger. Mot denna bakgrund får eventuella merkostnader som kan uppstå för närvarande anses ligga inom ramen för nuvarande resurstilldelning.

Skatteverket

Skatteverket anser att verket kommer att få ett antal nya ärenden att handlägga i anslutning till överklaganden, där verket är part. Skatteverket avser utvärdera reformen och återkomma med en eventuell hemställan om resursförstärkning.

Regeringen konstaterar att antalet nya ärenden inte bör bli fler än att kostnaderna ryms inom ramen för nuvarande resurstilldelning.

Domstolarna

Ett beslut om ianspråktagande av ett fordon ska kunna överklagas. Detta kommer troligtvis initialt att leda till en ökning av antalet ärenden i tingsrätterna. Ökningen torde dock vara temporär och av övergående karaktär.

Stockholms tingsrätt instämmer i bedömningen att det kommer att bli fler domstolsärenden initialt men anser att det även över tid kommer att finnas ärenden om ianspråktagande av fordon i de allmänna domstolarna. Tingsrätten ifrågasätter att reformen kan täckas inom ramen för befintligt anslag. Även Domstolsverket anser att det över tid kommer att förekomma överklaganden av de föreslagna besluten. Verket utgår därför ifrån att det kommer att ske en uppföljning av vilka ekonomiska konsekvenser förslagen får för Sveriges Domstolar.

Regeringen konstaterar att efter en eventuell initial ökning av antalet ärenden rörande beslut om ianspråktagande, dessa ärenden inte bör bli fler än att kostnaderna ryms inom ramen för nuvarande resurstilldelning.

7.1.2 Konsekvenser för företag

Bilfirmor – fordonsförsäljare

Förslaget bedöms inte påverka försäljningen av nya fordon som inte tidigare varit i bruk. Fordonsskatt torde med all sannolikhet vara betalad och några felparkeringsavgifter eller trängselskatt lär inte ha uppkommit. Bilfirmor som säljer begagnade fordon bör inte heller påverkas. En bilfirma som köper eller byter in fordon som riskerar att tas i anspråk, torde dock vara beredd att betala mindre för fordonet för det fall det finns

skulder som belastar det. För att fordonet ska kunna säljas vidare måste bilfirman sannolikt betala skulderna för att sedan sälja fordonet skuldfritt. Man bör kunna utgå från att samma kontroller som tidigare görs gentemot vägtrafikregistret.

Biluthyrningsföretag

Förslaget bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för biluthyrare, om hyrestiden understiger ett år. Ansvar för att betala skatt och avgifter för fordonet åvilar redan i dag biluthyraren i sin egenskap av registrerad ägare till fordonet. Så länge skatt och avgifter betalas för fordon som ingår i fordonsparken i takt med ordinarie debiteringar, bör förslaget inte medföra några bekymmer för verksamheten.

Leasingföretag och kreditgivare

Förslaget bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för leasingföretag och kreditgivare. Fordon som är registrerade på "fordonsmål-vakter" innehas i princip aldrig genom leasing eller kreditköp med återtagandeförbehåll, se avsnitt 6.1.4.

Regelrådet anser att konsekvenserna för företag som tillhandahåller fordon genom leasing eller på kredit med förbehåll för återtaganderätt bör belysas ytterligare. Rådet påtalar att konsekvensutredningen saknar uppgifter om antalet företag och fordon som omfattas av förslaget om ianspråktagande och inte heller innehåller någon uppskattning av företagens kundförluster. Regeringen konstaterar att vid leasing och längre hyresförhållanden kan leasinggivare eller kreditgivare komma att få betala fordringar som medfört beslut om ianspråktagande, för att efter ett återtagande kunna disponera fordonet. Förslaget får ändå anses ha en relativt liten påverkan på den civilrättsliga ägarens rätt vid leasing, särskilt som det i leasingavtalet kan regleras vad som ska gälla om fordonet skulle komma att bli föremål för beslut om ianspråktagande. I fall då fordon omfattas av återtagandeförbehåll har säljaren möjlighet att agera om säkerheten är på väg att avsevärt försämrats, se avsnitt 6.1.4.

7.1.3 Konsekvenser för privatpersoner

Privatpersoner kommer att påverkas i motsvarande mån som företag vid leasing av nya fordon, jfr ovan och avsnitt 5.1.1. Vidare kommer förslaget att medföra konsekvenser vid omsättningen av begagnade fordon. En köparens undersökningsplikt av det fordon han eller hon avser att köpa utökas alltså i praktiken med en plikt att undersöka om fordonet belastas av obetalda skulder och om Kronofogdemyndigheten har fattat beslut om att ta det aktuella fordonet i anspråk. Köparen har redan i dag en betydande undersökningsplikt, både vad gäller materiella och rättsliga fel i fordonet. Det kan därför inte anses särskilt betungande för en köpare att då även kontrollera förekomsten av eventuella restförda fordringar m.m.

Förslaget påverkar även säljaren av ett begagnat fordon, eftersom denne inte kommer att kunna sälja sitt fordon för det materiella saluvärdet om det riskerar att tas i anspråk av Kronofogdemyndigheten. Säljaren nödgas antingen reglera sina skulder före affären eller sänka priset med det belopp som motsvarar skulderna. Detta förhållande leder

Prop. 2013/14:176 dock inte till någon ekonomisk förlust för säljaren, eftersom denne redan är ansvarig för att de aktuella fordringarna blir betalade.

Sammanfattningsvis blir konsekvensen för köparen att undersökningsplikten blir mer omfattande. För säljaren kommer de nya reglerna att innebära ett mycket starkt incitament att betala de fordonsrelaterade skulderna.

7.2 Flyttning och omhändertagande av fordon vid obetalda felparkeringsavgifter

Staten och kommunerna ges möjlighet att flytta och omhänderta ett fordon i de fall där fordonet är parkerat i strid mot gällande föreskrifter och den registrerade ägaren har obetalda felparkeringsavgifter som överstiger ett visst belopp och som har lämnats för indrivning. Syftet med de föreslagna reglerna är att försvåra användandet av fordonsmålvakter samt minska problemet med upprepade parkeringsförseelser och ökande, obetalda felparkeringsavgifter.

Erfarenhetsmässigt handlar det ofta om fordon i dåligt skick. Reglerna får därför sannolikt även positiva effekter på trafiksäkerheten.

Om inte de föreslagna åtgärderna vidtas, visar tillgänglig statistik att de obetalda fordonsrelaterade skulderna och antalet gäldenärer hos Kronofogdemyndigheten kommer att fortsätta öka. Staten och kommunerna kommer att ha fortsatt svårt att driva in sina fordringar från sådana personer som konsekvent underlåter att göra rätt för sig. Problemet med fordonsmålvakter kommer att bestå och förmodligen öka. Det finns också en risk att antalet fordon som är registrerade på fordonsmålvakter ökar. Det torde också innebära en fortsatt negativ påverkan på den allmänna betalningsmoralen.

7.2.1 Konsekvenser för kommunerna

De föreslagna förändringarna är frivilliga för kommunerna och den kommunala finansieringsprincipen ska därmed inte tillämpas. För kommuner som väljer att använda den föreslagna möjligheten, att säkra betalning för förfallna skulder avseende obetalda felparkeringsavgifter genom att låta flytta det aktuella fordonet, kan det innebära en ökad arbetsbörda, åtminstone initialt, och delvis också nya arbetsuppgifter för t.ex. parkeringsvakterna.

Den nya möjligheten till flyttning kan också innebära ökade kostnader genom att flyttningsbesluten blir fler totalt sett. Ökade kostnader kan också uppstå för förvaring av ett större antal fordon och administrationen kring detta. Genom att fordonen kan omhändertas förhindras dock upprepade felparkeringar med det fordonet. Om fordonet har ett värde som överstiger flyttningskostnaderna, kan åtgärden också leda till att kommunen får betalt för fordringar avseende felparkeringsavgifter som man annars inte hade fått betalt för.

Om fordonet inte löses ut och inte heller har något större värde vid en försäljning, får kommunen inte betalt för sina fordringar och kan i stället drabbas av en slutlig kostnad för sin hantering av fordonet. Så torde dock

redan vara fallet i dag, t.ex. vid flyttning av skrotbilar. På sikt bedöms de nya möjligheterna leda till färre felparkeringar. Därmed blir kommunernas kostnader för kontroll och administration lägre. Prop. 2013/14:176

7.2.2 Konsekvenser för företag och privatpersoner

Förslaget har stora konsekvenser för såväl fysiska som juridiska personer som konsekvent undandrar sig att betala felparkeringsavgifter, vilket också är avsikten.

I de fall kommunerna väljer att anlita en extern avtalspart för verkställighet av flyttningsbeslut beträffande felparkerade fordon, kan de förändrade reglerna leda till en ökad omsättning hos bärgningsfirmor m.fl.

Privata markägare som har problem med felparkerare bör kunna påverkas positivt av förslagen, även om förslaget om flyttning av fordon endast grundar sig på obetalda felparkeringsavgifter och inte obetalda kontrollavgifter. Om fordon som konsekvent parkeras felaktigt tas om hand, bör det innebära att även antalet felparkeringar på tomtmark minskar totalt sett. I förlängningen torde det medföra minskade kontroll- och administrationskostnader för privata markägare.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

1 §

Lagen gäller statens eller en kommuns fordringar på vissa offentlig-rättsliga avgifter och skatter: felparkeringsavgifter, trängselskatt och tilläggsavgift, vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och sådana avgifter, exempelvis dröjsmålsavgift, som regleras i vägtrafikskattelagen (2006:227) och lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

De flesta motordrivna fordon, utom mopeder, omfattas av skatteplikt och därmed också bestämmelserna i denna lag. Lagen gäller exempelvis bilar, motorcyklar och släpvagnar. Undantagna från skatteplikt är bl.a. s.k. veteranfordon, vissa typer av traktorer och tunga terrängvagnar. För en fullständig redovisning av vilka fordon som omfattas respektive inte omfattas av skatteplikt hänvisas till 2 kap. 1 och 2 §§ vägtrafikskattelagen respektive 3 och 4 §§ lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Det är ägaren som är skyldig att betala trängselskatt, vägtrafikskatt och fordonsskatt, vilket framgår av 8 § lagen (2004:629) om trängselskatt, 2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen respektive 5 § lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Att anse som ägare är den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare, eller den som bör vara antecknad som ägare. Det framgår av 8 § andra stycket lagen om trängselskatt, 2 kap. 4 § andra stycket vägtrafikskattelagen och 5 § lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Av 2 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift framgår att den som överträder föreskrifter om stannande och parkering i trafikförordningen (1998:1276), eller i föreskrifter meddelade med stöd av förordningen, är skyldig att betala en felparkeringsavgift och kan således enligt 5 § lagen om felparkeringsavgift åläggas att betala genom att en parkeringsanmärkning meddelas. Den som har överträtt föreskriften, dvs. den som parkerat eller stannat fordonet, är alltså skyldig att betala avgiften medan fordonets ägare enligt 4 § samma lag ansvarar för att felparkeringsavgiften betalas. En redogörelse för systemets uppbyggnad har lämnats i avsnitt 5.4. Av 4 § andra stycket 1 framgår att med fordonets ägare avses den som när överträdelsen skedde var antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret, eller motsvarande utländska register, eller i det militära fordonsregistret, eller den som senare har antecknats där som ägare av fordonet vid tiden för överträdelsen.

Fordringar avseende saluvagnsskatt enligt vägtrafikskattelagen ska inte ge möjlighet att ta i anspråk fordon, eftersom saluvagnsskatten inte är kopplad till ett visst fordon. Saluvagnsskatt tas ut årligen och beräknas för varje fordon som den skattskyldige samtidigt avser använda med stöd av en s.k. saluvagnslicens, jfr avsnitt 6.1.3 där detta behandlats närmare.

Enligt *första stycket* ges Kronofogdemyndigheten möjlighet att ta ett fordon i anspråk för vissa fordringar som avser det fordonet. Ianspråktagande är inte en obligatorisk åtgärd i utsökningsmål utan ska ses som en ytterligare möjlighet för det allmänna att tillgodogöra sig fordonets värde. Ett beslut om ianspråktagande kan fattas först om det har konstaterats att den registrerade ägaren av fordonet, dvs. gäldenären i utsökningsmålet, saknar utmätningsbara tillgångar som räcker till betalning av de fordringar som omfattas av förslaget och det kan konstateras att fordonet inte tillhör eller kan anses tillhöra gäldenären enligt bestämmelserna i utsökningsbalken. De fordringar som avses anges i 1 §, dvs. fordringar på vissa offentligrättsliga skatter och avgifter.

Enligt *andra stycket* ska i övrigt bestämmelserna om utmätning i utsökningsbalken tillämpas för ianspråktagande enligt första stycket. Vilka bestämmelser som avses får avgöras med beaktande av att ett ianspråktagande sker inom ramen för ett pågående utsökningsmål sedan gäldenären befunnits sakna utmätningsbara tillgångar och avser egendom som inte tillhör gäldenären. Det innebär att vissa bestämmelser i utsökningsbalken inte kan tillämpas alls avseende ianspråktagande medan andra bestämmelser, beroende på omständigheterna i det enskilda fallet, kan eller till och med ska tillämpas.

Vid beslut om ianspråktagande kommer t.ex. bestämmelsen i 2 kap. 18 § UB att kunna tillämpas. Det innebär att Kronofogdemyndigheten ska, i den mån det behövs, ange de skäl på vilka beslutet grundas.

Vidare innebär hänvisningen till utsökningsbalken att ianspråktagandet av ett fordon måste vara en försvarlig åtgärd. Kronofogdemyndigheten bör vid ianspråktagande bedöma om det är försvarligt att ta i anspråk fordonet eller inte enligt 4 kap. 3 § första stycket UB.

Bestämmelserna om s.k. skrivbordsutmätning i 4 kap. 7 § UB kan t.ex. också komma att tillämpas vid ianspråktagande. För att en sådan utmätning ska vara möjlig krävs emellertid att egendomen är tillgänglig vid förrättningen eller ändå kan identifieras på grund av registrering, upplysningar vid förhör eller annan utredning och att det är möjligt att säkerställa utmätningen utan dröjsmål. Så kan vara fallet om fordonet exempelvis har iakttagits på en parkeringsplats eller i ett garage och då befunnits vara intakt.

Även bestämmelserna i 4 kap. 13 § UB om beslut i gäldenärens uteravaro kan komma att tillämpas vid ianspråktagande. Ett beslut om ianspråktagande får således fattas även om gäldenären, dvs. den registrerade ägaren, inte är närvarande, om det inte behövs att gäldenären får tillfälle att yttra sig vid förrättningen. Det ligger emellertid i sakens natur att det, när det uppkommer fråga om ianspråktagande, redan är klarlagt att gäldenären inte anses vara ägare till fordonet. Det finns därför ingen anledning att tro att gäldenären ska ha några synpunkter som behöver beaktas.

Bestämmelserna i 4 kap. 15 § UB om tredje mans upplysningsskyldighet tillämpas också i fråga om ianspråktagande. Det bör dock uppmärksammas att förutsättningarna för inhämtande av upplysningar från tredje man skiljer sig från vad som gäller inför en utmätning, kanske främst på det sättet att Kronofogdemyndigheten när det uppkommer fråga om

Prop. 2013/14:176 ianspråktagande känner till vilken egendom det rör sig om, men däremot i många fall inte vet vem som är den civilrättslige ägaren och, vanligen, tillika brukaren. Detta kan säkert i vissa fall göra det svårare för tredje man att medverka med upplysningar som är av värde vid Kronofogdemyndighetens utredning.

Vidare kommer bestämmelserna om förfogandeförbud i 4 kap. 29 § UB att tillämpas även vid ianspråktagandebeslut. Om ett fordon är ianspråktaget får den registrerade ägaren exempelvis inte förfoga över egendomen genom överlåtelse.

Likaså kommer bestämmelsen i 4 kap. 30 § UB om förmånsrätt att vara tillämplig. Att beslutet ger förmånsrätt är av stor betydelse bl.a. för att förhindra att verkan av beslutet om ianspråktagande omintetgörs genom en senare utmätning för en fingerad fordran.

Vidare kommer bestämmelserna om provisorisk åtgärd i 6 kap. 12 § UB att kunna tillämpas vid ianspråktagande. En sådan åtgärd kan t.ex. komma i fråga om det är känt var fordonet finns men det inte har funnits möjlighet att göra ens en preliminär bedömning av om det har ett värde som skulle göra ett ianspråktagande försvarligt.

Bestämmelserna om exekutiv försäljning och försäljning av lös egendom i 8 respektive 9 kap. UB kan också, som beskrivits i avsnitt 6.1.4, komma att tillämpas vid ianspråktagande. Ett ianspråktaget fordon får alltså tillgodogöras genom exekutiv försäljning samt fördelning och redovisning av influtna medel i den ordning som gäller för utmätt egendom.

Även bestämmelserna om överklagande i 18 kap. UB blir, som beskrivits i avsnitt 6.1.4, tillämpliga vid ianspråktagande. Detsamma gäller bestämmelserna om hävande av utmätning och annan rättelse i 4 kap. 33 och 34 §§ UB, se avsnitt 6.1.4.

Vissa av bestämmelserna i utsköningsbalken kommer emellertid inte att kunna tillämpas vid ianspråktagande. Bestämmelserna om egendom som ska undantas från utmätning, s.k. beneficium, i 5 kap. UB, kommer t.ex. inte att bli tillämpliga beträffande ianspråktagande eftersom bestämmelserna endast tar sikte på gäldenärens egendom, inte på fordonets ägares. Vid ett beslut om ianspråktagande har Kronofogdemyndigheten konstaterat att fordonet inte tillhör den registrerade ägaren och fordonet kan därför i förhållande till denne aldrig utgöra beneficieegendom. Huruvida fordonet i denna situation utgör beneficium i förhållande till den civilrättslige ägaren är inte något som Kronofogdemyndigheten vare sig kan eller ska pröva i utsköningsmålet mot den registrerade ägaren.

Inte heller utsköningsbalkens bestämmelser om presumtion för äganderätt samt äganderätten som grund för utmätning, se 4 kap. 17–19 §§, blir tillämpliga vid ianspråktagande eftersom fordonet med stöd av den nya lagen kan ianspråktagas när annan än den registrerade ägaren är civilrättslig ägare till fordonet. Eftersom bestämmelserna i 4 kap. 17–19 §§ UB inte kommer att bli tillämpliga vid ianspråktagande blir det inte heller aktuellt att tillämpa bestämmelserna om invändning om bättre rätt från tredje man m.m. i 4 kap. 20–22 §§ UB.

Inte heller bestämmelsen om utmätningens ordningen i 4 kap. 3 § andra stycket UB kommer att tillämpas vid ianspråktagande. Vid utmätning gäller att Kronofogdemyndigheten, av utmätningensbar egendom, först och

främst bör utmäta sådan egendom som kan användas till fordringens betalning med minsta kostnad, förlust eller annan olägenhet för gäldenären. Bestämmelsen kan emellertid inte komma att tillämpas vid ett ianspråktagande, eftersom det inte finns någon annan egendom än fordonet som kan komma i fråga för ianspråktagande. I det utsokningsmål i vilket ianspråktagandeåtgärden vidtas är det ju den registrerade ägaren som är gäldenär. Eventuell annan egendom hos den civilrättslige ägaren kan inte dras in i handläggningen av det målet.

Det som föreskrivs i annan lag om utmätning ska tillämpas även för ianspråktagande. Därmed blir exempelvis bestämmelserna i 8 och 9 §§ förmånsrättslagen (1970:979) om förmånsrätt på grund av utmätning tillämpliga, vilket dels innebär att ett beslut om ianspråktagande ges förmånsrätt i den ianspråktagna egendomen, dels att ianspråktagandet ges företräde framför en senare utmätning.

Likaså kommer bestämmelserna i konkurslagen (1987:672) om utmätning vid konkurs, 3 kap. 7 och 8 §§, och om återgång av utmätning, 4 kap. 13 §, att bli tillämpliga. Om den civilrättslige ägaren har försatts i konkurs får ett fordon som tillhör gäldenären i konkursärendet, dvs. ingår i konkursboet, inte tas i anspråk hos den registrerade ägaren av fordonet som är gäldenär i utsokningsmålet. Ett ianspråktagande som sker i strid med detta är således utan verkan. Om däremot ett ianspråktagande har skett hos den registrerade ägaren innan ett beslut om konkurs har meddelats mot den civilrättslige ägaren, ska verkställigheten fortgå utan hinder av konkursen, om inte något annat följer av 3 kap. 8 § andra eller tredje stycket samma paragraf.

Bestämmelserna i lagen (2001:184) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet och i 34 kap. offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) tillämpas även för ianspråktagande, jfr avsnitt 6.1.4.

3 §

Uppgiften om Kronofogdemyndighetens beslut ska registreras. Enligt 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister förs det i registret in uppgifter som avser motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa, behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon, m.m. I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas. Uppgifter förs också in om beslut om trängselskatter och tilläggsavgifter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt. Redan i dag förs således uppgifter om felparkeringar och trängselskatter in.

Personuppgifter får enligt samma paragraf endast föras in i registret för de ändamål som anges i 5 § lagen om vägtrafikregister. Ett av de ändamål som anges där är tillhandahållande av uppgifter för verksamhet för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, jfr avsnitt 6.1.5. Genom att uppgiften om beslutet förs in i vägtrafikregistret blir den också lätt tillgänglig bl.a. för polisen, som exempelvis kan tänkas påträffa fordonet vid en flygande inspektion eller vid annan kontroll av fordon eller trafik. Regeringen erinrar här om Kronofogdemyndighetens underrättelseskyldighet enligt 4 kap. 3 § utsoknings-

Prop. 2013/14:176 förordningen (1981:981). Frågan har berörts under avsnitten 6.1.4 och 6.1.5.

Ikraftträdandebestämmelser

Lagen träder i kraft den 1 juli 2014, men tillämpas inte på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

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

2 a §

Paragrafen, som är ny, innehåller ett normgivningsbemyndigande som ger regeringen möjlighet att meddela föreskrifter om rätt för staten eller en kommun att i vissa fall flytta felparkerade fordon vars registrerade ägare har obetalda och förfallna felparkeringsavgifter som uppgår till ett visst minsta belopp. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.2.

6 §

Tredje stycket är nytt och innehåller bestämmelser om avräkning i det fall ett fordon som har flyttats enligt 2 § fjärde stycket har tillfallit den myndighet som verkställt flyttningen. Om det finns ett övervärde i fordonet efter det att flyttningskostnaderna är betalade, ska detta övervärde tillgodoräknas fordonsägaren genom avräkning på dennes obetalda och förfallna felparkeringsavgifter. Av 13 § förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall följer att en värderingsman ska anlitas om fordonets värde ska avräknas vid beräkningen av flyttningskostnaderna. Denna värdering kan även ligga till grund för en eventuell avräkning av fordonsägarens felparkeringsavgifter. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.3.

8 §

I första stycket, som innehåller bestämmelser om att ett flyttat fordon inte behöver lämnas ut förrän flyttningskostnaderna har betalats, görs ett tillägg med innebörden att statens eller kommunens fordran på en fordonsägare avseende flyttningskostnaderna har företräde framför fordringar på skatter och avgifter vid exekutiv försäljning av fordonet. Förslaget om att införa en möjlighet för Kronofogdemyndigheten att ta ett fordon i anspråk för vissa fordonsrelaterade skulder samt verkställighetsförfarandets företräde ska alltså inte medföra att myndigheten avstår från ett flyttningsbeslut på den grunden att möjligheten att få betalt för flyttningskostnaden minskar.

I andra stycket, som är nytt, stadgas att ett fordon som flyttats med stöd av 2 a § inte behöver lämnas ut förrän förfallna felparkeringsavgifter avseende fordonet samt övriga förfallna och obetalade felparkeringsavgifter har betalats. Görs inte det, har alltså staten eller

kommunen möjlighet att kvarhålla fordonet till dess att det tillfaller myndigheten enligt bestämmelserna i 6 §. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.4. Prop. 2013/14:176

Ikraftträdandebestämmelser

Lagen träder i kraft den 1 juli 2014, men tillämpas inte på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Sammanfattning av Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport

Den 28 maj 2009 inkom Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten gemensamt med rapporten Förslag till åtgärder för minskning av restförförda fordonsrelaterade skulder och för att motverka användningen av bilmålvakter. Myndigheternas gemensamma förslag syftade till att försvåra verksamheten med bilmålvakter och minska antalet fordonsrelaterade skulder. Förslaget innebar att en legal panträtt skulle införas i det fordon som föranlett skulden för stat och kommuns fordran på trängselskatt, fordonsskatt och felparkeringsavgift. Vidare skulle stat och kommun få flytta ett felparkerat fordon vars registrerade ägare hade obetalda felparkeringsavgifter på mer än 10 000 kronor. Fordonet skulle inte behöva lämnas ut förrän skulderna betalats. Användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) skulle gälla även om den obetalda fordonsskatten avsåg tid före det närmast föregående beskattningsåret. Ett enhetligt sanktionssystem för fordonsskatt och trängselskatt skulle också införas. Transportstyrelsen skulle ges möjlighet att vägra registrering av ägare till fordon, om den nye ägaren sedan tidigare hade obetalda fordonsrelaterade skulder på ett betydande belopp. I promemorian påtalades även behovet av att skärpa bötesstraffen hänförliga till användningen av ett fordon som är belagt med användnings- eller körförbud, eller som är avställt.

Vägtrafikskattelag (2006:227)

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §

Ett skattepliktigt fordon får inte användas, om fordonsskatten inte har betalats inom den tid som har bestämts enligt denna lag. Användningsförbudet gäller till dess skatten har betalats.

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

1. skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret,

2. skatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 4 kap. 6 § eller avser ytterligare skatt som har beslutats efter ägarbytet, eller

3. skatt för vilken anstånd med betalningen gäller.

Om det finns särskilda skäl, ska Skatteverket medge att ett visst fordon får användas trots bestämmelserna i första stycket.

Ett skattepliktigt fordon får inte användas, om fordonsskatten inte har betalats inom den tid som har bestämts enligt denna lag. Användningsförbudet gäller till dess skatten har betalats.

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

1. upphävd genom XXXX:XXX,

2. skatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 4 kap. 6 § eller avser ytterligare skatt som har beslutats efter ägarbytet, eller

3. skatt för vilken anstånd med betalningen gäller.

Om det finns särskilda skäl, ska Skatteverket medge att ett visst fordon får användas trots bestämmelserna i första stycket.

8 kap.

4 a §

Staten har när fordringen antecknats i vägtrafikregistret panträtt i det fordon som föranlett debiteringen för fordran på fordonsskatt som avses i 1 kap. 1 §. Vid verkställighet enligt utsökningsbalken eller konkurs jämföras sådan panträtt med handpanträtt.

Panträtten gäller inte om en ny ägare till fordonet registrerats senast från och med den dag som fordringen antecknats i vägtrafikregistret.

Panträtten består till dess att fordringen betalats eller preskriberats, eller fordonet sålts exeku-

tivt. Panträtten upphör dock om fordonet tillfallit staten eller kommunen enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon eller om fordonet är uttjänt och har förvärvats för skrotning enligt bilskrotningsförordningen (2007:186).

Panten får vid verkställighet enligt utsökningsbalken tillgodogöras i den ordning som gäller för utmätt egendom.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.
 2. För skatter som beslutats innan ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 a §

Staten har när fordringen antecknats i vägtrafikregistret panträtt i det fordon som föranlett debiteringen för felparkeringsavgifter som avses i 2 §. Vid verkställighet enligt utsökningsbalken eller konkurs jämställs sådan panträtt med handpanträtt.

Panträten gäller inte om en ny ägare till fordonet registrerats senast från och med den dag som fordringen antecknats i vägtrafikregistret.

Panträten består till dess att fordringen betalats eller preskriberats, eller fordonet sålts exekutivt. Panträten upphör dock om fordonet tillfallit staten eller kommunen enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon eller om fordonet är uttjänt och har förvärvats för skrotning enligt bilskrotningsförordningen (2007:186).

Panten får vid verkställighet enligt utsökningsbalken tillgodogöras i den ordning som gäller för utmätt egendom.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

2. För avgifter som påförts innan ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

23 §

Om skatt eller avgift enligt denna lag inte betalas i rätt tid, ska den lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp.

Om skatt eller avgift enligt denna lag inte betalas i rätt tid, ska den lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp.

Staten har, när fordringen antecknats i vägtrafikregistret panträtt i det fordon som föranlett debiteringen för trängselskatt som avses i 11 §. Vid verkställighet enligt utsökningsbalken eller konkurs jämföras sådan panträtt med handpanträtt.

Panträten gäller inte om en ny ägare till fordonet registrerats senast från och med den dag som fordringen antecknats i vägtrafikregistret.

Panträten består till dess att fordringen betalats eller preskriberats, eller fordonet sålts exekutivt. Panträten upphör dock om fordonet tillfallit staten eller kommunen enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon eller om fordonet är uttjänt och har förvärvats för skrotning enligt bilskrottningsförordningen (2007:186).

Panten får vid verkställighet enligt utsökningsbalken tillgodogöras i den ordning som gäller för utmätt egendom

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

För skatter som beslutats innan ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon som är uppställda i strid med gällande föreskrifter och vars ägare enligt vägtrafikregistret har obetalda och förfallna skulder på ett betydande belopp avseende avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

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. 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 flyttas med stöd av 2 a § och som därefter tillfaller kommun eller stat enligt första stycket 1 – 3 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.

8 §

Fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats behöver inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt 7 § betalats.

Vid exekutiv försäljning har kostnader enligt 7 § företräde framför sådan legal pant som avses i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (1976:206) om felparkeringsavgift och lagen (2004:629) om trängselskatt. Fordon som flyttats med stöd av

2 a § behöver inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt första stycket samt de avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift som är förfallna till betalning har betalats. Andra stycket gäller inte när fordonet är utmätt.

Förteckning över remissinstanser vid remissbehandlingen av rapporten

Prop. 2013/14:176
Bilaga 3

Följande remissinstanser inkom med yttranden: Justitieombudsmannen, Hovrätten för Västra Sverige, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Stockholms län Länsrätten i Örebro län, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Skåne län, Datainspektionen, Skatteverket, Konsumentverket, Regelrådet, Sveriges Kommuner och Landsting, Stockholms kommun, Malmö kommun, Stockholms Universitet, Lunds universitet, Sveriges advokatsamfund, SVEPARK, Sveriges Försäkringsförbund, Trafikförsäkringsföreningen, Svenska Bankföreningen, Riksbilar AB (AVIS), Motorbranschens Riksförbund Motormännens Riksförbund (Motormännen), Sveriges MotorCyklister (SMC), Finansbolagens Förening och Bil Sweden.

Följande remissinsatser svarade inte: Göteborgs kommun, Strömstads kommun, Näringslivets nämnd för regelgranskning, Svenska Kommunalarbetareförbundet, Hertz Biluthyrning, Europeisk Biluthyrning AB (Europcar) och Motorbranschens Riksförbund.

Lagförslag i promemorian Fordonsrelaterade skulder (Ds 2012:7)

Lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för

1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,

2. statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), och

3. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

2 § Om gäldenären vid indrivning av sådana fordringar som anges i 1 § saknar utmättningsbara tillgångar, får Kronofogdemyndigheten besluta att ta i anspråk det fordon som skatten eller avgiften avser för betalning av gäldenärens skuld.

Ett beslut enligt första stycket har samma verkan som ett beslut om utmätning.

3 § Ett beslut om att ta ett fordon i anspråk ska ändras när det finns anledning till det.

4 § Kronofogdemyndighetens beslut att ta ett fordon i anspråk enligt denna lag får överklagas till tingsrätt. När ett beslut överklagas tillämpas 18 kap. utsökningsbalken om överklagande.

5 § Uppgift om Kronofogdemyndighetens beslut ska föras in i vägtrafikregistret enligt 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013, men tillämpas inte på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

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

Prop. 2013/14:176
Bilaga 4

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

dels att 6 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 2 a §.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

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

6 §¹

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.

Fordonsvrak som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

Värdet av ett fordon som flyttas 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.

¹ Senaste lydelse 2003:637.

Fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats behöver inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt 7 § betalats.

Ett fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats behöver inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt 7 § betalats. Vid exekutiv försäljning har kostnader enligt 7 § företräde framför sådan fordran som avses i lagen (2012:xxx) 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.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013, men tillämpas inte på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanser vid remissbehandlingen av promemorian

Prop. 2013/14:176
Bilaga 5

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden: Regelrådet, Justitieombudsmannen, Hovrätten för Västra Sverige, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Förvaltningsrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Karlstad, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Konsumentverket, Datainspektionen, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Skåne län, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Stockholms Universitet, Trafikverket, Transportstyrelsen, Stockholms kommun, Göteborgs kommun, Malmö kommun, Strömstads kommun, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges advokatsamfund, SVEPARK, Svensk Försäkring, Trafikförsäkringsföreningen, Svenska Bankföreningen, Svenska Kommunalarbetareförbundet, Motorbranschens Riksförbund Motormännens Riksförbund (Motormännen), Sveriges MotorCyklister (SMC), Finansbolagens Förening, Svensk Inkasso och Föreningen Sveriges Kronofogdar.

Följande remissinstanser har inte svarat: Näringslivets Regelnämnd, Svenska transportarbetareförbundet, First Rent A Car AB (Hertz), Sweden Rent a Car AB, (tidigare Riksbilar AB och AVIS) Europeisk Biluthyrning AB (Europcar), Rekonstruktör- och konkursförvaltar-kollegiet (REKON) i Sverige.

Utdrag ur 2011 års vägtullsutrednings slutbetänkande

Ianspråktagande av fordon

Utredningens förslag: Om en gäldenär som är betalningsskyldig för trängselskatt eller infrastrukturavgifter samt förseningsavgift och tilläggsavgift vid utmätning saknar utmätningsbara tillgångar, ska Kronofogdemyndigheten få ta i anspråk det fordon som gett upphov till skatterna och avgifterna oavsett vem som äger fordonet.

Inom Regeringskansliet bereds för närvarande frågan om ianspråktagande av fordon för fordonsrelaterade skulder, se Ds 2012:7.

Betalas inte en skuld avseende trängselskatt eller infrastrukturavgift ska de lämnas för indrivning. Det kan resultera i att Kronofogdemyndigheten beslutar om utmätning i gäldenärens, dvs. ägarens, lön eller egendom. En förutsättning för att utmätning ska kunna ske är enligt bestämmelserna i 4 kap. utsökningsbalken att egendomen tillhör gäldenären eller ska anses göra det. I princip kan ett fordon som föranlett debiteringen av skatt eller avgift om gäldenären äger det utmätas på samma sätt som annan egendom som tillhör gäldenären.

Det förekommer emellertid att någon är registrerad som ägare till ett fordon i syfte att fordonets civilrättslige ägare ska kunna dra sig undan betalningsansvaret för skatter och avgifter. I dessa situationer saknar den registrerade ägaren i princip alltid utmätningsbara tillgångar.

Av detta skäl föreslås i promemorian Ds 2012:7 att, i de fall då gäldenären saknar utmätningsbara tillgångar, fordonet som skulderna avser ska få tas i anspråk oavsett vem som äger det.

Under avsnitt 5.1.7 i promemorian görs bedömningen att det i nuläget inte bör införas en möjlighet till ianspråktagande av fordon för skulder avseende trängselskatt, bland annat eftersom utredningen har i uppdrag att göra en översyn av delar av regelverket för uppbörd av trängselskatt.

De skäl som har redovisats ovan gör sig även gällande i fråga om trängselskatt och infrastrukturavgifter. Detta inte minst eftersom det finns cirka 100 gäldenärer som har skulder som avser trängselskatt om sammanlagt cirka 20 miljoner kronor. Utredningen föreslår därför att de i Ds 2012:7 föreslagna reglerna ska göras tillämpliga på trängselskatt och infrastrukturavgift samt förseningsavgift och tilläggsavgift.

Förslag till lag om ändring i lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt Ds 2012:7

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för

1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,

2. statens fordringar på fordonskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), och

3. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för

1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,

2. statens fordringar på fordonskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227),

3. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, och

5. statens fordringar på avgift enligt lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014, men tillämpas inte på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanser vid remissbehandlingen av slutbetänkandet

Följande remissinstanser inkom med yttranden: Justitieombudsmannen, Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Linköping, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Konsumentverket, Datainspektionen, Stockholms Handelskammare, Juridiska Institutionen Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Ekonomistyrningsverket, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Alingsås kommun, Gnesta kommun, Göteborgs kommun, Huddinge kommun, Kungsbacka kommun, Lidingö kommun, Linköpings kommun, Malmö kommun, Mölndals kommun, Solna kommun, Stockholms kommun, Sundbybergs kommun, Uppsala kommun, Vellinge kommun, Landstinget i Uppsala län, Stockholms läns landsting, Västra Götalands läns landsting, BIL Sweden, Göteborgsregionens Kommunalförbund, Svenska Journalistförbundet, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Svensk Handel, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Landsting, Transportindustriförbundet och Västtrafik.

Regelrådet, Eslövs kommun, Falkenbergs kommun, Motala kommun, Upplands Väsby kommun, Skåne läns landsting avstod från att yttra sig.

Följande remissinsatser svarade inte:

Därutöver inkom Sydsvenska Industri- och Handelskammaren och TransportGruppen med yttrande.

Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

Förslag till lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för betalning av

1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
2. statens fordringar på trängselskatt eller avgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt,
3. statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), och
4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

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 tillämpas i övrigt bestämmelserna om utmätning i utsökningsbalken. Det som föreskrivs i annan lag om utmätning tillämpas även för ianspråktagande.

3 § Uppgift om Kronofogdemyndighetens beslut ska föras in i vägtrafikregistret enligt 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2014, men tillämpas inte på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

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 6 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

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

6 §¹

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 kunngörelse 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 flyttas 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.

¹ Senaste lydelse 2003:637.

8 §

Fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats behöver inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt 7 § betalats.

Ett fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats behöver inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt 7 § betalats. Vid exekutiv försäljning har kostnader enligt 7 § företräde framför sådan fordran som avses i lagen (2014:xxx) 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.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2014, men tillämpas inte på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2014-01-22

Närvarande: F.d. justitieråden Torgny Håstad och Sten Heckscher samt justitierådet Göran Lambertz.

Fordonsrelaterade skulder

Enligt en lagrådsremiss den 19 december 2013 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter,
2. lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Susanna Broms, biträdd av ämnesrådet Frank Walterson.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

Inledning

Lagrådet har förståelse för behovet av en lag som effektiviserar indrivningen av fordonsrelaterade skulder. Lagrådet har dock invändningar mot de remitterade förslagens utformning.

Förslaget till lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

2 §

Förslaget till 2 § bygger på regleringen i 2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen, 8 § lagen om trängselskatt och 4 § felparkeringslagen om att den som har registrerats som ägare av ett fordon är ansvarig för betalning av vägtrafikskatt, trängselskatt och felparkeringsavgift. Enligt vägtrafikskattelagen och trängselskattelagen är också den som bör vara antecknad som ägare ansvarig, d.v.s. den verkliga ägaren. Enligt 2 § felparkeringslagen är dessutom den som har överträtt en parkeringsföreskrift ansvarig. Detta kompletterande ansvar har inte återgetts på ett klargörande sätt i remissen (s. 14 f., 19 yn och 65 y).

När skatter och avgifter har blivit restförda på ett visst fordon, är tanken att ett utskökningsmål ska öppnas mot den registrerade ägaren. I de fall där det finns stora fordonsrelaterade skulder är den registrerade ägaren inte sällan en s.k. målvakt, medan den verkliga ägaren är okänd för myndigheterna. Enligt 4 kap. 12 § utskökningsbalken (UB) kan målet fullföljas mot den registrerade ägaren, även om denne saknar känt hemvist och det inte kan klarläggas var han uppehåller sig. Ett framgångsrikt resultat förutsätter dock att det aktuella fordonet kan påträffas eller att det redan har omhändertagits med stöd av lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

Enligt 2 § första stycket får Kronofogdemyndigheten vid indrivning av fordringar enligt 1 § (felparkeringsavgifter, trängselskatter och fordonskatter) besluta att (normalt i mål mot den registrerade ägaren) 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 UB. Enligt 2 § andra stycket ska i fråga om ianspråktagande enligt första stycket i övrigt tillämpas bestämmelserna om utmätning i utskönningsbalken, och det som föreskrivs i annan lag om utmätning ska tillämpas även för ianspråktagande.

Att ett fordon *tas i anspråk* avses inte betyda att det *utmäts*.

Eftersom ianspråktagandet ska leda till att fordonet säljs för betalning av fordringarna enligt 1 § och bestämmelserna om utmätning i UB och i annan lag ”i övrigt” ska tillämpas, uppstår frågan vad det är för skillnad mellan ianspråktagande och utmätning av fordonet. Varför föreslås ett nytt rättsinstitut med samma verkan som ett rättsinstitut som redan finns?

Förklaringen kan vara att det remitterade förslaget i 2 § första stycket innehåller dels en särregel i punkt 1 som åsidosätter utmättningsordningen i 4 kap. 3 § andra stycket UB, dels en särregel i punkt 2 som går utöver förutsättningarna om gäldenärens styrkta äganderätt eller ansedda (presumerade) äganderätt i 4 kap. 17 respektive 18 §.

Att fordonet ska tas i anspråk bara om gäldenären saknar (egna) utmättningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulden är i viss mån förståeligt, eftersom det enligt punkt 2 förutsätts att fordonet tillhör en annan. Men är det så angeläget att ha denna begränsning, om utgångspunkten för remissen är att den verkliga ägaren har uppdragit åt gäldenären att registrera sig som ägare i syfte att de fordonsrelaterade avgifterna inte ska behöva betalas? Är det då inte snarare naturligt att just fordonet i första hand tas i anspråk för betalning? Med förslagets utformning blir det ibland nödvändigt att utföra en tillgångsundersökning hos den registrerade ägaren, vilket kan fördröja och onödigt betunga målet (jfr s. 31 y). Lagrådet anser att det inte skulle vara något problem att stryka punkten 1 i första stycket. I praktiken blir resultatet ändå detsamma i målvaktsfallen, eftersom målvakten i allmänhet saknar andra tillgångar. Det spelar med andra ord ingen roll om UB i denna del är tillämplig; fordonet kommer i normalfallet ändå att tas i anspråk för betalning.

Det andra här förmodade skälet till att fordonet inte ska utmätas är alltså att regeringen inte velat rucka på förutsättningarna för utmätning av lösöre som de framgår av 4 kap. 17 och 18 §§ UB. Men i *realiteten* ruckar remissen just på dessa förutsättningar genom förslaget om en särskild lag med i allt väsentligt samma rättsverkan. Balken hålls dock i helgd och tillämpas bara när gäldenären äger eller kan presumeras äga utmättningsobjektet.

Lagrådet kan godta att regleringen sker i annan lag än UB, varvid UB inte heller behöver betungas med det som står i 1 och 3 §§ förslaget. Men resultatet kunde, med slopande av andra stycket i 2 §, i och för sig uppnås enklare genom att det i 2 § första stycket skrevs följande: ”Vid indrivning av sådana fordringar som anges i 1 § får Kronofogdemyndigheten *utmäta* det fordon etc.”

Trots att det i remissens 2 § andra stycket står att UB:s och andra lagars bestämmelser ska tillämpas anför regeringen i remissen att vissa av UB:s regler inte blir tillämpliga. Det gäller ”bl.a.” bestämmelserna om

beneficium (5 kap. UB) och bestämmelserna om gäldenärens äganderätt i 4 kap. 17–19 §§ och 20–22 §§ (s. 33). Eftersom det i det första stycket står att fordonet får tas in anspråk (i realiteten utmätas) fastän det ska vara klart att den registrerade ägaren inte äger fordonet och det i andra stycket står att UB:s regler *i övrigt* är tillämpliga i detta avseende, framstår inte bestämmelserna i 4 kap. 17–22 §§ som något problem; dessa är åsidosatta genom första stycket 2. Men det kan krävas att det görs klart för rättstillämparna i vilken mån UB:s regler trots lagtexten inte ska tillämpas. Nu lämnas många svävande besked om detta i remissen (s. 33 och 66: "bl.a.", "vissa", "beroende på omständigheterna i det särskilda fallet").

Vad gäller det i kommentarerna preciserade undantaget för beneficiereglerna motiveras det (s. 33 f.) med att dessa gäller endast gäldenärens egendom och att den verkliga ägaren frivilligt har ställt sig utanför det skydd som beneficiereglerna är avsedda att ge samt att denne dessutom inte är part i målet. Det anförs också att, om det samtidigt pågår mål mot den registrerade och den verkliga ägaren, det första beslutet får företräde; den verkliga ägaren riskerar då att inte få sitt behov av fordonet prövat ens i sitt eget mål.

Undantag av detta ingripande slag borde framgå av lagtexten. Om det i denna anges att UB:s regler ska tillämpas vid ianspråktagande hos den registrerade ägaren, betyder det rimligen att även beneficiereglerna är tillämpliga, trots att den registrerade inte är den verkliga ägaren. Eftersom den registrerade ägaren (målvakten) enligt avtalet med den verkliga ägaren inte alls har tillgång till fordonet, kommer beneficiereglerna emellertid aldrig att leda till ett undantag. Till slut skulle det alltså inte spela någon roll om dessa regler vore tillämpliga i målet mot den registrerade ägaren. Men hans behov skulle behöva utredas, och det kan vara ett skäl för ett i lagtexten nämnt undantag.

På s. 36 f. står att 9 kap. 10 § UB om försäljning av egendom som innehas med förbehåll om återtaganderätt kommer att tillämpas. Detta skulle betyda att fordonet får säljas endast om köpeskillingen förslår till betalning av kreditgivarens fordran eller försäljningen med kreditgivarens samtycke sker med förbehåll för hans eller hennes rätt enligt avtalet (se även s. 40 m). På s. 38 f. står emellertid att bl.a. den som har sålt ett fordon på kredit med återtaganderätt kan bli tvungen att betala skulderna för att fritt kunna disponera fordonet, vilket motiveras med att situationen skulle vara jämförbar med att fordonet sjunkit i värde på grund av misskötsel av vårdplikten. Hänvisning kunde ha gjorts även till att nödvändiga reparationer kan ge retentionsrätt som gäller framför en creditsäljares eller leasegivares återtaganderätt (se NJA 1987 s. 312 och 1936 s. 650 på s. 657 f.) utan att detta har föranlett någon inskränkning av 9 kap. 10 § UB. Men om ett ianspråktagande enligt 2 § alltid ska kunna göras med åsidosättande av 9 kap. 10 § UB (fordonet säljs obelastat) är det inte riktigt att i remissen skriva att 9kap. 10 § UB är tillämplig vid ianspråktagande.

Det anförda visar att bestämmelsen i andra stycket är otydlig som den nu är utformad. Något annat är knappast tillfredsställande än att de undantag som ska gälla från regeln om att UB ska tillämpas anges uttryckligen i lagen.

När det gäller den verkliga ägaren är det en fiktion att denne skulle ha avstått från beneficieskyddet. Emellertid har han genom målvaktskonstruktionen sökt kringgå rättsordningen, och det finns en koppling mellan detta beteende och fordonet. Detta kan vara en tillräcklig grund för att hans behov av fordonet inte alls beaktas vid ianspråktagandet i ett mål mot målvakten. Att den verkliga ägaren inte är part i målet mot målvakten framstår däremot som en rent formell och inte tillräcklig motivering för att hans behov av fordonet kan helt förbigås.

I avsnittet om i vad mån UB:s regler ska tillämpas vid ianspråktagande enligt 2 § anförs att en av avsikterna med förslaget är att en vindikationstalan eller en talan om bättre rätt inte ska inverka på själva ianspråktagandet. Även om (i själva verket endast om) fordonet tillhör någon annan än den registrerade ägaren, kan fordonet tas i anspråk. I så fall råder, framhålls det, ett förfogandeförbud, d.v.s. ”den civilrättslige ägaren har inte rätt att förfoga över fordonet”. Detta sägs innebära att den som har framgång i en tvist om bättre rätt till ett ianspråktaget fordon måste betala de utestående skulder som utgjort grunden för ianspråktagandet för att kunna förfoga över fordonet (s. 33 m). Uttalandet rörande förfogandeförbudets verkan mot den civilrättslige ägaren är knappast riktigt. Det är gäldenären i målet som drabbas av förfogandeförbudet (4 kap. 29 § UB). Men enligt 2 § första stycket 2 ska annans äganderätt inte beaktas, oberoende av förfogandeförbudet.

Av förslaget till 2 § första stycket 2 följer att fordonet inte får tas i anspråk (i realiteten utmätas) annat än om det har utretts att fordonet varken ägs eller kan anses ägas av den registrerade ägaren. Detta medför att det i målet mot den registrerade ägaren måste utredas, huruvida någon annan är eller ska anses som ägare i UB:s mening (inte i trafiklagstiftningens). Om den registrerade ägaren påstår att det är han som har använt fordonet – vilket han kan tänkas påstå eftersom han redan i egenskap av registrerad ägare ansvarar för skulderna – och kanske t.o.m. kan uppvisa en passande reservnyckel, får fordonet antas ha varit i hans besittning. I så fall kan fordonet inte tas i anspråk enligt den föreslagna lagen, eftersom han enligt 4 kap. 18 § UB presumeras vara ägare. Vore det inte av detta skäl, och för att lätta på äganderättsutredningens omfattning, bättre att i 2 § första stycket 2 ange att vid indrivning av fordonsrelaterade fordringar berört fordon får tas i anspråk (utmätas) för betalning av gäldenärens skuld *oavsett om han i UB:s mening äger eller anses äga fordonet?*

I vissa fall går förslaget anmärkningsvärt långt. På s. 31 m står att regleringen ska omfatta endast situationer med fordonsmålvakter och inte leda till att fordon tas i anspråk i andra situationer där det inte är motiverat. I lagtexten finns emellertid ingen begränsning till fordonsmålvakter, och på alla punkter där undantag har aktualiserats av remissinstanser (fordon sålda med återtagandeförbehåll, leasingfordon, korttidsuthyrda fordon, nyligen köpta fordon) anförs i remissen, t.o.m. där resultatet betecknas som ”förvisso olyckligt” (s. 42 n), att fallen måste inkluderas och att drabbade rättsinnehavare får nöja sig med att söka sitt åter av den registrerade ägaren (se s. 38 ff.). Lagrådets intryck är att regeringen bagatelliserar olägenheterna och inte på allvar har undersökt om vissa undantag skulle kunna införas i 2 § utan att ändamålet med remissen hotas påtagligt.

En förvärvare – som på s. 40 n sägs ”i princip” inte ha något ansvar för tidigare uppkomna skulder på fordonet – skulle t.ex. kunna slippa ansvar för skulder uppkomna under en viss tid före förvärvet, då uppgifter om skulderna inte går att få eller är svårtillgängliga. Den uttalade farhågan för en serie skenöverlåtelser (s. 43 ö) skulle kunna mötas med en regel om att skyddet gäller endast en eller ett par förvärvare inom en ettårsperiod.

Vidare borde det mer förutsättningslöst övervägas att från 2 § första stycket göra ett undantag bl.a. för fordon belastade med återtaganderätt eller leasingförbehåll, dels därför att det enligt remissen är ovanligt att de tyngst belastade fordonen innehåller sådana förbehåll (s. 40 y), dels därför att den som anlitar målvakter knappast skulle vilja skylta i fordonregistret som kreditsäljare eller leasegivare.

Uttalandet på s. 45 f. att förslaget inte strider mot proportionalitetskravet i EKMR framstår inte som alldeles övertygande; relationen till RF berörs över huvud taget inte.

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

6 §

Enligt nu gällande lydelse ”tillfaller” ett fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats (efter att ha flyttats dit på grund av felparkering) kommunen eller staten beroende på vem som flyttat fordonet, om ägaren inte hämtat fordonet inom en månad efter personlig delgivning eller inom tre månader efter kungörelsedelgivning eller om ägaren får anses ha uppgett sin rätt till fordonet.

I ett nytt andra stycke föreslås att värdet av ett fordon som har flyttats på grund av felparkering och som därefter tillfaller kommunen eller staten enligt första stycket ska, efter det att kostnaderna för flyttningen m.m. har betalats, tillgodoräknas ägaren genom avräkning mot dennes obetalda och förfallna avgifter enligt lagen om felparkeringsavgift, varvid avräkning i första hand ska ske mot de äldsta skulderna.

Vem som ska anses vara fordonets ägare och som sålunda ska delges en underrättelse och som ska tillgodoräknas fordonets värde är i viss mån reglerat i lagens 1 § andra stycket. Där saknas emellertid den grundläggande regeln, som finns bara i 4 § felparkeringslagen. Flyttningsslagen borde kompletteras i detta hänseende.

I de flesta fall lär fordonet vara mindre värt än de uppkomna flyttningskostnaderna och felparkeringsavgifterna, varför avräkningen enligt andra stycket leder endast till en minskning av den registrerade ägarens felparkeringsskuld. Men det kan förekomma att fordonet är mer värt än nämnda kostnader och skulder utan att ägaren har hört av sig eller får anses ha uppgett sin rätt till fordonet. Om den registrerade ägaren saknar känd adress och inte heller hör av sig inom tre månader från kungörelsedelgivning, kan detta helt enkelt bero på att han inte har observerat kungörelsen. Han kan då inte anses ha gett upp sin rätt. Att inte svara på kungörelsedelgivning kan inte ens enligt förslagets egen uppläggning innebära att den registrerade ägaren ger upp sin rätt; i så fall

hade punkt 3 inte behövts. Men vad ska i så fall ske med övervärdet på bilen, vilket i vissa fall kan vara avsevärt (jfr s. 50 x)?

Härom finns ingen reglering i flyttningslagen; att äganderätten till fordonet enligt 7 § andra stycket övergår till kommunen eller staten när det tillfaller någon av dem enligt 6 § betyder inte i sig att ersättning inte ska utgå för ett övervärde. I proposition 1967:107 s. 45 anförs emellertid: "När de angivna tidsfristerna löpt ut utan att någon gjort gällande sin rätt till fordonet måste, likaväl som när ägaren tidigare uppenbarligen uppgivit sin rätt, fordonet betraktas som herrelöst." Detta synes innebära att kommunen eller staten inte skulle behöva redovisa ett övervärde till någon.

Lagrådet finner avsaknaden av en regel om redovisning av övervärde, i andra fall än då ägaren bevisligen har mottagit underrättelse om att fordonet flyttats och kommer att betraktas som övergivet om kostnaderna och parkeringsavgifterna inte betalas inom viss tid, som stötande. Det finns inget beaktansvärt allmänt intresse för att fordonets övervärde (som kan vara avsevärt och tillkomma exempelvis en leasegivare eller kredit-säljare som inte utsett målvakten) ska kunna exproprieras utan ersättning (förverkas). I detta sammanhang noteras att remissen (s. 36 m) rörande ianspråktagandelagen utgår från att ett överskott ska betalas till den berättigade. Det vore anmärkningsvärt om skyldigheten att redovisa ett överskott skulle vara beroende av huruvida fordonet har flyttats eller inte flyttats med stöd av flyttningslagen. Lagrådet noterar också att det i rutan på s. 51 står att, om det uppkommer ett överskott vid försäljning enligt flyttningslagen, detta ska tillgodoräknas ägaren "i första hand genom avräkning" mot flyttkostnaderna och felparkeringsavgifter (se även s. 69 m). Nu är det väl inte överskottet (utan likviden) som avräknas mot kostnaderna och skulderna, eftersom man inte vet om det föreligger ett överskott förrän en sådan avräkning har skett. Uttalandet antyder emellertid att ett överskott ska utges till någon (jfr "i första hand").

Följdfrågan blir till vem ett övervärde ska utges. Den omständigheten att någon är registrerad ägare medför att vederbörande är ansvarig i vissa specificerade hänseenden. Men det betyder inte att personen i andra hänseenden alltid ska anses som ägare. I kommentaren till ianspråktagandelagen anförs att den registrerade ägaren inte är rätt mottagare av ett överskott, eftersom den registrerade ägaren har utretts inte vara den verkliga ägaren (s. 36 m). Enligt allmänna principer, som ligger till grund för skuldebrevslagen (se NJA II 1936 s. 61) har en gäldenär att på egen risk pröva vem som är borgenären. Vid oklarhet om detta kan gäldenären emellertid befria sig från sin skuld genom att nedsätta betalningen hos myndighet enligt lagen 1927:56. Detsamma gäller om borgenären inte kan nås med en betalning, vilket ofta torde vara fallet om ett övervärde enligt flyttningslagen ska redovisas till den verkliga ägaren. Om ingen har visat sin rätt till de nedsatta medlen inom tio år och det då inte heller pågår någon prövning mellan två pretender, tillfaller dessa enligt 1927 års lag nedsättaren.

Dessa bestämmelser kunde läggas till grund för regleringen av övervärden enligt flyttningslagen. Däremot är det tivelaktigt att 13 kap. 7 § UB, som remissen hänvisar till på s. 36 y, är tillämplig när det är ostridigt att någon har en fordran på ett övervärde men denne är oanträffbar eller tvist råder mellan olika pretender.

Prop. 2013/14:176 Särskilt om ett övervärde ska redovisas till den verkliga ägaren, måste
Bilaga 10 det vid utformningen av lagen beaktas att begreppet ägare kan komma att
syfta på olika personer.

Lagrådet anser dessutom att bestämmelserna i 6–8 §§ om innehållanderätt, ”tillfallande” (försäljningsrätt), avräkning av kostnader och skulder mot fordonets värde samt företrädet i avräkningshänseende mellan olika fordonsrelaterade skulder kunde ha strukturerats bättre.

Sammanfattning

Lagrådet anser att förslagen bör överarbetas grundligt innan en proposition avlämnas till riksdagen.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 mars 2014.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Björklund, Bildt, Ask, Erlandsson, Hägglund, Borg, Billström, Adelson Liljeroth, Björling, Ohlsson, Norman, Attefall, Engström, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Ullenhag, Ek, Löf, Svantesson.

Föredragande: statsrådet Elmsäter-Svärd.

Regeringen beslutar proposition 2013/14:176 Fordonsrelaterade skulder.