

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU13

Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkerings- avgifter

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag om ändring i lagen om felparkeringsavgift och i lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. Mot bakgrund av problemen med fordonsrelaterade skulder, fordonsmålvakter och målvaktsfordon anser utskottet att de lagändringar som föreslås i propositionen är motiverade och ändamålsenliga. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

Vidare föreslår utskottet att riksdagen avslår motionsyrkanden om kompletterande åtgärder med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående arbete inom området.

I betänkandet finns två reservationer (SD, KD).

Behandlade förslag

Proposition 2019/20:67 Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter.

Tre yrkanden i följdmotioner.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut3

Redogörelse för ärendet4

 Ärendet och dess beredning.....4

 Propositionens huvudsakliga innehåll4

Utskottets överväganden.....5

 Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda
 felparkeringsavgifter5

Reservationer18

 1. Behov av kompletterande åtgärder, punkt 2 (SD).....18

 2. Behov av kompletterande åtgärder, punkt 2 (KD).....19

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag.....22

 Propositionen22

 Följdmotionerna22

Bilaga 2

Regeringens lagförslag23

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
2. lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2019/20:67 punkterna 1 och 2.

2. Behov av kompletterande åtgärder

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:3483 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) och

2019/20:3484 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 2.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (KD)

Stockholm den 7 maj 2020

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Maria Stockhaus (M), Patrik Jönsson (SD), Kristina Axén Olin (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M), Maria Nilsson (L), Ulrika Heie (C), Annelie Karlsson (S), Hans Ekström (S), Isak From (S), Lawen Redar (S), Leif Nysmed (S), Angelika Bengtsson (SD), Mikael Strandman (SD), Larry Söder (KD) och Emma Hult (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2019/20:67 Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter. Med anledning av propositionen har två motioner väckts. En förteckning över de behandlade förslagen återfinns i bilaga 1 och regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Den 21 februari 2020 inkom till utskottet en skrivelse i ärendet från Svenska Bankföreningen och Finansbolagens Förening (dnr 1368-2019/20).

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

Regeringen föreslår att lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2021.

Utskottets överväganden

Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag i proposition 2019/20:67 Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter. Mot bakgrund av problemen med fordonsrelaterade skulder, fordonsmålvakter och målvaktsfordon anser utskottet att de lagändringar som föreslås är motiverade och ändamålsenliga.

Motionsförslag om kompletterande åtgärder avslås med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående arbete inom området.

Jämför reservation 1 (SD) och 2 (KD).

Propositionen

Bakgrund

Regeringen framhåller i propositionen att den som äger ett fordon har ett offentligrättsligt och civilrättsligt ansvar inom ett flertal områden. Ägaren har t.ex. en skyldighet att betala fordonsskatt, felparkeringsavgifter, trängsel-skatter och infrastrukturavgifter som är hänförliga till fordonet. Ägaren har vidare ett ansvar för fel och brister i fordonets trafiksäkerhets- och miljöegenskaper. Inom fordonslagstiftningen definieras fordonets ägare ofta som den som är eller bör vara antecknad som ägare till fordonet i vägtrafikregistret.

Regeringen konstaterar att det av Kronofogdemyndighetens statistik framgår att de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna ökar över tid, trots att en stor del av fordringarna preskriberas varje år. Vid årsskiftet 2017/18 uppgick det totala skuldbeloppet till 1,9 miljarder kronor. Av de ca 100 000 gäldenärerna med fordonsrelaterade skulder till det allmänna hade de 100 mest skuldyngda i februari 2018 tillsammans skulder som uppgick till 367,6 miljoner kronor. Samma 100 gäldenärer var i februari 2018 registrerade ägare till 25 019 fordon. Av dessa var 3 908 fordon registrerade på en enda gäldenär. Fyra personer var registrerade ägare till över 2 000 fordon, 13 personer var registrerade ägare till över 500 fordon och 35 personer var registrerade ägare till över 100 fordon. Felparkeringsavgifter och fordonsskatt är, sett till antalet gäldenärer, bland de största enskilda skudslagen i Kronofogdemyndighetens register, och skuldbeloppet för dessa skudslag uppgick vid årsskiftet 2017/18 till 1,5 miljarder kronor. Skuldbeloppet för felparkeringsavgifter och fordonsskatt har enligt regeringen ökat över tid med i genomsnitt ca 100 miljoner kronor per år.

Regeringen framhåller i propositionen att indrivningsprocenten för de fordonsrelaterade skulderna är låg, och en betydande del av skulderna kan hänföras till fordonsmålvakter. Med fordonsmålvalt avses i propositionen en person som är registrerad ägare till ett fordon trots att det är en annan person som faktiskt äger och brukar fordonet. På så sätt kan den egentliga ägaren undkomma t.ex. betalningsansvar för de skatter och avgifter som fordonsinnehavet innebär. Den typiska fordonsmålvakten är i regel svår att få tag på, saknar utmätningsbara tillgångar och är okänslig för ekonomiska påtryckningsmedel och verkställighetsåtgärder.

Regeringen pekar på att användningen av fordonsmålvakter medför problem inte enbart när det gäller indrivning av fordonsrelaterade skulder. De målvaftsfordon som används är dessutom ofta gamla, obesiktigade, oförsäkrade samt miljö- och trafikfarliga. De kan även vara ett hjälpmedel i olika kriminella verksamheter för att dölja inblandning i brottslig verksamhet och försvåra polisens utredningsarbete. Dessutom bedrivs handel med och utförsel ur landet av avställda, skrotfärdiga och miljöfarliga fordon. Målvaftsfordon förekommer därutöver ofta vid trafikbrott, och de står inte sällan parkerade på ett trafikfarligt sätt samt tar upp plats i stadsmiljön.

I propositionen redovisar regeringen olika insatser som hittills har gjorts för att komma till rätta med problemen med fordonsrelaterade skulder, fordonsmålvakter och målvaftsfordon. Myndigheterna har samverkat för att hitta lösningar och ny lagstiftning har införts. Den 1 juli 2014 infördes lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter (ianspråktagandelagen). Det gjordes även vissa ändringar i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (flyttningslagen) och i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall (flyttningsförordningen). Genom ianspråktagandelagen fick det allmänna en möjlighet att ta fordon med obetalda fordonsrelaterade skulder i anspråk för betalning av vissa skatter och avgifter. Ändringarna i flyttningslagen och flyttningsförordningen innebar att det allmänna fick en möjlighet att flytta felparkerade fordon med obetalda och förfallna felparkeringsavgifter och att ett sådant fordon inte behöver återlämnas till ägaren förrän skulderna och kostnaderna i samband med flytten har blivit betalda. År 2015 infördes vidare regler om användningsförbud och avskyltning när det gäller obetald trängselskatt och infrastrukturavgift.

Regeringen uppger att sedan ianspråktagandelagen infördes samt ändringarna i flyttningslagen och flyttningsförordningen gjordes har ökningstakten för de fordonsrelaterade skulderna avstannat något. Antalet gäldenärer med fordonsrelaterade skulder i Kronofogdemyndighetens register är dock i princip oförändrat, liksom skuldernas närmare fördelning mellan dessa gäldenärer. Ett stort antal fordon med obetalda felparkeringsavgifter har vidare flyttats och tagits ur trafik med stöd av den nya flyttningsbestämmelsen. Relativt få fordon har däremot tagits i anspråk med stöd av ianspråktagandelagen. Regeringen konstaterar att den lagstiftning som infördes 2014 har gett vissa positiva effekter, men de berörda aktörerna uppges vara överens om att

ytterligare åtgärder behöver vidtas för att komma till rätta med problemen med fordonsrelaterade skulder och användningen av fordonsmålvakter och målvaktsfordon. I propositionen lämnar därför regeringen förslag som innebär att sanktionerna användningsförbud och avskyltning får tillämpas på fordon med obetalda felparkeringsavgifter. Regeringen framhåller även att arbetet med att se över om ytterligare åtgärder behöver vidtas i arbetet mot fordonsmålvakter kommer att vara angeläget även i fortsättningen.

Gällande rätt

Enligt 2 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift ska den som överträder de föreskrifter om stannande och parkering som framgår av förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift betala en felparkeringsavgift, om överträdelsen inte är belagd med straff. En parkeringsanmärkning med uppmaning att betala en felparkeringsavgift får meddelas av en polisman eller av en parkeringsvakt. Det är fordonets ägare som ansvarar för att felparkeringsavgiften betalas, om det inte görs sannolikt att fordonet fränhänts ägaren genom brott. Om felparkeringsavgiften inte betalas i tid, uppmanas ägaren att betala avgiften. Följs inte uppmaningen, ska ägaren betala en förhöjd avgift.

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

Användningsförbud och avskyltning är administrativa sanktioner som innebär legala begränsningar i rätten att använda ett fordon. Bestämmelser om användningsförbud och avskyltning finns bl.a. när det gäller obetald fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgift. Regleringen innebär att det är förbjudet att använda ett fordon om de angivna skatterna eller avgifterna inte betalats. Om fordonet används i strid med ett användningsförbud kan fordonets registreringsskyltar tas om hand (s.k. avskyltning). Att använda ett fordon utan registreringsskyltar är straffbelagt.

Den lagtekniska utformningen av bestämmelserna om användningsförbud och avskyltning skiljer sig åt i fråga om fordonsskatt respektive trängselskatt och infrastrukturavgift.

När det gäller användningsförbud vid obetald fordonsskatt anges i vägtrafikskattelagen (2006:227) att ett skattepliktigt fordon inte får användas vid utebliven betalning. Användningsförbudet gäller till dess skatten har betalats. Om ett fordon används i strid med ett användningsförbud och två månader har gått från den dag då skatten senast skulle ha betalats, ska en

polisman eller en bilinspektör ta hand om fordonets registreringsskyltar. Anledningen till att tiden bestämts till två månader efter förfallodagen är att avskyltning ansetts behöva tillgripas endast vid de mer allvarliga fallen av överträdelser av användningsförbudet och först när en tid förflutit från skattens förfallodag. Den skattskyldige bör först ha fått möjlighet att ta del av en påminnelse om skatten.

När det gäller användningsförbud vid obetald trängselskatt och infrastrukturavgift finns bestämmelser i lagen (2004:629) om trängselskatt och förordningen (2004:987) om trängselskatt samt i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg. Vid utebliven betalning av trängselskatt eller infrastrukturavgift får fordonet inte användas. För att ett användningsförbud ska inträda krävs det att den totala skulden uppgår till mer än 5 000 kronor och att det har gått minst sex månader sedan beloppet senast skulle ha betalats. I den totala skulden ska det inte räknas in skatt eller avgift som en tidigare ägare av bilen är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet eller skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller. Användningsförbudet gäller till dess att den totala skulden har betalats. Om ett fordon brukas i strid med användningsförbudet ska en polisman eller en bilinspektör avskylta fordonet. Till skillnad från vad som är fallet i fordonsskattesammanhang kan avskyltning ske så snart användningsförbudet har överträtts.

Att använda ett avskyltat fordon till följd av att fordonsskatten inte har betalats är straffbelagt enligt vägtrafikskattelagen. En fordonsägare kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Det är straffbelagt att använda ett fordon utan registreringsskyltar även i andra situationer än vid obetald fordonsskatt.

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

Regeringens förslag till ändringar i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift

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

särskilda skäl ska den myndighet som regeringen bestämmer få besluta om undantag från användningsförbudet. Fordonet ska få användas om det har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo. Detsamma ska enligt regeringens förslag gälla för ett fordon som tillhör ett konkursbo.

Regeringen föreslår vidare att en polisman eller en bilinspektör ska få ta om hand ett fordons registreringsskyltar (avskyltning) om fordonet används i strid med ett användningsförbud.

Dessutom föreslår regeringen att beslut om undantag från ett användningsförbud ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska enligt regeringens förslag krävas vid överklagande till kammarrätten.

Regeringens förslag till ändringar i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

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

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2021. Bestämmelserna om användningsförbud och avskyltning ska enligt regeringens förslag inte tillämpas i fråga om felparkeringsavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Konsekvenser

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

Regeringen bedömer vidare att förslaget om undantag från ianspråktagandelagen kommer att undanröja potentiella köparens osäkerhet inför att förvärva skuldbelastade fordon av Kronofogdemyndigheten. På längre sikt förväntas förslagen kunna bidra till en utveckling där de fordonsrelaterade skulderna, antalet fordonsmålvakter och målvaktsfordon minskar, vilket enligt regeringen torde medföra positiva effekter på ett flertal områden, bl.a. att det allmännas intäkter ökar och kostnader minskar. Några särskilda informationsinsatser bedöms inte behövas i fråga om förslagen.

För Transportstyrelsen innebär förslagen bl.a. att uppgifter om användningsförbud kopplat till obetalda felparkeringsavgifter och om att ett fordon har sålts exekutivt ska registreras i vägtrafikregistret. Regeringen

bedömer att förslagen i propositionen kan finansieras inom befintliga ramar. Kostnaderna kan finansieras genom den del av intäkterna från felparkeringsavgifter som disponeras av myndigheten. Den föreslagna regleringen om undantag från ianspråktagandelagen bedöms medföra en arbetslättnad för Kronofogdemyndigheten. För Polismyndigheten innebär förslagen att det tillkommer arbetsuppgifter i form av kontroll av om felparkeringsavgifter har betalats, eventuell avskyltning och utfärdande av förelägganden om ordningsbot. Sådana uppgifter ingår redan i polisens arbetsuppgifter vid vägtrafikkontroller, och det merarbete som kan tänkas uppstå bedöms enligt regeringen vara marginellt och rymmas inom befintliga ramar.

Riksdagens tillkännagivande

I mars 2017 beslutade riksdagen att ge regeringen till känna att den bör se över möjligheten att skärpa lagstiftningen mot fordonsmålvakter (bet. 2016/17:CU8, rskr. 2016/17:166). Civilutskottet konstaterade att de lagändringar som genomfördes i juli 2014 bl.a. syftade till att motverka problemet med fordonsmålvakter. Civilutskottet konstaterade att de nya reglerna i viss utsträckning hade minskat möjligheterna till och lönsamheten i att utnyttja fordonsmålvakter, men enligt civilutskottets mening var de genomförda lagändringarna inte tillräckliga för att komma till rätta med problemet med fordonsmålvakter. Civilutskottet ansåg därför att det var angeläget att ytterligare åtgärder vidtas.

I propositionen anför regeringen att riksdagens tillkännagivande genom de förslag som läggs fram i propositionen är att anse som slutbehandlat.

Motionerna

I kommittémotion 2019/20:3483 framför Jimmy Ståhl m.fl. (SD) att regeringen bör återkomma med ett förslag som på ett mer riktat sätt syftar till att lösa problematiken med fordonsrelaterade skulder. Motionärerna menar att det är positivt med åtgärder som försvårar för fordonsmålvakter att äga fordon och dra på sig stora skulder, men däremot är inte propositionens föreslagna åtgärder heltäckande för att lösa problematiken. Motionärerna menar att det krävs skärpningar för att komma åt fordonsmålvakter, målvaktsfordon och fordonsrelaterade skulder. Motionärerna pekar på åtgärder som rör omhändertagande av fordon, större mandat till Kronofogdemyndigheten, kortare respittid, att fordonets totala skuld ska vara utgångspunkt, förbud för skuldbelagda personer i fråga om nyägandeskap av fordon, skuldavskrivning för fordon vid exekutiv försäljning och att även kontrollavgifter ska räknas som fordonsskulder. Motionärerna menar att om en skuld på ett fordon uppgår till 5 000 kronor bör fordonet omhändertas utan fördröjning till dess att skulden är reglerad. Motionärerna menar att en respittid på sex månader innebär en risk för att bilmålvakterna drar på sig större skulder och att en mer rimlig tidsperiod är 30 dagar. Motionärerna menar dessutom att fordonets totala skuld ska ligga till grund för omhändertagandet, oavsett tidigare ägare.

Vidare bör en skuldbelagd person inte kunna registrera sig som ägare av fordon. Då Kronofogdemyndigheten säljer fordon på exekutiv auktion bör den eventuella skuld som finns registrerad på fordonet regleras och annars avskrivas. Den skuld som avskrivs fordonet bör påföras ägaren innan fordonet säljs av kronofogden. Då ett konkursbo inte kan reglera en skuld bör fordonet överlämnas till Kronofogdemyndigheten som i sin tur ombesörjer försäljning av fordonet och reglerar skulder innan fordonet får en ny ägare. Vidare menar motionärerna att det inte bör göras skillnad på felparkeringsavgift och kontrollavgift. Därmed skulle även en kontrollavgift kunna innebära en fordonsrelaterad skuld som leder till användningsförbud. Detta bör kunna ske i kombination med ett användningsförbud enligt lagen om felparkeringsavgift. Slutligen framför motionärerna att det behöver införas ett nyägandeförbud i fråga om fordon för personer som har fordonsskulder som överstiger 5 000 kronor.

I kommittémotion 2019/20:3484 framför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att man delar regeringens vilja att stärka svenskt rättsväsendes möjligheter att ingripa mot fordonsmålvakter, men förslagen i propositionen är inte tillräckligt kraftfulla för att få verklig effekt. Motionärerna menar att tiden för att meddela ett användningsförbud bör bestämmas till tre månader i stället för sex månader (yrkande 1). Vidare framförs att en polis eller en bilinspektör bör ha rätt att omhänderta ett fordon när ett användningsförbud överträds och fordonet används utan registreringsskylt (yrkande 2). Motionärerna pekar på att lagstiftningen bör formuleras på ett sådant sätt som säkerställer att fordonet inte används, eftersom det handlar om hur man ska stänga igen kryphål som grovt kriminella alltför länge har kunnat utnyttja. Om någon fortsätter att nyttja en bil som i ett första steg har belagts med användningsförbud och i det andra steget har fått registreringsskylten beslagtagen är det en rimlig rättslig ordning att bilen kan förverkas i ett tredje led.

Utskottets ställningstagande

Regeringens lagförslag

Användningsförbud och avskyltning

Utskottet vill inledningsvis betona att det är nödvändigt med effektiva sanktioner för att förmå fordonsägare att betala sina felparkeringsavgifter i rätt tid. Syftet med sådana sanktioner bör vara att effektivisera verkställigheten av felparkeringsavgifterna och att minska drivkrafterna att använda fordonsmålvakter. Utskottet delar regeringens bedömning att det är viktigt att sanktionerna träffar själva användandet av fordonet och att det på så sätt blir oattraktivt att använda målvaiktsfordon. Utskottet konstaterar att det föreslagna användningsförbudet innebär att det är den som använder fordonet som får ta konsekvenserna av att felparkeringsavgifterna inte betalas.

Utskottet är positivt till att det genom regeringens förslag skapas en större enhetlighet i sanktionssystemet för fordonsrelaterade skulder. För närvarande finns det en reglering med användningsförbud för obetalda fordonsskatter, trängselskatter och infrastrukturavgifter men inte för obetalda felparkeringsavgifter.

Utskottet har vidare inget att invända mot regeringens förslag om att ett beslut om undantag från användningsförbudet bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Utskottet delar regeringens bedömning att det i praktiken kommer att vara beslut där undantag från användningsförbudet inte medges som kommer att överklagas. Ett beslut om avskyltning eller ett beslut om att medge att ett fordon förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats bör däremot inte få överklagas. Utskottet noterar att den föreslagna ordningen för överklagande stämmer överens med vad som gäller i fråga om användningsförbud vid obetald trängselskatt och infrastrukturavgift.

Regeringen uppger att befintliga regler om användningsförbud som avser obetald trängselskatt och infrastrukturavgift inte tillämpas i praktiken eftersom Transportstyrelsen saknar ett systemstöd för att registrera i vägtrafikregistret att ett fordon har användningsförbud. Utskottet kan – liksom regeringen – konstatera att en sådan registrering måste kunna göras och att detta kan regleras i en förordning. Utskottet noterar att Transportstyrelsen enligt regeringens bedömning i tid kommer att kunna ta fram ett systemstöd för att kunna registrera en uppgift om användningsförbud i vägtrafikregistret. Utskottet välkomnar detta.

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

Regeringens förslag innebär att det införs en uttrycklig bestämmelse i ianspråktagandelagen som innebär att ett fordon inte kan tas i anspråk för skulder som har uppkommit före en exekutiv försäljning eller samma dag som en sådan försäljning. Utskottet ser positivt på en sådan lagändring.

Utskottet konstaterar att avsikten med ianspråktagandelagen inte är att en exekutiv köpare ska behöva riskera att fordonet tas i anspråk på nytt för gamla skulder. Samtidigt noterar utskottet att problem med detta enligt regeringen sällan torde uppstå i praktiken, och Kronofogdemyndigheten ger redan i dag köpare ett intyg om att fordonet inte kan tas i anspråk på nytt under dessa förutsättningar. Enligt Kronofogdemyndigheten utgör dock det faktum att det i dag inte klart framgår av ianspråktagandelagen att ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning inte kan tas i anspråk på nytt för gamla skulder ett omsättningshinder.

Utskottet noterar i sammanhanget att förslagen i departementspromemorian Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33) om att ett fordon som sålts av ett konkursbo också ska undantas från ianspråktagandelagens tillämpningsområde bereds vidare inom Regeringskansliet.

Utskottet kan vidare konstatera att Svenska Bankföreningen och Finansbolagens Förening är kritiska till ianspråktagandelagen och framför att

eventuella skärpningar av lagstiftningen måste kombineras med undantag för fordon som finansieras av banker eller finansbolag. Utskottet delar regeringens bedömning att ett sådant undantag inte framstår som en rimlig lösning eftersom frågan om huruvida ett användningsförbud inträtt då skulle bli beroende av vilken finansieringsform fordonsägaren har valt vid sitt bilköp. Liksom regeringen vill utskottet framhålla att regleringen bör vara neutral i detta avseende och inte inbjuda till val av vissa former av finansiering. Utskottet vill här även framhålla att regeringens förslag inte syftar till någon genomgripande förändring eller skärpning av anspråktagandelagen utan till att lagfästa att ett fordon som sålts vid en exekutiv försäljning inte får tas i anspråk på nytt för gamla skulder. Den fråga som Svenska Bankföreningen och Finansbolagens Förening tar upp är av övergripande slag, och utskottet delar regeringens bedömning att det saknas underlag för att behandla frågan i det nu aktuella lagstiftningsarbetet. Utskottet anser dock att det är viktigt att följa utvecklingen av denna fråga.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av problemen med fordonsrelaterade skulder, fordonsmålvakter och målvaktsfordon finner utskottet sammanfattningsvis att de föreslagna lagändringarna i propositionen är motiverade och ändamålsenliga i arbetet mot bl.a. fordonsmålvakter. Utskottet föreslår därmed att riksdagen bifaller propositionen och de lagförslag som läggs fram i den.

Behov av kompletterande åtgärder

Med anledning av regeringens proposition har två motioner lämnats med önskemål om ytterligare initiativ för att komma till rätta med problemen med fordonsrelaterade skulder och fordonsmålvakter. Motionsförslagen behandlas närmare nedan.

Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att det även i propositionen redovisas att flera remissinstanser har framhållit att de vill att regeringen vidtar ytterligare åtgärder i arbetet mot fordonsmålvakter. I propositionen anger regeringen att man delar uppfattningen att det kan behövas ytterligare åtgärder, vilket utskottet ser positivt på. Det föreslagna användningsförbudet är ett steg i rätt riktning och det ska ses som en del av ett större nät av samverkande regler. Utskottet delar regeringens bedömning att ytterligare åtgärder kan komma att behöva vidtas för att komma till rätta med problemet.

Tiden för att meddela användningsförbud

I motion 2019/20:3483 (SD) framförs att regeringen bör återkomma med förslag som på ett mer riktat sätt syftar till att lösa problematiken med fordonsrelaterade skulder. Det framförs bl.a. att om en skuld uppgår till 5 000 kronor bör fordonet omhändertas utan fördröjning. En rimlig tidsperiod bör vara en månad i stället för sex månader. I motion 2019/20:3484 (KD) yrkande 1 framförs att tiden för att meddela ett användningsförbud bör bestämmas till tre månader i stället för sex månader.

Utskottet vill här påminna om att det nuvarande regelverket för fordonsskatt innebär att användningsförbud börjar gälla direkt när fordonsskatten inte har betalats. Vad beträffar trängselskatt och infrastrukturavgift krävs att det har gått sex månader från den tidpunkt då ett belopp om minst 5 000 kronor skulle ha betalats innan ett användningsförbud blir aktuellt. Utskottet vill vidare uppmärksamma att följande gäller i dag för felparkeringsavgifter. En felparkeringsavgift uppkommer när en polisman eller en parkeringsvakt fattar beslut om att meddela en parkeringsanmärkning. Anmärkningen ska innehålla en uppmaning att betala den fastställda felparkeringsavgiften. Betalas inte felparkeringsavgiften i tid ska fordonets ägare påminnas om betalningsansvaret och uppmanas att betala avgiften. Betalas inte avgiften efter uppmaning ska ägaren betala en förhöjd avgift.

Utskottet delar regeringens bedömning att den enskilde bör ges tillfälle att rätta sig efter ett beslut om felparkeringsavgift och ges tid att betala avgiften innan ett användningsförbud börjar att gälla. Utskottet vill betona att syftet med den föreslagna regleringen framför allt är att komma åt de personer som regelmässigt undandrar sig betalningsansvar för fordonsrelaterade skulder. Utskottet vill vidare lyfta fram att en enhetlighet i systemet med användningsförbud för fordonsrelaterade skulder bör eftersträvas i det avseendet.

Skulder som räknas in i den totala avgiftsskulden

I motion 2019/20:3483 (SD) framförs vidare bl.a. att fordonets totala skuld bör ligga till grund för omhändertagandet, oavsett tidigare ägare. Skulder bör regleras innan fordonet får en ny ägare. Då Kronofogdemyndigheten säljer fordonet på exekutiv auktion bör eventuell skuld som finns registrerad på fordonet regleras.

Utskottet vill uppmärksamma att nuvarande regelverk för fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgift innebär att vissa skulder inte räknas in i den totala avgiftsskulden. Utskottet delar regeringens bedömning att vissa skulder inte heller bör räknas in i den totala avgiftsskuld för felparkeringsavgifter som skulle medföra ett användningsförbud. En felparkeringsavgift som påförts en tidigare ägare av ett fordon bör inte medföra ett användningsförbud för den nya ägaren. Om Transportstyrelsen har medgett anstånd med betalning av en felparkeringsavgift bör den inte heller räknas in i den totala avgiftsskuld som ligger till grund för ett användningsförbud.

Utskottet kan konstatera att fordonet vid användningsförbud på grund av obetald fordonsskatt, trängselskatt eller infrastrukturavgift får användas trots tidigare användningsförbud sedan fordonet har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo eller om fordonet tillhör ett konkursbo. Utskottet delar regeringens bedömning att detsamma ska gälla vid användningsförbud på grund av obetalda parkeringsavgifter. Transportstyrelsen bör kunna medge undantag från användningsförbudet i likhet med vad som gäller för användningsförbud vid obetald infrastrukturavgift. Utskottet delar regeringens syn på att användningsförbudet bör upphöra först när hela skulden har betalats.

Frågan om kontrollavgift ska räknas som fordonsskuld

I motion 2019/20:3483 (SD) framförs att det bl.a. inte bör göras skillnad på felparkeringsavgift och kontrollavgift och att en kontrollavgift därmed borde kunna innebära en fordonsrelaterad skuld som kan leda till användningsförbud.

Utskottet vill påminna om att det nuvarande regelverket innebär att en kontrollavgift ska betalas vid olovlig parkering på privat mark, i ett parkeringshus eller liknande. En sådan tomtmarksparkering är en civilrättslig parkering, till skillnad från gatumarksparkering som är en offentligrättslig parkering. Utskottet konstaterar att en kontrollavgift därmed inte betraktas som en offentligrättslig fordonsrelaterad skuld. Privaträttsliga fordringar som hänför sig till ett fordonsinnehav, t.ex. trafikförsäkrings- och kontrollavgift, omfattas därmed inte av det förslag om fordonsrelaterade skulder som behandlas här.

Omhändertagande av fordon

I motion 2019/20:3483 (SD) framförs att om en skuld på ett fordon uppgår till 5 000 kronor bör fordonet omhändertas utan fördröjning till dess att skulden är reglerad. I motion 2019/20:3484 (KD) yrkande 2 framförs att en polis eller bilinspektör ska ha rätt att omhänderta ett fordon när ett användningsförbud överträds och fordonet används utan registreringsskylt.

Utskottet vill påminna om att det för närvarande finns en reglering om avskyltning för obetalda fordonsskatter, trängselskatter och infrastrukturavgifter men inte för obetalda felparkeringsavgifter. Vid användningsförbud på grund av obetald trängselskatt eller infrastrukturavgift har en polisman eller bilinspektör möjlighet att omhänderta ett fordons registreringsskyltar så snart ett användningsförbud har överträtts. Vid obetald fordonsskatt leder en överträdelse av användningsförbudet däremot inte till någon avskyltning under de första två månaderna. Obetalda trängselskatter och infrastrukturavgifter är föremål för olika sanktionsavgifter innan användningsförbudet aktualiseras. Utskottet konstaterar att den enskilde därmed vid upprepade tillfällen har uppmanats att betala sin skuld och därför också bör vara väl medveten om den. Utskottet delar regeringens bedömning att detsamma gäller vid obetalda felparkeringsavgifter, varför en överträdelse av användningsförbudet i felparkeringsavgiftssammanhang bör leda till omedelbar avskyltning. En sådan åtgärd bör i de flesta fall avhålla föraren från att därefter köra fordonet, eftersom det är straffbelagt att framföra ett fordon utan registreringsskyltar.

När det gäller frågan om omhändertagande av själva fordonet noterar utskottet att Trafikförsäkringsföreningen har föreslagit att själva fordonet ska kunna omhändertas när ett användningsförbud överträds. Utskottet delar regeringens bedömning att detta emellertid vore en alltför ingripande reaktion på den förseelse det innebär att inte betala sina felparkeringsavgifter.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att regeringen menar att ett beslut om omhändertagande av ett fordons registreringsskyltar måste kunna verkställas

på ett trafiksäkert sätt. Utskottet delar den bedömningen. Av praktiska skäl bör därför den polisman eller den bilinspektör som har tagit hand om ett fordon registreringsskyltar kunna medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att regeringen den 16 september 2019 beslutade att en utredare ska göra en översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. för att kunna minska fordonsrelaterade skulder samt förekomsten av fordonsmålvakter och målvaktsfordon (I2019/02437/SVS). I uppdraget ingår bl.a. att utreda om och i så fall på vilket sätt som polisen bör ges utökade möjligheter att ingripa mot fordon med fordonsrelaterade skulder. I uppdraget framför regeringen att den enskilt största effekten på målvaktsproblematiken bedöms vara om polisen ges befogenheten att omedelbart omhänderta fordon med fordonsrelaterade skulder, oavsett om fordonet är felparkerat eller i trafik. Regeringen konstaterar att frågan om hur ett sådant omhändertagande skulle kunna ske därför behöver utredas. Uppdraget ska redovisas senast den 1 september 2020.

Skuldbelagda personers ägarregistrering

I motion 2019/20:3483 (SD) framförs vidare bl.a. att en skuldbelagd person inte ska kunna registrera sig som ägare av fordon och att det behövs ett nyägandeförbud i fråga om fordon för personer som har fordonskulder som överstiger 5 000 kronor.

Som utskottet angav ovan beslutade regeringen den 16 september 2019 att en utredare ska göra en översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. Utskottet kan konstatera att det i uppdraget bl.a. ingår att överväga om det bör införas en möjlighet att vägra att registrera en ny fordonsägare med hänsyn till att denna har fordonsrelaterade skulder eller en stor mängd fordon registrerade på sig. Utredaren ska lämna fullständiga författningsförslag när det gäller frågan om att vägra registrera en ny fordonsägare.

Sammanfattande ställningstagande

Med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående arbete inom området finner utskottet sammanfattningsvis ingen grund för att vidta ytterligare åtgärder med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2019/20:3483 (SD) och 2019/20:3484 (KD) yrkandena 1 och 2.

Riksdagens tillkännagivande

Riksdagen tillkännagav i mars 2017 att regeringen bör se över möjligheten att skärpa lagstiftningen mot fordonsmålvakter. I propositionen anför regeringen att riksdagens tillkännagivande genom de förslag som läggs fram i propositionen är att anse som slutbehandlat.

Utskottet vill uppmärksamma att regeringen i skrivelse 2019/20:75 har redovisat vad som har gjorts med anledning av tillkännagivandet. I budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) framförde regeringen att den har sett ett behov av att vidta olika åtgärder i syfte att minska förekomsten

av fordonsmålvakter. Bland annat uppgav regeringen att den avsåg att se över hur lagstiftningen kan skärpas för att minska förekomsten av fordonsmålvakter. Vidare föreslog regeringen att 25 miljoner kronor per år anvisas under perioden 2018–2020 som ett riktat statsbidrag till kommuner. Regeringens avsikt var att dessa medel bör användas för att öka bortforsling, uppställning och skrotning av de aktuella fordonen. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104). I oktober 2018 beslutade regeringen om förordningen (2018:1594) om bidrag till kommuner för kostnader för flyttning, uppställning och skrotning av vissa fordon. Förordningen trädde i kraft den 15 november 2018.

Därutöver har Regeringskansliet (Näringsdepartementet) utrett hur en skärpt lagstiftning mot fordonsmålvakter bör utformas i promemorian Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33). I promemorian utvärderades ianspråktagandelagen samt ändringar i flyttningslagen och flyttningsförordningen. I promemorian lämnades även förslag på ytterligare åtgärder att vidta i arbetet med att minska de restförda fordonsrelaterade skulderna och användningen av fordonsmålvakter. Vidare föreslogs i promemorian att en fullständig översyn skulle göras av flyttningslagen och flyttningsförordningen för att kunna gå vidare med flera åtgärder. Infrastrukturbedepartementet gav därför i september 2019 en utredare i uppdrag att göra en sådan fullständig översyn.

Avslutningsvis pekas i skrivelse 2019/20:75 på att regeringen den 9 januari 2020 beslutade om propositionen Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter (prop. 2019/20:67).

Utskottet vill i sammanhanget också peka på att civilutskottet i betänkande 2019/20:CU12 Ersättningsrätt och insolvensrätt konstaterar att regeringen har vidtagit en rad olika åtgärder sedan riksdagen våren 2017 beslutade om tillkännagivandet till regeringen. Civilutskottet noterar också att regeringen har uttalat att arbetet med att se över om ytterligare åtgärder behöver vidtas är en fortsatt angelägen fråga för regeringen. Civilutskottet konstaterar sammanfattningsvis att regeringen fortsätter att vara aktiv i arbetet med att bl.a. skärpa lagstiftningen mot fordonsmålvakter.

Utskottet har mot den bakgrunden inget att invända mot regeringens bedömning.

Reservationer

1. Behov av kompletterande åtgärder, punkt 2 (SD)

av Patrik Jönsson (SD), Angelika Bengtsson (SD) och Mikael Strandman (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3483 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),

bifaller delvis motion

2019/20:3484 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 och

avslår motion

2019/20:3484 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att regeringen i propositionen lämnar lagförslag som syftar till att lösa problem med fordonsrelaterade skulder och fordonsmålvakter. Vi vill understryka att det är positivt att åtgärder vidtas som försvårar för fordonsmålvakter att äga fordon och dra på sig stora skulder. Däremot är inte propositionens föreslagna åtgärder heltäckande för att lösa problematiken.

Vi kan konstatera att felparkeringsavgifter och fordonsskatt hör till de största enskilda skuldslagen i Kronofogdemyndighetens register. Samtidigt kan vi konstatera att en betydande del av skulderna kan hänföras till fordonsmålvakter. Genom att använda en fordonsmålvakt slipper fordonets verkliga ägare betalningsansvar för fordonsrelaterade skatter och avgifter eftersom den registrerade ägaren är betalningsskyldig, och staten går därmed miste om stora intäkter. Vi vill understryka att det krävs skärpningar för att komma åt fordonsmålvakter, målvaktsfordon och fordonsrelaterade skulder.

Vi menar att regeringen därför bör återkomma med förslag som på ett mer riktat sätt syftar till att lösa problematiken med fordonsrelaterade skulder. Sådana åtgärder rör

- omhändertagande av fordon
- större mandat till Kronofogdemyndigheten
- kortare respittid
- att fordonets totala skuld ska vara utgångspunkt
- förbud för skuldbelagda personer i fråga om nyägandeskap av fordon

- skuldavskrivning för fordon vid exekutiv försäljning
- att kontrollavgifter ska räknas som fordonsskulder.

Vi menar att om en skuld på ett fordon uppgår till 5 000 kronor, bör fordonet omhändertas utan fördröjning till dess att skulden är reglerad.

Regleras inte skulden inom utsatt tid bör fordonet säljas via Kronofogdemyndigheten.

Vi vill vidare framhålla att det vid en respittid på sex månader som i propositionsförslaget finns en risk för att bilmålvakterna drar på sig större skulder. En mer rimlig tidsperiod är en månad.

Dessutom menar vi att fordonets totala skuld bör ligga till grund för omhändertagandet, oavsett tidigare ägare. På så sätt kan man förhindra att ett fordon flyttas mellan olika fordonsmålvakter och därmed försvårar ett ingripande från myndigheterna.

Vi menar vidare att det behöver införas ett nyägandeförbud i fråga om fordon för personer som har fordonsskulder som överstiger 5 000 kronor.

Vi menar även att en skuldbelagd person inte ska kunna registrera sig som ägare av fordon. Då Kronofogdemyndigheten säljer fordon på exekutiv auktion bör den eventuella skuld som finns registrerad på fordonet regleras, och är det inte möjligt bör den avskrivas. Den skuld som avskrivs fordonet bör påföras ägaren innan fordonet säljs av Kronofogdemyndigheten. Då ett konkursbo inte kan reglera en skuld bör fordonet överlämnas till Kronofogdemyndigheten som i sin tur ombesörjer försäljning av fordonet och reglerar skulder innan fordonet får en ny ägare.

Slutligen finner vi att det inte ska göras någon skillnad på felparkeringsavgift och kontrollavgift. Därmed skulle även en kontrollavgift innebära en fordonsrelaterad skuld. Vi vill betona att privaträttsliga fordringar som hänför sig till fordonsinnehav, däribland kontrollavgifter, bör kunna leda till ett användningsförbud. Detta bör ske i likhet med och i kombination med ett användningsförbud enligt lagen om felparkeringsavgift.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

2. Behov av kompletterande åtgärder, punkt 2 (KD)

av Larry Söder (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3484 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 2 samt bifaller delvis motion

2019/20:3483 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD).

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att regeringens lagförslag syftar till att skärpa lagstiftningen mot fordonsmålvakter. Bruket av fordonsmålvakter är ett växande samhällsproblem som innebär att staten går miste om stora intäkter och som dessutom ofta försvårar polisens utredningsarbete. Jag delar regeringens vilja att stärka svenskt rättsväsendes möjligheter att ingripa mot fordonsmålvakter, men jag vill här framhålla att förslagen inte är tillräckligt kraftfulla för att få verklig effekt.

Jag menar att tiden för att meddela ett användningsförbud bör bestämmas till tre månader i stället för sex månader. Jag noterar att flera remissinstanser tillstyrker förslaget att ett fordon inte ska få användas om felparkeringsavgifter som uppgår till mer än 5 000 kronor inte har betalats och det har gått minst sex månader sedan beloppet senast skulle ha betalats, men många remissinstanser framhåller att de vill att regeringen vidtar ytterligare åtgärder. Som exempel kan nämnas att Motormännen ställer sig tveksamma till om förslaget kommer att påverka antalet fordonsmålvakter i någon större utsträckning, medan Malmö stad pekar på att det finns en risk för att fordonet används trots att det har användningsförbud. Uppsala kommun föreslår att tiden för att meddela ett användningsförbud bestäms till tre månader i stället för sex månader, vilket är ett förslag som jag ställer mig bakom.

Jag menar vidare att en polis eller bilinspektör bör ha rätt att omhänderta ett fordon när ett användningsförbud överträds och fordonet används utan registreringsskylt. Regeringens förslag innebär att fordonets registreringsskyltar ska kunna omhändertas av en polisman eller bilinspektör om fordonet används i strid med ett användningsförbud. Jag noterar att flera remissinstanser pekar på risken att fordon används även utan registreringsskylt. Jag vill lyfta fram att Trafikförsäkringsföreningen anser att polisen ska få möjlighet att förverka bilar vars skulder inte är betalda. Regeringen kommenterar detta förslag med att det skulle vara en alltför ingripande reaktion på den förseelse som det innebär att inte betala sina felparkeringsavgifter. Samtidigt anger regeringen att syftet med användningsförbudet är att fordonet inte ska användas alls. Jag vill därför framhålla att lagstiftningen bör formuleras på ett sådant sätt som säkerställer just detta. Jag vill lyfta fram att den större frågan inte handlar om felparkeringsavgifter utan om hur politiken ska stänga igen kryphål som grovt kriminella alltför länge har kunnat utnyttja. Om någon fortsätter att nyttja en bil som i ett första steg har belagts med användningsförbud och i ett andra steg har fått registreringsskylten beslagtagen, är det enligt min bedömning en rimlig rättslig ordning att bilen kan förverkas i ett tredje led. Därför anser jag att polisen ska få möjlighet att förverka bilen i de fall då ett fordon används även efter att registreringsskylten har omhändertagits.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2019/20:67 Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.

Följdmotionerna

2019/20:3483 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag som på ett mer riktat sätt syftar till att lösa problematiken med fordonsrelaterade skulder och tillkännager detta för regeringen.

2019/20:3484 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tiden för att meddela ett användningsförbud bör bestämmas till tre månader i stället för sex månader och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en polis eller bilinspektör ska ha rätt att omhänderta ett fordon när ett användningsförbud överträds och fordonet används utan registreringsskylt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift¹ ska införas fyra nya paragrafer, 11–14 c §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse**11 §²*

Ett fordon får inte användas, om felparkeringsavgift eller förhöjd avgift inte har betalats inom föreskriven tid. Användningsförbud inträder dock först när

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

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

I den totala avgiftsskulden ska inte räknas in

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

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

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

Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen bestämmer medge att ett visst for-

¹ Lagen omtryckt 1987:25.

² Tidigare 11 § upphävd genom 1996:257.

don får användas trots bestämmelserna i första stycket.

11 a §

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

11 b §

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

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

11 c §

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

Beslut enligt 11 b § får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.