

Fordonsrelaterade skulder



REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet

Fordonsrelaterade skulder



SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss – hur och varför: Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/>

Tryckt av Elanders Sverige AB
Stockholm 2012

ISBN 978-91-38-23699-4
ISSN 0284-6012

Innehåll

1	Promemorians huvudsakliga innehåll.....	7
2	Författningsförslag	9
2.1	Lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.....	9
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.....	11
2.3	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall	14
2.4	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	17
3	Bakgrund m.m.....	23
3.1	Bakgrund	23
3.2	S.k. fordonsmålvakter	25
3.3	Uppdraget.....	26

4	Gällande rätt.....	29
4.1	Ägare enligt vägtrafikregistret.....	29
4.1.1	Uthyrning, leasing och kreditköp.....	30
4.2	Fordonsskatt	32
4.3	Trängselskatt	33
4.4	Felparkeringsavgifter och kontrollavgifter.....	33
4.5	Anteckning av fordran i vägtrafikregistret	35
4.6	Flyttning och omhändertagande av fordon.....	35
4.7	Panträtt och förmånsrätt	36
4.8	Verkställighet av fordonsrelaterade skulder	36
4.9	Utländsk rätt	39
4.9.1	Norge.....	39
4.9.2	Nederländerna.....	39
4.9.3	Storbritannien	40
5	Överväganden och förslag.....	41
5.1	Rätt att ta ett fordon i anspråk.....	41
5.1.1	Ianspråktagande av fordon	43
5.1.2	En särskild lag	49
5.1.3	Lagförslagets förhållande till Europa- konventionen	49
5.1.4	Lagens tillämpningsområde.....	51
5.1.5	Uthyrning, leasing och kreditköp.....	52
5.1.6	Uppgifter i vägtrafikregistret	56
5.1.7	Särskilt om trängselskatt	59
5.2	Flyttning och omhändertagande av fordon vid obetalda felparkeringsavgifter	60

5.3	Förbud att använda fordon vid obetalda skatter och avgifter	66
5.3.1	Utökad användningsförbud vid obetald fordonsskatt	66
5.3.2	Användningsförbud vid obetald trängselskatt	67
5.3.3	Vägran att registrera ny fordonsägare	69
5.4	Ikraftträdandebestämmelser.....	72
6	Konsekvenser	73
6.1	Rätt att ta ett fordon i anspråk.....	73
6.1.1	Konsekvenser för statliga och kommunala myndigheter	74
6.1.2	Konsekvenser för företag.....	75
6.1.3	Konsekvenser för privatpersoner.....	76
6.2	Flyttning och omhändertagande av fordon vid obetalda felparkeringsavgifter	77
6.2.1	Konsekvenser för staten och kommunerna	78
6.2.2	Konsekvenser för företag och privatpersoner	78
7	Författningskommentar	81
7.1	Förslaget till lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.....	81
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.....	83
7.3	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall	84
7.4	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	86

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

Promemorian, som utarbetats inom Näringsdepartementet, innehåller förslag som syftar till att dels minska incitamentet att använda s.k. fordonsmålvakter, dels minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna.

Genom att låta en fordonsmålvakt, normalt en person utan utmätningsbara tillgångar, stå som registrerad ägare för ett fordon kan den civilrättslige ägaren och brukaren undandra sig det betalningsansvar som följer av ett fordonsinnehav.

I promemorian föreslås att det allmänna, genom Kronofogdemyndigheten, ska 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.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2013.

2 Författningsförslag

2.1 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.

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 §.

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.

¹ Senaste lydelse 2003:637.

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.

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 (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.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall¹

dels att 2 § ska ha följande lydelse

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Förordningen omtryckt 2003:639.

² Senaste lydelse 2010:220.

b) det för fordonet enligt uppgift i vägtrafikregistret gäller brukandeförbud enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller motsvarande förbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

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

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

e) det till stöd för uppställningen har åberopats ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade som hos polisen har anmälts stulet eller förlorat.

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

e) det till stöd för uppställningen har åberopats ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade som hos polisen har anmälts stulet eller förlorat, *eller*

f) fordonets ägare har obetalda och förfallna avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift som uppgår till mer än 5 000 kr och som har överlämnats till Kronofogdemyndigheten för indrivning.

2 a §

Om ett exekutivt förfarande har inletts ska vidare åtgärder för flyttning inte vidtas så länge det förfarandet pågår. Avslutas det exekutiva förfarandet utan att fordonet säljs ska handläggningen av flyttningsärendet återupptas. Den myndighet som beslutat om flyttning enligt

*2 § p. 3 f ska underrätta
Kronofogdemyndigheten om
beslutet.*

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

2.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

dels att 4 kap. 1 § och bilaga 1 ska ha följande lydelse,

dels att det i förordningen ska införas två nya paragrafer, 3 kap. 4 a § och 12 kap. 3 a §, samt närmast före 3 kap. 4 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

Uppgifter om registreringen av ianspråktagande av fordon

4 a §

Uppgifter om ianspråktagande ska gallras ur vägtrafikregistret tre år efter det att den fordran som föranlett ianspråktagandet har betalats.

4 kap.

1 §¹

Vid sökning i vägtrafikregistret får som sökbegrepp vad gäller

1. fordonsregistreringen användas de uppgifter som enligt 6 § första stycket 1 lagen (2001:558) om vägtrafikregister förs in i registret med undantag för uppgift om innehav av fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt,

2. körkortregistreringen användas

¹ Senaste lydelse 2012:243.

a) personnummer, samordningsnummer eller referensnummer,

b) uppgifter om giltigt körkort eller förarbevis, ADR-intyg, behörighet, återkallelsegrund eller förarprovare,

c) datum för körkortsuppgifter som avses i bilaga 2 punkten 2 och som är förenade med datum, eller administrativa uppgifter som avses i bilaga 2 punkten 6,

d) namnet på den stat som utfärdat utländskt körkort i kombination med körkortsnummer eller motsvarande,

3. yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn eller förarkod för taxiförarlegitimation,

b) datum för tillståndsuppgifter som avses i bilaga 3 punkten 2 och som är förenade med datum,

c) kortnummer och beställningsnummer för färdskrivarkort samt slutdatum för giltigheten av sådana kort,

d) fordons eller tillståndets användningssätt,

4. registreringen av felparkeringsavgifter användas

a) registreringsnummer eller ärendenummer, a) registreringsnummer, *personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer* eller ärendenummer,

b) datum för uppgifter om felparkeringsavgift som avses i bilaga 4 och som är förenade med datum,

5. registreringen av trängselskatt användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer eller organisationsnummer,

b) datum för uppgifter om trängselskatt som avses i bilaga 5 och som är förenade med datum,

6. registrering av yrkeskompetensbevis användas personnummer, samordningsnummer och serienummer,

7. registreringen av kontroller av kör- och vilotider användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn,

b) datum för kontroller i företags lokaler,

- c) företags riskvärde,
- d) typ av transportverksamhet.

Första stycket är inte tillämpligt om möjligheterna att använda sökbegrepp begränsats enligt 5 §.

12 kap.

3 a §

Om Kronofogdemyndigheten enligt 2 § lagen (2012:XXX) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter har beslutat, att ta i anspråk ett fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år, ska Transportstyrelsen underrätta den som enligt registret har förbehållit sig rätt att återta fordonet respektive den som enligt registret har upplåtit nyttjanderätten.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2013.

Bilaga 1²

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

I vägtrafikregistret ska i fråga om fordonregistreringen följande uppgifter föras in.

3. Allmänna uppgifter

Avgifter
– vägavgift enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon
– övriga avgifter som rör fordon

Avregistrering
Avställning
Besiktningsskyldighet
Beslag

Efterlysning
Föreläggande om besiktning med angivande av senaste datum för föreläggandet
Försäkring
– bolag
– datum för tecknande
– försäkring saknas

3. Allmänna uppgifter

Avgifter
– vägavgift enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon
– övriga avgifter som rör fordon

Avregistrering
Avställning
Besiktningsskyldighet
Beslag

Beslut om ianspråktagande enligt lagen (2012:XXX) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Efterlysning
Föreläggande om besiktning med angivande av senaste datum för föreläggandet
Försäkring
– bolag
– datum för tecknande
– försäkring saknas

² Senaste lydelse 2011:255.

Högsta totalvikten på ett släpfordon för att det ska få dras av en bil som framförs av förare med körkortsbehörighet B

Importör som för in motorfordon för yrkesmässig försäljning till återförsäljare och vars verksamhet har större omfattning eller sådan importör för vilken Transportstyrelsen enligt 20 kap. 4 § denna förordning *föreskrivit eller i det enskilda fallet medgett att bestämmelserna i förordningen ska gälla*

Innehav av fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt

Innehav av fordon med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år

Körförbud

Påställning

Registrering

– datum för registrering i Sverige

– datum för första registrering utomlands för privat-importerat fordon

Registreringsbevis med kontrollnummer

Registreringsskylt

– ersättningskylt

– stulen skylt

– omhändertagen skylt

Högsta totalvikten på ett släpfordon för att det ska få dras av en bil som framförs av förare med körkortsbehörighet B

Importör som för in motorfordon för yrkesmässig försäljning till återförsäljare och vars verksamhet har större omfattning eller sådan importör för vilken Transportstyrelsen enligt 20 kap. 4 § denna förordning *har meddelat föreskrifter om eller i ett enskilt fall beslutat att förordningen ska gälla*

Innehav av fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt

Innehav av fordon med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år

Körförbud

Påställning

Registrering

– datum för registrering i Sverige

– datum för första registrering utomlands för privat-importerat fordon

Registreringsbevis med kontrollnummer

Registreringsskylt

– ersättningskylt

– stulen skylt

– omhändertagen skylt

Skatter
– fordonsskatt
– saluvagnsskatt
– skattebefrielse enligt lagen
(1976:661) om immunitet och
privilegier i vissa fall

Tillverkare av motorfordon
som yrkesmässigt tillverkas
inom landet

Uttagning för användning
inom totalförsvaret

Vägavgift enligt lagen
(1997:1137) om vägavgift för
vissa tunga fordon

Skatter
– fordonsskatt
– saluvagnsskatt
– skattebefrielse enligt lagen
(1976:661) om immunitet och
privilegier i vissa fall

Tillverkare av motorfordon
som yrkesmässigt tillverkas
inom landet

Uttagning för användning
inom totalförsvaret

Vägavgift enligt lagen
(1997:1137) om vägavgift för
vissa tunga fordon

3 Bakgrund m.m.

3.1 Bakgrund

Att äga ett fordon för med sig såväl ett offentlighetsrättsligt som 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.

Enligt Kronofogdemyndighetens register har ett stort antal gäldenärer fordonsrelaterade skulder till det allmänna. Den 19 maj 2011 fanns det närmare 100 000 gäldenärer med fordonsrelaterade skulder och det totala skuldbeloppet uppgick till ca 1,4 miljarder kr.

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

**Fordonsrelaterade obetalade skatter och avgifter den 19 maj 2011
(jämfört med den 1 nov 2008)**

	Trängselskatt	Fordonsskatt	Felparkering	Totalt
Antal gäldenärer	26 339 (15 376)	77 973 (78 192)	45 560 (49 146)	99 900 (100 141)
Skuldbelopp i balans, mnr	262 (163)	497 (421)	624 (553)	1 384 (1 137)
Genomsnitt skuld- belopp per gäldenär, kr	9 960 (10 600)	6 370 (5 378)	13 680 (11 243)	13 850 (11 370)
Preskription per år, genomsnitt, mnr	--	55	75	130
Indrivningsprocent ¹	45 % (21 %)	45 % (63 %)	29 % (45 %)	
Skuldbelopp 31 dec 2009, mnr	213	465	584	1 262
Skuldbelopp 31 dec 2010, mnr	250	515	660	1 425
Prognos skuldbelopp dec 2011, mnr	570	450	550	1 570
Prognos skuldbelopp dec 2012, mnr	700	450	550	1 700

Fordonsskatt och *felparkeringsavgift* 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 45 procent för fordonsskatt och 29 procent för felparkeringsavgifter (år 2011). Utvecklingen för de här skulderna sker efter känt mönster år efter år. Skuldbeloppen växer under ett år med ca 100–140 miljoner kr. Lika stora belopp preskriberas dock varje år, efter att den femåriga preskriptionstiden löpt ut, och det

¹ Indrivet belopp i relation till det restförda beloppet per medelslag. Indrivningsprocenten för trängselskatt har ökat och inflödet minskat, antagligen p.g.a. ändrade betalningsrutiner. Fordonsskatt och felparkeringsavgifter visar dock ett ökat inflöde.

totala skuldbeloppet för fordonsskatt och felparkeringsavgifter är därför förhållandevis konstant. Det sammanlagda skuldbeloppet för fordonsskatter och felparkeringsavgifter beräknas uppgå till *1 miljard kr* vid årsskiftet 2012/2013.

Trängselskatt är ett relativt nytt skuldslag i Kronofogdemyndighetens register. Det kan beräknas att det totala skuldbeloppet hos Kronofogdemyndigheten avseende trängselskatt kommer att vara ca 700 miljoner kr vid årsskiftet 2012/2013.

Det totala skuldbeloppet för alla fordonsrelaterade skulder till det allmänna kommer i sådant fall att uppgå till *1,7 miljarder kr*. Prognosen gäller om dagens förutsättningar för uppkomst av fordonsrelaterade skulder inte ändras. Indrivningsprocenten för trängselskatt verkar dock ha ökat, antagligen på grund av ändrade betalningsrutiner, samtidigt som den minskat vad gäller fordonsskatt och felparkeringsavgifter, jämför tabellen ovan. Möjligen kan detta föranleda en viss justering av det uppskattade totala skuldbeloppet årsskiftet 2012/2013. Det saknas dock ännu ett tydligt analysunderlag som visar om de olika nu redovisade trenderna vad gäller indrivningen håller i sig.

3.2 S.k. fordonsmålvakter

En betydande del av skulderna hos Kronofogdemyndigheten hänförs till personer som kan rubriceras som s.k. fordonsmålvakter. Med fordonsmålvakter avses sådana personer som i vägtrafikregistret är antecknade som ägare av ett fordon (den registrerade ägaren), i stället för den som faktiskt äger (den civilrättslige ägaren) eller brukar fordonet. Syftet med att anlita en fordonsmålvakt är, att den civilrättslige ägaren till fordonet då kan 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 eller är folkbokförd hos en annan person. Det förekommer också att fordonsmålvakten är skriven utomlands.

Kännetecknande är vidare att fordonsmålvakten ofta saknar utmätningsbara 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 till fordonet är en annan, vilket normalt innebär att det inte kan utmätas. Uppgiften i vägtrafikregistret är nämligen inte ett bevis om äganderätt.

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 fordonets användning. Debiteringarna för fordonet på den registrerade ägaren fortsätter dock. Det förekommer även att Kronofogdemyndigheten upptäcker att fordonen 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.

3.3 Uppdraget

De fordonsrelaterade skulderna till det allmänna ökar och allt fler personer har skulder till höga belopp. Även problemet med fordonsmålvakter växer.

De människor som lojalt gör rätt för sig upplever naturligtvis en djup orättvisa i att ett antal personer undandrar sig betalningsskyldighet. Vid en undersökning per den 1 november 2011 svarade de 100 gäldenärer med de största sammanlagda fordonsrelaterade skulderna för tillsammans över 194 miljoner kr i skuldbelopp. Av följande tabell framgår fördelningen av dessa skulder jämfört med situationen per den 1 november 2008.

"Topp 100" den 1 nov 2011 (jämfört med den 1 nov 2008)

	Trängselskatt	Fordonsskatt	Felparkering	Totalt
Totalt skuldbelopp,	20	27	147	194
mnkr	(10)	(11)	(71)	(92)
Antal gäldenärer	100	100	100	–
per medelslag	(47)	(34)	(94)	

Bland de 100 mest skuldtyngda gäldenärerna 2008 hade alltså 47 personer skulder avseende trängselskatt, 34 personer skulder avseende fordonsskatt och 94 personer skulder avseende felparkeringar. År 2011 hade de 100 mest skuldtyngda gäldenärerna skulder av samtliga slag.

Det faktum att skulderna inte kan drivas in kommer sannolikt att på sikt medföra en sänkt betalningsmoral hos fler än dem som idag kringgår systemet. Bristerna medför också avsevärda kostnader hos myndigheterna samtidigt som samhället går miste om betydande intäkter.

För att komma till rätta med och föreslå lösningar på problemet tillsatte dåvarande Vägverket och Kronofogdemyndigheten 2008 en gemensam arbetsgrupp med representanter för berörda myndigheter. Arbetet resulterade i Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport *Förslag till åtgärder för minskning av restförda fordonsrelaterade skulder och för att motverka användningen av bilmålvakter* (TSV 2009:8959 och KFM 808 21617-08/123), som överlämnades till Regeringskansliet 2009 (se Näringsdepartementets ärende N2009/5081/TE).

Rapporten remitterades och remissvaren samt en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementets ovan nämnda ärende.

4 Gällande rätt

4.1 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 fordonskatt 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 avseende 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 och enligt 2 § ska den nye ägaren registreras som ägare från och med den dag som anges i anmälan

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 företes 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.

4.1.1 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 inte brukar fordonet. Så är exempelvis fallet vid vanlig korttidsuthyrning över en eller flera dagar. Uthyraren är då betalningsskyldig för

t.ex. trängselskatt och felparkeringsavgifter. Parterna kan givetvis avtala om att uthyraren ska ha en rätt att kräva hyres-tagaren på ersättning för sådana kostnader som uppkommer under hyresförhållandet.

Leasing är ett slags hyra som innebär att en leasingtagare ges rätt att, på avtalade villkor under en avtalad period, använda en tillgång mot att en avgift betalas till ett leasingbolag. Vid leasing sker visserligen inget ägarbyte men ett leasingavtal som gäller för en bestämd tid om minst ett år ska ändå enligt 10 kap. 7 § FVTR anges i vägtrafikregistret. När en näringsidkare hyr ut ett fordon för en tid om minst ett år ska även detta enligt samma paragraf antecknas i vägtrafikregistret. Betalningsskyldigheten för skatter och avgifter avseende fordonet kommer därefter att belasta brukaren av fordonet och alltså inte leasinggivaren/uthyraren. Motsvarande regler gäller för fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt.

Beträffande leasing finns möjlighet för parterna att avtala om att leasingtagaren är ersättningsskyldig för belopp som leasing-givaren vid ett återtagande tvingas betala för att fritt kunna disponera fordonet.

Vid kreditköp med återtagandeförbehåll i fordonet ser situationen något annorlunda ut. Enligt 28 § konsumentkredit-lagen (1992:830) ska en avräkning göras vid ett återtagande. Kreditgivaren får därvid 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 28 § konsumentkreditlagen. En kreditgivare som har kostnader för att fritt kunna disponera över ett fordon som han återtagit har rätt att kräva kredittagaren på dessa. Så förhåller det sig exempelvis om kreditgivaren vill sälja fordonet till någon annan och då tvingats betala skulder som är förenade med panträtt i fordonet.

I 9 kap. 10 § UB föreskrivs att om utmätning skett i avbetalningsgodt i vilket 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.

4.2 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 lagen, 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 ägar-

begreppet är detsamma framgår genom hänvisningen i lagens 5 § till 2 kap. 4 § VTSL.

4.3 Trängselskatt

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 ingen betydelse i förevarande fall.

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

4.4 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 med stöd av TrF, kan gälla såväl på gatumark som på tomtmark. Likaså kan parkeringsanmärkningar utfärdas för överträdelse av trafikregler i TrF och

i lokala trafikföreskrifter vid uppställning på gatumark och vid uppställning på tomtmark.

Bestämmelser om felparkeringsavgifter finns i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, FelPL och förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift, FelPF.

I 1 § FelPL 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 omfattar med andra ord parkering som på ett eller annat sätt sker i strid med offentlighättsliga 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.

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 utgår alltså en civilrättslig kontrollavgift.

Den som överträder föreskrifter om stannande och parkering i TrF, eller i föreskrifter med stöd av förordningen, är enligt 2 § FelPL skyldig att erlägga en felparkeringsavgift och kan åläggas att betala genom en parkeringsanmärkning, 5 § FelPL. Den som har överträtt föreskriften, dvs. den som parkerat eller stannat fordonet, är alltså skyldig att betala avgiften men enligt 4 § FelPL ansvarar fordonets ägare för att felparkeringsavgiften betalas. Ägaren ansvarar dock inte om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet frånhänts honom 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.

4.5 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. När ett fordon ställs på debiteras fordonsskatten samma dag, om inte påställningen sker genom servicetjänsterna under en helg – då debiteras fordonsskatten i stället närmast följande vardagskväll. Trängselskatt debiteras månadsvis för de passager som skett under föregående månad. En felparkeringsavgift antecknas i vägtrafikregistret ca 7–10 dagar efter att den utfärdades, beroende på när kommunen överlämnar ärendet till Transportstyrelsen.

4.6 Flyttning och omhändertagande av fordon

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.

4.7 Panträtt och förmånsrätt

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

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

4.8 Verkställighet av fordonsrelaterade skulder

Ett fordon är lös egendom och kan således utmätas, enligt 4 kap. 17 § 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 presumptionsreglerna 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 presumptionsregel 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 parkeringsbestämmelsen 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. 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 har myndigheten dock bara att 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 utsökningsmålet, ska han 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 utmäta 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 utmätningens målet är förknippad med äganderätt. Beviskravet för den som hävdar bättre rätt är därför lägre i tvistemålet än i utsökningsmålet. 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 utmäts 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 skulderna 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.

Svårigheterna för Kronofogdemyndigheten vid utmätning av ett fordon, där en fordonsmålvakt är registrerad som ägare, är således dels att avgöra vem som är civilrättslig ägare till fordonet, dels att hitta fordonet. 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.

4.9 Utländsk rätt

Nedan redovisas kortfattat regleringen i några andra länder.

4.9.1 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.

4.9.2 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 avläsnings-system 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/skatter att bli registrerad som ägare för ytterligare fordon.

4.9.3 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 används bl.a. automatiserade avläsningssystem liknade de i Nederländerna, för att upptäcka fordon med brukandeförbud.

5 Överväganden och förslag

5.1 Rätt att ta ett fordon i anspråk

Förslag: Om en gäldenär som är betalningsskyldig för vissa skatter eller avgifter vid utmätning saknar utmätningbara tillgångar, ska Kronofogdemyndigheten få ta i anspråk det fordon som gett upphov till skatterna eller avgifterna oavsett vem som äger fordonet. Rätten att ta i anspråk ett fordon ska gälla för fordringar på avgifter enligt lagen om felparkeringsavgift, fordonsskatt och avgifter avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen samt skatter och avgifter enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Ett beslut av Kronofogdemyndigheten att ta ett fordon i anspråk ges samma verkan som ett beslut om utmätning. När en fordran som fordonet kan tas i anspråk för restförs, ska det föras in en uppgift i vägtrafikregistret om att fordonet kan komma att tas i anspråk. Om Kronofogdemyndigheten beslutar att ta fordonet i anspråk, ska även det antecknas i vägtrafikregistret. Uppgiften i vägtrafikregistret gallras tre år efter att fordran betalats.

Statens fordran avseende trängselskatt bör inte omfattas av den föreslagna möjligheten att ta fordonet i anspråk.

Skälen för förslaget

Den registrerade ägaren till fordonet är skyldig att betala vägtrafikskatt och trängselskatt, jfr avsnitt 4.2 och 4.3. Den som överträtt en föreskrift om stannande eller parkering är skyldig att betala felparkeringsavgift men det är den registrerade ägaren som är ytterst ansvarig för att för att avgiften betalas, jfr avsnitt 4.4. Betalas inte skulderna till det allmänna ska de lämnas till 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, 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 kap.3 förekommer det 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 utmättningsbara tillgångar. Vid utmätning i syfte att driva in obetalda skatter och avgifter avseende ett fordon påträffar Kronofogdemyndigheten sällan det aktuella fordonet hos den registrerade ägaren. Om fordonet påträffas, kan det ofta fredas från utmätning genom att gäldenären visar att det i själva verket tillhör någon annan.

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. Det bör skapas bättre möjligheter att driva in fordringarna även i de fall någon annan än den civilrättslige ägaren är registrerad som ägare i vägtrafikregistret och saknar utmättningsbara tillgångar. Det torde även stärka den allmänna betalningsmoralen.

5.1.1 lanspråktagande av fordon

Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten föreslog i sin rapport att en legal panträtt i fordon skulle införas för statens fordran på vägtrafikskatt enligt VTSL och fordonsskatt enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, liksom för statens eller en kommuns fordran på felparkeringsavgifter enligt FelPL.

Panträtt i fordon skulle emellertid kunna leda till att fordon dras in i ett exekutivt förfarande även när det inte är motiverat. Regleringen 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 panträtt; exempelvis eftersom utmätning då skulle kunna ske i fordonet trots att det finns egendom som är lämpligare att utmäta, jfr 4 kap. 4 § UB.

En panträtt skulle även få följdverkningar i andra situationer, t.ex. i insolvensförfaranden. I alla konkurser där det ingår en bil, för vilken 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 omotiverat att statens fordran prioriteras framför andra borgenärs fordringar, jfr nedan. Panträtten skulle också behöva hanteras i konkursen även när det inte är fråga om konkurs efter en fordonsmålakt.

Reformbehovet gäller de fall då den registrerade ägaren inte har några tillgångar som kan utmätas samtidigt som det fordon som skulderna avser har ett värde.

En nackdel med en reglering som förutsätter att det måste konstateras, att den registrerade ägaren saknar utmättningsbara tillgångar innan ett fordon kan tas i anspråk, skulle kunna vara att verkställigheten fördröjs något. Själva motivet till att en fordonsägare låter en annan person vara registrerad som ägare är just att denne saknar utmättningsbara tillgångar. Det handlar om

situationer där det i regel redan har gjorts utmätningsförsök och där Kronofogdemyndigheten därmed redan har undersökt om personen har utmätningsbar egendom. Eftersom det således ofta kommer att vara dokumenterat att det saknas utmätningsbar egendom, fördröjs inte verkställigheten nämnvärt.

Särskilt med hänsyn till proportionaliteten bör således regleringen enbart täcka de fall då det annars inte är möjligt att driva in det allmännas fordringar.

En särskild fråga är om det allmännas fordringar bör ges företräde framför andra fordringar, jfr dock nedan. 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 civilrättsliga ägaren att slippa undan sitt betalningsansvar. Avsikten med förslaget är inte att det allmänna därigenom ska ges en bättre rätt än andra fordringsägare jämfört med de fall då den registrerade ägaren också är den civilrättsliga. Staten eller kommunen bör alltså inte få företräde framför andra fordringsägare som tidigare ansökt om utmätning för de situationer där gäldenären saknar utmätningsbara tillgångar.

Det bör därför inte införas någon panträtt i fordon ens i de situationer då den betalningsskyldige saknar utmätningsbara tillgångar. I stället bör Kronofogdemyndigheten kunna besluta om att ta det aktuella fordonet i anspråk utan att fordonet behandlas som en pant. Ett sådant beslut ska innebära att Kronofogdemyndigheten kan ta fordonet i anspråk även om myndigheten hittar det hos någon annan än gäldenären, jfr ovan.

Förslaget om ianspråktagande kan uppnå samma mål som ett förslag som inbegriper panträtt. En reglering genom ianspråktagande skulle träffa just situationerna med fordonsmålvakter och inte leda till att fordon tas i anspråk i andra situationer när det inte är motiverat och därmed medför onödiga kostnader för hanteringen.

Kronofogdemyndigheten bör ges möjlighet att kunna besluta om att ta fordonet i anspråk direkt med stöd av lag utan något särskilt yrkande. Det bör alltså inte krävas att Transportstyrelsen

begär att fordonet ska tas i anspråk eller att någon exekutions-titel utverkas mot den civilrättsliga ägaren. I enlighet med vad som nyss sagts bör en förutsättning för att fordonet tas i anspråk vara att det konstateras att gäldenären, dvs. vanligtvis den registrerade ägaren, saknar utmätningsbara tillgångar.

En ny ägare till ett fordon har i princip inget betalningsansvar för fordringar avseende fordonet som debiterats före över-låtelsen. Syftet med förslaget är att ett fordon ska kunna tas i anspråk om den betalningsskyldige saknar utmätningsbara tillgångar, oavsett vem som äger det. Om det görs undantag för de fall då den betalningsskyldige överlätit fordonet till en ny ägare, skulle det vara lätt att kringgå regleringen. Det bör därför inte göras något undantag för fordringar som debiterats men inte betalats före ett ägarbyte. En köpare bör i stället ges möjlighet att ur vägtrafikregistret få uppgift om att fordonet kan komma att tas i anspråk, eller att det fattats ett beslut om att ta fordonet i anspråk, se nedan 5.1.6.

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 vägtrafik-registret kan han eller hon avgöra om köpet ska fullföljas eller inte. 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 vägtrafik-registret om fordonsskatten inte har betalats i rätt tid, jfr 4.5. Köparen riskerar då att säljaren oriktigt säger sig ha betalat skatten. För att vara helt säker kan köparen avvakta något och därefter i registret kontrollera säljarens uppgift om att han eller hon betalat. Det rör sig således endast om några dagars fördrö-jning 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.

Vid utmätning gäller att Kronofogdemyndigheten, av utmätningssbar egendom, först och främst bör ta i anspråk sådan egendom som kan användas till fordringens betalning med minsta kostnad, förlust eller annan olägenhet för gäldenären, 4 kap. 3 § andra stycket UB. Utmätning får ske om åtgärden kan anses vara försvarlig. På motsvarande sätt bör Kronofogdemyndigheten ha möjlighet att bedöma om det är försvarligt att ta i anspråk fordonet eller inte. Detta bör uttryckas så att Kronofogdemyndigheten *får* ta ett fordon i anspråk.

Om det vid tidpunkten för ianspråktagandet finns andra rättigheter, exempelvis panträtt, retentionsrätt eller återtaganderätt, i ett fordon ska rättigheterna gälla. I dessa situationer ska staten således inte, genom ianspråktagandet, få bättre rätt till betalning för sin fordran än de borgenärer som har säkerhet i fordonet för sina fordringar.

Med hänsyn till att omständigheterna kan ändras, exempelvis kan värdet på fordonet ha felbedömts, bör Kronofogdemyndigheten ges rätt att ändra sitt beslut, jfr 4 kap. 33 § UB.

Ett beslut om ianspråktagande ges samma verkan som ett beslut om utmätning

Det bör inte införas några särskilda regler om försäljning av fordonet. Om Kronofogdemyndigheten har beslutat att ta fordonet i anspråk, bör fordonet få tillgodogöras i den ordning som gäller för utmätt egendom. När Kronofogdemyndigheten har fattat beslut om att ta fordonet i anspråk likställs fordonet alltså med egendom som är utmätt. Det innebär att fordonet kan omhändertaras och säljas exekutivt och detta oavsett vem som är ägare. Som en följd av att fordonet får tillgodogöras i den ordning som gäller för utmätt egendom gäller också de särskilda bestämmelserna om försäljning av egendom som innehas under förbehåll om återtaganderätt, 9 kap. 10 § UB.

Ett beslut att ta ett fordon i anspråk har alltså samma rättsverkningar i fråga om fordonet som en utmätning av detta. Det innebär bl.a. att bestämmelserna i 4 kap. 29 och 30 §§ UB om förfogandeförbud och förmånsrätt gäller. Förfogandeförbudet torde dock ha begränsad praktisk betydelse vid ett beslut om ianspråktagande, eftersom förbudet riktar sig mot gäldenären, dvs. den registrerade ägaren. Denne torde i praktiken normalt ha små möjligheter att förfoga över fordonet på det sätt som avses i 4 kap. 29 §. Att beslutet ger förmånsrätt är däremot av stor betydelse, bl.a. för att förhindra att verkan av beslutet om ianspråktagande omintetgörs genom en senare utmätning för en fingerad fordran. Även bestämmelserna i förmånsrättslagen (1970:979) om förmånsrätt på grund av utmätning (9 §) samt bestämmelserna i konkurslagen (1987:672) om utmätning vid konkurs (3 kap. 7–8 §§) och om återgång av utmätning (4 kap. 13 §) blir tillämpliga.

Vidare kommer beslutet att behandlas på samma sätt som ett utmättningsbeslut vid tillämpning av bestämmelserna om sekretess i 34 kap. offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och lagen (2001:184) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet.

Bestämmelserna i 5 kap. UB, om undantag från utmätning (beneficium), blir däremot inte tillämpliga. Det följer av att det i den föreslagna nya lagen uttryckligen föreskrivs att Kronofogdemyndigheten får besluta att ta fordonet i anspråk, utan att några undantag från detta anges. Detta utesluter varje undantag på någon av de grunder som anges i det nu nämnda kapitlet. Inte heller bestämmelserna i 4 kap. 33 och 34 §§ om hävande av utmätning och annan rättelse blir tillämpliga. Detta följer av att möjligheten att ändra ett beslut får anses uttömmande reglerad genom den bestämmelse om detta som föreslås tas in i den nya lagen. Även om så inte hade varit fallet, skulle det för övrigt i praktiken knappast kunna bli aktuellt med rättelse med stöd av de nu nämnda bestämmelserna i utsökningsbalken eftersom dels beneficiereglerna inte är tillämpliga, dels vem som är civilrättslig

ägare till ett fordon saknar betydelse för möjligheten att besluta om ianspråktagande av detsamma.

Säljs fordonet är avsikten att den fordran som fordonet tagits i anspråk för ska regleras. Ett eventuellt överskott vid en exekutiv försäljning tillkommer ägaren och ska redovisas till denne. I detta fall torde Kronofogdemyndigheten betala ut överskottet till den registrerade ägaren, om det inte finns en känd civilrättslig ägare. Om en civilrättslig ägare gör sig känd bör Kronofogdemyndigheten utreda till vem, den registrerade ägaren eller den påstådde civilrättslige ägaren, pengarna ska utbetalas. Eftersom Kronofogdemyndigheten inte med befriande verkan kan betala ut ett överskott till den registrerade ägaren om myndigheten känner till att någon annan påstår sig vara civilrättslig ägare, bör således myndigheten göra en utredning om ägarförhållandena.

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.

Endast svenskregistrerade fordon

Användningen av fordonsmålvakter förekommer sannolikt även i andra länder. Fordon registrerade i utlandet är emellertid inte skattskyldiga i Sverige, jfr nedan avsnitt 5.1.4. De fordonsrelaterade skulder som i detta avseende kan uppstå är således felparkeringsavgifter. Att låta en ordning med ianspråktagande för obetalade felparkeringsavgifter omfatta även utlandsregistrerade fordon skulle vara förenat med stora praktiska svårigheter och under alla förhållanden kräva något slags internationell överenskommelse. Den ordning som nu föreslås ska därför bara omfatta fordon som är registrerade i Sverige.

Överklagande

Kronofogdemyndighetens beslut att ta fordonet i anspråk bör kunna överklagas enligt 18 kap. UB. 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. Exempelvis kan, även om en värderingsman anlitas, den klagande och kommunen eller staten ha skilda uppfattningar om fordonets värde och i hur stor utsträckning avräkning av ett eventuellt övervärde i fordonet ska få göras mot den enskildes skulder.

Ett beslut får, 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 civilrättslige som den registrerade ägaren kan vara part hos Kronofogdemyndigheten.

5.1.2 En särskild lag

Regleringen kommer avse indrivning av statliga och kommunala fordringar och skulle därmed kunna placeras i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Regleringen ska dock bara gälla vissa fordonsrelaterade statliga och kommunala fordringar, 5.1.4. Det är därför lämpligare att placera bestämmelserna i en särskild lag om ianspråktagande av fordon och inte i indrivningslagen som gäller det allmännas fordringar generellt.

5.1.3 Lagförslagets förhållande till Europakonventionen

Ett sådant ianspråktagande som nu beskrivits utgör en inskränkning av det egendomsskydd som regleras i regeringsformen och i den europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, Europakonventionen. Sedan den 1 januari 1995 gäller Europa-

konventionen som svensk lag och är därmed direkt tillämplig här i landet, lagen (1994:1219) om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Angående förarbeten, se SOU 1993:40, Del B, och prop. 1993/94:117. Lagar och föreskrifter får inte heller meddelas i strid med Sveriges åtaganden enligt Europakonventionen, 2 kap. 19 § regeringsformen. 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. 25ff. där egendomsskyddet utreds närmare.)

Vid den proportionalitetsbedömning som ska göras får 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.

Även om det är ett relativt begränsat antal personer som undandrar sig betalningsansvar, är det totalt sett fråga om stora skulder. Indrivningen av de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna kan förväntas effektiviseras genom förslaget. 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.

Ändringarna kommer inte att påverka omsättningen av fordon eller på annat sätt förändra situationen för det stora flertalet fordonsanvändare.

Sammantaget framstår därför förslaget att införa en möjlighet att ta ett fordon i anspråk som rimligt avvägt i förhållande till förslagets syfte och den äganderättsinskränkning som det medför. Ett ianspråktagande får anses förenligt med Europakonventionen.

5.1.4 Lagens tillämpningsområde

Möjligheten att ta ett fordon i anspråk bör gälla för statens fordran på fordonsskatt enligt VTSL och fordonsskatt enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Fordringar avseende saluvagnsskatt enligt VTSL bör 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 alltså 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.

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. Den föreslagna nya lagen bör därför endast omfatta svenskregistrerade fordon, dvs. fordon registrerade i vägtrafikregistret.

Möjligheten att ta i anspråk ett fordon bör också gälla för statens eller en kommuns fordran på felparkeringsavgifter enligt FelPL. Registreringen i vägtrafikregistret är en förutsättning för att de föreslagna bestämmelserna ska kunna tillämpas.

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 ovan avsnitt 4.4. 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 genom att incitamentet att anlita en fordonsmålvalt minskar, dels genom att ett fortsatt nyttjande av fordonet förhindras rent faktiskt i vissa fall.

5.1.5 Uthyrning, leasing och kreditköp

Förslaget medför att även andra fordon, än dem som innehas genom användandet av fordonsmålvalter, kan komma att omfattas av beslut om ianspråktagande. 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.

Enligt förslaget ska fordonet kunna tillgodogöras i den ordning som gäller för utmätt egendom. Fordonet likställs således efter ett beslut om ianspråktagande med egendom som är utmätt. Det innebär att fordonet kan omhändertas och säljas exekutivt och detta oavsett vem som är ägare, jfr avsnitt 5.1.1. Beslutet om ianspråktagande följer således fordonet till dess den fordran som föranlett ianspråktagandet blivit betald. Vem som civilrättsligt äger fordonet saknar i detta sammanhang betydelse. Vem som är betalningsskyldig för fordringen saknar också betydelse. Det innebär att om fordonet i fråga innehas genom leasing eller är 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, för att återfå

fordonet, kan tvingas betala en eventuell reparationsfordran som omfattas av retentionsrätt.

Transportstyrelsen granskade 2009 fordonsinnehavet i vägtrafikregistret för de 35 fordonsmålvakter som finns överst på Kronofogdemyndighetens s.k. ”Topp 100”-lista, jfr avsnitt 3.3. Det visade sig då att de flesta fordon som står registrerade på fordonsmålvakter är av äldre modell. Transportstyrelsen kontrollerade därför endast 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.

Vid remissbehandlingen av Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport framfördes från branschföreträdare att undantag borde ske 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 föreslås 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. Förslaget får ändå 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 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 (1992:830). 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 försämrats genom att det belastas med ett beslut om ett ianspråktagande. Säljaren har således möjlighet att agera om han 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 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 upphör

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 åsamka en skada på fordonet. Även i detta fall förorsakas en värde-minskning i det gods som ägs av leasinggivaren eller som kreditgivaren har återtaganderätt i.

Ett uttalat syfte med reglerna är att komma till rätta med en missbrukssituation, där möjligheterna att undanhålla sig betalningsansvaret genom att använda sig av fordonsmålvakter minskar. För att uppnå detta syfte bör det generellt undvikas att tillskapa undantag som kan komma att försämra reglernas effektivitet.

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.

Som nämnts ovan registreras redan i dag uppgifter om debiterade skatter och avgifter rörande ett fordon i vägtrafikregistret. Förslaget innebär att det särskilt ska antecknas i registret om ett beslut om ianspråktagande har fattats. Det blir alltså möjligt inte bara för en presumtiv fordonsköpare, utan även för den som sålt ett fordon på kredit med förbehåll om återtaganderätt och för en leasinggivare, att kontrollera vilka eventuella beslut som har fattats rörande ett fordon.

Trots att en kontroll således är enkel att göra, bör det införas en skyldighet för Transportstyrelsen att underrätta creditsäljare och leasinggivare som antecknats i vägtrafikregistret om att ett beslut om ianspråktagande av ett fordonet har fattats. 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. Genom att Transportstyrelsen åläggs den nämnda under rättelseskyldigheten ges kreditgivare och leasingtagare förutsättningar att i förekommande fall agera för att säkerställa sin rätt.

Vidare kommer den ovan nämnda bestämmelsen i 9 kap. 10 § UB, om försäljning av utmätt avbetalningsgod, att vara tillämplig då fordonet tas i anspråk.

Något undantag för leasing- och avbetalningsfordon bör därför inte införas.

5.1.6 Uppgifter i vägtrafikregistret

Vägtrafikregistret innehåller redan idag uppgifter om att ett ärende rörande felparkeringsavgifter har lämnats över till Kronofogdemyndigheten för indrivning, FVTR, bilaga 4. 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. Redan i dag har en presumtiv köpare i regel ändå anledning att undersöka vissa uppgifter i vägtrafikregistret. Ett fordon kan t.ex. vara belagt med användningsförbud p.g.a. obetald fordonsskatt som kan drabba en ny ägare, om han eller hon inte i förväg undersöker förhållandena.

Enligt förslaget ska ett fordon kunna tas i anspråk också om en tidigare ägare har skulder avseende fordonet och saknar utmätningsbara tillgångar. Detta gör 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 sluts. När Krono-

fogdemyndigheten fattat beslut om att ta ett fordon i anspråk bör även detta direkt framgå av vägtrafikregistret.

Att införa sådana uppgifter i LVTR bedöms förenligt med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandlingen av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (dataskyddsdirektivet). Av förarbeten till 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 uttryckligt 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 § punkten 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 samma punkt, underpunkterna 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 punkterna a)–d), jfr prop. 2000/01:95 s. 99.

I begreppet fordonsägare innefattas de personer som med stöd av 4 § 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 och vägtrafikskatt är sådana verksamheter som avses i 5 § LVTR och för detta ända-

mål ska registret exempelvis tillhandahålla uppgifter om fordonsägare.

En uppgift om att fordonet kan komma att tas i anspråk, eller 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 besiktigat ska han eller hon alltså även kunna kontrollera att fordonet inte riskerar att tas i anspråk.

Därmed föreslås att dessa uppgifter ska föras in i vägtrafikregistret. Uppgifterna ska vara lättillgängliga för allmänheten. Bilaga 1, avsnitt 3, till FVTR föreslås ändras så att beslut om ianspråktagande enligt den nya lagen ska föras in i vägtrafikregistret.

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.

Det finns redan idag möjlighet att ange i vägtrafikregistret att en näringsidkare i sin yrkesmässiga verksamhet har överlåtit ett fordon genom kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller att han eller hon upplåtit fordonet med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år. För att kunna bevaka sin rätt måste emellertid även den som har återtaganderätt i ett fordon liksom den som hyr ut det under längre tid ha möjlighet att kontrollera om Kronofogdemyndigheten beslutat om ianspråktagande.

Om fordonet inte längre är ianspråktaget, bör uppgiften i vägtrafikregistret tas bort ur registret. Uppgiften bör även tas bort ur registret om fordonet säljs exekutivt eller tillfaller staten eller en kommun enligt LFF. Uppgifter om fordon i vägtrafikregistret gallras enligt bestämmelserna i 3 kap. 2 § FVTR. En

uppgift om ianspråktagande av fordonet bör stå kvar lika länge som uppgifterna om skulderna. Om fordonsägaren när fordonet avregistreras har obetalda skatter eller avgifter för fordonet, ska uppgifter om fordonet och fordonsägaren dock gallras först när skulden betalats.

5.1.7 Särskilt om trängselskatt

Trängselskatten skiljer sig på flera punkter från fordonsskatten. Trängselskatt tas ut endast i Stockholm, och från och med den 1 januari 2013 i Göteborg. Fordonsskatt ska däremot betalas av alla som är registrerade ägare till fordon och är alltså allmänt förekommande. Dessutom görs för närvarande en översyn av delar av regelverket för uppbörd av trängselskatt (2011 års Vägtullsutredning, dir. 2011:47). Det bör därför i nuläget inte införas en möjlighet till ianspråktagande av fordon för skulder avseende trängselskatt.

5.2 Flyttning och omhändertagande av fordon vid obetalda felparkeringsavgifter

Förslag: Regeringen får meddela föreskrifter som ger staten och kommunerna möjlighet att i vissa fall 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.

Fordonet behöver inte lämnas tillbaka förrän den registrerade ägarens alla förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter är betalade. Ett fordon som inte återlämnas till den registrerade ägaren tillfaller staten eller kommunen. Fordonets värde ska i sådana fall 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. Kronofogdemyndigheten ska informeras om omhändertagandet för ställningstagande om fordonet ska tas i anspråk för att täcka skulderna. Förfarandet har i sådant fall företräde.

Skälen för förslaget

Redan i förarbetena till LFF, 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 flyttningsgrund 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 FFF.

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.

Fördelarna med en utökad möjlighet till flyttning och omhändertagande av fordonet 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 fordonsrelaterade skulder, främst felparkeringsavgifter, hänförliga till det aktuella fordonet. Ett sådant förslag har därmed verkan inte endast mot fordonsmålvakter utan även mot andra som konsekvent försummar att betala sina felparkeringsavgifter.

Effekten ökar dessutom om man vid förfarandet beaktar den registrerade ägarens totala skulder avseende felparkeringsavgifter. Ett fordon som nyligen registrerats på en fordonsmålvalt som redan har betydande skulder kan därmed flyttas redan vid den första felparkeringen.

Det bör därför vara möjligt att flytta ett fordon som är uppställt i strid med gällande föreskrifter, om fordonets registrerade ägare har obetalda och restförda felparkeringsavgifter på mer än ett visst belopp. De skulder som ska beaktas är endast de avgifter som tas ut enligt FelPL, inte de ytterligare skulder som uppstår till följd av Kronofogdemyndighetens avgifter. 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 förelåg 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. Ett normgivningsbemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om en ny flyttningsgrund i enlighet med detta bör införas i LFF.

För att staten eller en kommun ska kunna ta ställning till en eventuell flyttning av fordonet, 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. Denna sökmöjlighet saknas i dag.

Det bör också införas en bestämmelse om att ett fordon, som flyttats av denna anledning, inte behöver lämnas ut förrän alla fordonsägarens skulder avseende felparkeringsavgifter och kostnader i samband med flyttning och omhändertagande betalats.

Skuldbeloppet

Eftersom den registrerade ägarens totala skulder avseende felparkeringsavgifter ska beaktas, och inte endast de skulder som uppkommit genom felparkering av det aktuella fordonet, kan i princip ett helt nytt fordon omhändertas för sådana obetalda felparkeringsavgifter som uppkommit när han eller hon tidigare ägt andra fordon.

Vad således gäller storleken på det skuldbelopp som utlöser möjligheten att flytta och omhänderta ett fordon kan konstateras att beloppet bör vara så pass högt att flyttningsåtgärden endast kan komma ifråga när det är fråga om en uppenbar och återkommande underlåtelse från den enskildes sida att följa gällande föreskrifter om parkering och betalning av avgifter. Förslaget kommer inte att medföra några negativa konsekvenser för de fordonsägare som är i dröjsmål med betalningen av någon eller några enstaka felparkeringsavgifter.

Endast skulder uppkomna efter ikraftträdandet ska dock beaktas inför flyttningsbeslutet.

Enligt statistik från Kronofogdemyndigheten finns för närvarande ca 11 000 gäldenärer med skulder avseende felparkeringsavgifter som överstiger 10 000 kr, vilket motsvarar 2,2 procent av myndighetens gäldenärer. Ca 18 000 gäldenärer har skulder för felparkeringsavgifter som överstiger 5 000 kr, dvs. 3,7 procent av det totala antalet gäldenärer.

Mot bakgrund av att medelvärdet för en parkeringsanmärkning ligger på 450–500 kr motsvarar beloppet 5 000 kr drygt tio obetalda parkeringsanmärkningar.

Ett skuldbelopp om 5 000 kr framstår som en rimlig brytpunkt för när en flyttningsåtgärd bör kunna komma i fråga. Föreskrifter om beloppets storlek kan meddelas med stöd av det ovan föreslagna normgivningsbemyndigandet och tas lämpligen in i FFF.

Försäljning av det omhändertagna fordonet

Det är rimligt att det införs bestämmelser om att fordonets värde – om fordonet med anledning av den utökade möjligheten till flyttning och omhändertagande har tillfallit kommunen eller staten – ska tillgodoräknas den enskilde genom avräkning mot dennes obetalda felparkeringsavgifter. Det bör av avräkningen framgå hur värdet beräknats och vilka avgifter som tillgodoräknats. Är fordonets värde högre än skulderna tillställs överskottet fordonets ägare.

Syftet är att förhindra ett fortsatt brukande av fordonet och, om möjligt, säkerställa betalning för de obetalda skulderna avseende felparkeringsavgifter.

Om det pågår verkställighet hos Kronofogdemyndigheten i det omhändertagna fordonet ska Kronofogdemyndigheten informeras om omhändertagandet för ställningstagande om verkställighet ska ske. Avräkning bör då inte ske.

Uthyrnings-, leasing- och avbetalningsfordon

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, jämför ovan avsnitt 5.1.6. Även dessa fordon bör dock kunna bli föremål för flyttning, om innehavaren efter ikraftträdandet ådragit sig obetalda felparkeringsavgifter på motsvarande nivå som angetts ovan. Det finns annars en risk för att fordon genom konstruerade avtalsförhållanden, om leasing eller med stöd av kreditköp 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 (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.

Överklagande

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. I departementspromemorian *Lag om rätt att omhändertaga fordon*, jfr prop. 1967:107, s. 26, behandlas frågan om och på vilket sätt den som är missnöjd med ett flyttningsbeslut ska kunna överklaga beslutet. Enligt promemorian finns det "... knappast 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 besväröförfarande 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 eller om skyldighet för myndighet att utan ersättning för flyttningsskostnad 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 nu är i fråga 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 FFF en möjlighet att själv flytta fordonet.

Enligt artikel 6.1 Europakonventionen, jfr avsnitt 5.1.3, 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 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.

5.3 Förbud att använda fordon vid obetalda skatter och avgifter

5.3.1 Utökad användningsförbud vid obetald fordonsskatt

<p>Bedömning: Användningsförbudet vid obetald fordonsskatt bör vara oförändrat.</p>
--

I Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport föreslogs en utvidgning av användningsförbudet vid obetald fordonsskatt.

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. VTSL 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 § VTSL.

Av de uppgifter som tagits fram ur 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 stora drag 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 och föreslås därför inte.

5.3.2 Användningsförbud vid obetald trängselskatt

Bedömning: Användningsförbud, omhändertagande av fordonets registreringsskyltar och därmed sammanhängande straffrättsliga påföljder bör inte införas vid obetald trängselskatt och obetald tilläggsavgift.

I Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport föreslogs vidare bl.a. användningsförbud vid obetald trängselskatt.

I regelsystemet för fordonsskatt finns bestämmelser som innebär att skattepliktiga fordon inte får användas om skatten inte har betalats i rätt tid, jfr ovan 5.3.1. Användning i strid mot

förbudet kan leda till att fordonets registrerings skyltar omhändertas och att ett straffrättsligt ansvar utkrävs.

En kriminalisering inom ett nytt område är inte helt utan svårigheter. Vilka närmare kriterier som bör vara styrande för att en kriminalisering av ett visst beteende ska vara befogad behandlades av Åklagarutredningen under 1990-talets första hälft, SOU 1992:61. Utredningen kom då fram till följande. För att en kriminalisering ska vara motiverad bör ett beteende föranleda en påtaglig skada eller fara. Gärningen bör vidare vara av sådan allvarlig karaktär att det krävs ett straff. Straffet ska också förväntas utgöra ett effektivt medel för att motverka det icke önskvärda beteendet. I första hand bör man emellertid sträva efter alternativa sanktioner. Först om dessa alternativa åtgärder inte kan anses rationella eller skulle kräva oproportionerligt höga kostnader, bör straffsanktionen komma i fråga. Därutöver måste rättsväsendet bedömas ha resurser för att klara av den ytterligare belastning som kriminaliseringen innebär, eller tillföras sådana resurser.

Försenad betalning av trängselskatt är redan sanktionerad genom en tilläggsavgift. De flesta skuldbeloppen är mycket låga, jämfört med beloppen för fordonsskatt. Det är tveksamt om det är rimligt att påföra ytterligare sanktioner för så låga belopp som debiteras vid trängselskatt.

Det allmännas resurser för brottsbekämpning måste koncentreras på beteenden som är straffvärda och inte kan motverkas bättre på annat sätt. Åklagarresurser ska huvudsakligen användas när det är fråga om mera komplicerade brottsutredningar. Bl.a. mot denna bakgrund är det av största vikt att förslag som medför ytterligare ärendeökningar till Åklagarmyndigheten eller andra delar av rättsväsendet är synnerligen väl motiverade, dvs. att det finns ett klart lagstiftningsbehov. Regeringen tillsatte 2011 en särskild utredare som på ett omfattande sätt ska kartlägga det straffsanktionerade området och ta ställning till vissa principiella frågor på området. Utredaren ska bl.a. analysera och ta ställning till vilka kriterier som bör gälla för

att en kriminalisering ska anses vara befogad. Se vidare kommittédirektiv 2011:31, Användningen av straffrätt.

Bedömningen är att ingen av de i rapporten föreslagna ändringarna i denna del bör införas.

5.3.3 Vägran att registrera ny fordonsägare

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

Ett annat förslag som framfördes i Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens rapport var att ge Transportstyrelsen möjlighet att vägra registrering av ägare till fordon om den nye ägaren sedan tidigare har obetalda fordonsrelaterade skulder på betydande belopp.

Bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter m.m. finns i LVTR och FVTR. Registreringsmyndighet är Transportstyrelsen, se avsnitt 4.1.

Den 18 mars 2010 beslutade regeringen genom 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 fordonsrelaterade 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, PricewaterhouseCoopers, för att så långt som

möjligt kvantifiera och värdera de samhällsekonomiska effekterna som ett förslag om att vägra registrera en fordonsägare med betydande fordonsrelaterade 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.

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

”Som framgått ovan är det ett stort problem med obetalda fordonsrelaterade skulder. Sett till det totala restförda beloppet avseende statliga fordringar utgör de fordonsrelaterade 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 uteslutande, 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 försvarande 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.”

Kommittén påpekade också att förslaget inte var förenligt med de allmänna strävandena efter en regelförenkling i samhället (s. 709).

Kommittén konstaterade vidare att de nackdelar som förslaget skulle medföra, främst för privatpersoner och näringsidkare, övervägde fördelarna med förslaget (s. 714) 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. 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 kr, så innebär det, enligt rapporten, att de sammanlagda samhällsekonomiska kostnaderna under en femårsperiod kunde uppskattas till ca 443 miljoner kr, medan de kvantifierbara vinsterna under samma period endast kunde uppskattas till ca 88 miljoner kr. Kommittén 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 bör också beaktas att ett flertal remissinstanser var kritiska till förslaget. Flera av de externa intressenter som den anlitade konsulten var i kontakt med var också tveksamma eller uttalat negativa till förslaget.

Bedömningen att de stora nackdelar som förslaget skulle medföra, främst för privatpersoner och näringsidkare, inte uppväger de eventuella fördelarna kvarstår. Någon möjlighet att vägra registrering av ny ägare på grund av kvarstående fordonsrelaterade skulder bör därför inte införas.

5.4 Ikraftträdandebestämmelser

Förslag: Den nya lagen och de nya lag- och förordningsbestämmelserna om ianspråktagande av fordon ska träda i kraft den 1 juli 2013, men ska inte tillämpas på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Skälen för förslaget

Den nya lagen och de nya lag- och förordningsbestämmelserna om ianspråktagande av fordon bör träda i kraft den 1 juli 2013 men bör inte tillämpas på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

6 Konsekvenser

6.1 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 fordonsskatt eller felparkeringsavgifter.

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 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 finansie-

ring av fordonsköp kommer därmed också att beröras av reglerna.

6.1.1 Konsekvenser för statliga och kommunala myndigheter

Staten och kommunerna förväntas öka sina intäkter genom att de obetalda fordonsrelaterade skulderna 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 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 kr. Myndighetens bedömning är att de kostnader som redovisats inte fullt ut kan finansieras inom ramen för myndighetens 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. Ärendena bör inte bli fler än att kostnaderna ryms inom ramen för nuvarande resurstilldelning.

6.1.2 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 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 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. Ansvaret 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 "fordonsmålvakter" innehas i princip aldrig genom leasing eller kreditköp med återtagandeförbehåll, se avsnitt 5.1.5.

6.1.3 Konsekvenser för privatpersoner

Privatpersoner kommer att påverkas i motsvarande mån som företag vid leasing av nya fordon, jfr ovan och avsnitt 5.1.5. 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 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 fordonsrelaterade skulder.

6.2 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 5 000 kr 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 trafik-säkerheten.

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.

6.2.1 Konsekvenser för staten och kommunerna

För kommuner som använder 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.

6.2.2 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.

7 Författningskommentar

7.1 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 offentligrättsliga avgifter och skatter: felparkeringsavgifter, vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och sådana avgifter, exempelvis dröjsmålsavgift, som regleras i VTSL och lagen 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 §§ VTSL respektive 3 och 4 §§ lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Det är ägaren som är skyldig att betala skatten. Den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare, eller den som bör vara antecknad som ägare, är att anse som ägare till ett fordon, 2 kap. 4 § andra stycket VTSL och 5 § lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

2 §

Enligt *första stycket* ges Kronofogdemyndigheten möjlighet att besluta om att ta ett fordon i anspråk för fordringar mot den registrerade ägaren av fordonet. De fordringar som avses anges i 1 §, dvs. fordringar på vissa offentligrättsliga skatter och avgifter.

Enligt *andra stycket* ska ett beslut om ianspråktagande ha samma verkan som ett utmättningsbeslut. Det innebär bl.a. att bestämmelserna om exekutiv försäljning i 9 kap. UB blir tillämpliga, liksom att beslutet om ianspråktagande medför förmånsrätt i och med beslutet. Rättsverkningarna av ett beslut om ianspråktagande har behandlats i avsnitt 5.1.1.

3 §

Ett beslut ska ändras om förutsättningarna ändras. Om exempelvis värderingen av fordonet visat sig felaktig, bör beslutet kunna ändras.

Paragrafen har behandlats under 5.1.1.

4 §

Kronofogdemyndighetens beslut om ianspråktagande av fordon enligt lagen får överklagas till tingsrätt. Vid sådant överklagande tillämpas 18 kap. UB om överklagande av Kronofogdemyndighetens beslut. Alla personer som berörs av ett beslut kan överklaga, till exempel den som anser sig äga något som har blivit taget i anspråk.

5 §

Uppgiften om Kronofogdemyndighetens beslut ska registreras. Enligt 6 § LVTR 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 FelPl betalas och att influtna medel redovisas. Redan i dag förs således uppgifter om felparkeringar in.

Personuppgifter får enligt samma paragraf endast föras in i registret för de ändamål som anges i 5 §. 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 ovan avsnitt 5.1.6.

Ikraftträdandebestämmelser

Lagen träder i kraft den 1 juli 2013. Lagen tillämpas endast på sådana skulder som har uppkommit efter ikraftträdandet.

7.2 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.

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 § FFF 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.

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* 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 §.

7.3 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall

2 §

I paragrafen införs en ny punkt, 3 f, som möjliggör flyttning av ett fordon om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering och fordonets ägare ansvarar för obetalade och förfallna avgifter enligt FelPL som uppgår till mer

än 5 000 kr och som överlämnats till Kronofogdemyndigheten för indrivning. Det krävs inte att de obetalade skulderna är hänförliga till just det felparkerade fordonet. Samtliga obetalda felparkeringsavgifter för vilken fordonsägaren är betalningsansvarig, även för sådana fordon som han eller hon inte längre äger, ska räknas med. Med fordonets ägare avses den som är upptagen som ägare i vägtrafikregistret vid tidpunkten för beslutet om flyttning.

Av ikraftträdandebestämmelsen följer att endast sådana skulder avseende felparkeringsavgifter som lämnats över till Kronofogdemyndigheten efter ikraftträdandet ska beaktas.

2 a §

Paragrafen är ny och behandlar den konkurrenssituation som uppstår om Kronofogdemyndigheten har fattat ett sådant beslut om ianspråktagande av det flyttade fordonet som föreslås i den nya lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. Verkställigheten för de fordringar som ligger till grund för ett ianspråktagande har då företräde vilket innebär att fordonet inte tillfaller staten eller kommunen så länge som det exekutiva förfarandet pågår. Om det inte sker någon exekutiv försäljning av fordonet ska flyttningsärendet återupptas, vilket innebär att fordonet tillfaller den flyttande myndigheten om förutsättningarna för detta enligt LFF är uppfyllda.

Kronofogdemyndigheten ska underrättas om att ett fordon har flyttats och omhändertagits. Upplysningen har betydelse om verkställighet mot fordonsägaren pågår eller om Kronofogdemyndigheten avser att inleda en sådan åtgärd.

7.4 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

3 kap.

Uppgifter om registreringen av ianspråktagande av fordon

4 a §

Såväl paragrafen som rubriken närmast före paragrafen är ny. Personuppgifter som behandlas i register ska inte bevaras under längre tid än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen. Bestämmelser om bevarande och gallring av uppgifter finns i 3 kap. FVTR.

Även om ett fordon avregistreras ska enligt 2 § andra stycket uppgifter om obetalda skatter och avgifter gallras ur registret först när skulden betalats eller när fordringen preskriberats. Enligt 5 § ska uppgifter om en felparkeringsavgift gallras ur vägtrafikregistret tre år efter det att betalning har kommit in till Transportstyrelsen eller när fordringen har preskriberats. Det är rimligt att även uppgifter om att ett fordon tagits, eller riskerar att tas, i anspråk gallras. Uppgifterna föreslås gallras tre år efter att den fordran, som föranlett ianspråktagandet, har betalats.

4 kap.

1 §

I paragrafen anges de sökbegrepp som får användas vid sökning i vägtrafikregistret. I en databas kan uppgifter sökas och sammanställas med hjälp av sökbegrepp. Användaren bestämmer utfallet av sökningen genom de sökbegrepp han eller hon väljer att använda. Enligt 10 § LVTR får endast de sökbegrepp som regeringen beslutar om användas.

Av uppräknningen i 4 kap. 1 § FVTR 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 punkten 4 a) kompletteras därför med dessa sökbegrepp.

12 kap.

3 a §

Paragrafen är ny. Genom att Transportstyrelsen åläggs en under rättelseskyldighet, ges leasing- respektive kreditgivaren möjlighet att tillvarata sin rätt innan fordonet säljs exekutivt.

Bilaga 1

Av bilaga 1 framgår vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret i fråga om fordonsregistreringen. Bland de allmänna uppgifter som förs in i dag finns olika avgifter och skatter som rör fordon. För att man ska kunna se denna belastning vid en kontroll av fordonet mot vägtrafikregistret och för att syftet med det lagda förslaget ska kunna genomföras, är det nödvändigt att föra in även uppgifter om beslut om ianspråktagande enligt den nya lagen. Uppgiften förs lämpligen in i avsnitt 3 av bilaga 1, som handlar om allmänna uppgifter för fordon. Uppgiften ska föras in på ett enkelt sätt tydligt framgår för den enskilde att ett fordon omfattas av, eller riskera att omfattas av, ett beslut av Kronofogdemyndigheten om ianspråktagande.

Departementsserien 2012

Kronologisk förteckning

1. Nya regler om prospekt. Fi.
2. Specialist i allmänmedicin – en yrkeskvalifikation för läkare i allmänpraktik. S.
3. Rättssäkerhet och likabehandling i arbetslöshetsförsäkringen. A.
4. Revision i finansiella företag. Fi.
5. Behandling av personuppgifter vid Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering. A.
6. Patientrörlighet i EU
förslag till ny lag. S.
7. Fordonsrelaterade skulder. N.

Departementsserien 2012

Systematisk förteckning

Socialdepartementet

Specialist i allmänmedicin – en yrkeskvalifikation
för läkare i allmänpraktik. [2]

Patientrörlighet i EU
förslag till ny lag. [6]

Finansdepartementet

Nya regler om prospekt. [1]

Revision i finansiella företag. [4]

Näringsdepartementet

Fordonsrelaterade skulder. [7]

Arbetsmarknadsdepartementet

Rättssäkerhet och likabehandling i arbetslöshets-
försäkringen. [3]

Behandling av personuppgifter vid Institutet
för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk
utvärdering. [5]



Fritzes

ett Wolters Kluwer-företag

106 47 Stockholm Tel 08-598 191 90 Fax 08-598 191 91 order.fritzes@nj.se www.fritzes.se

IISBN 978-91-38-23699-4 ISSN 0284-6012