



REGERINGSKANSLIET

Remiss

2009-06-12

N2009/5081/TR

Näringsdepartementet

Trafikeneheten

Monika Przedpelska Öström

Telefon 08-405 49 24

Telefax 08-405 22 98

E-post Monika.Przedpelska-Ostrom@enterprise.ministry.se

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
KF/KS Kansli	
Ink.	2009-06-18
Dnr.	001-1389/2009
Tit:	RII

Förslag till åtgärder för minskning av restförda fordonrelaterade skulder och för att motverka användningen av fordonsmålvakter

Remissinstanser:

1. Justitieombudsmannen
2. Hovrätten för Västra Sverige
3. Stockholms tingsrätt
4. Kammarrätten i Jönköping
5. Länsrätten i Stockholms län
6. Länsrätten i Örebro län
7. Åklagarmyndigheten
8. Rikspolisstyrelsen
9. Länsstyrelsen i Stockholm
10. Länsstyrelsen i Skåne
11. Datainspektionen
12. Skatteverket
13. Konsumentverket
14. Regelrådet
15. Sveriges Kommuner och Landsting
16. Stockholms stad
17. Göteborgs Stad
18. Malmö stad
19. Strömstads kommun
20. Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet
21. Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet
22. Sveriges advokatsamfund
23. SWEPARK
24. Näringslivets nämnd för regelgranskning
25. Sveriges försäkringsförbund
26. Trafikförsäkringsföreningen
27. Svenska Bankföreningen
28. Svenska Kommunalarbetsförbundet
29. Hertz Biluthyrning

30. Riksbilar AB (Avis)
31. Europeisk Biluthyrning AB (Europcar)
32. Motorbranschens Riksförbund
33. Motormännen
34. Sveriges Motorcyklister

Bifogat återfinns Transportstyrelsens och Kronofogdens gemensamma förslag till regler som syftar till att försvåra verksamheten med s.k. fordonsmålvakter och minska fordonsrelaterade skulder. Som ett led i den fortsatta hanteringen av frågan skickas förslagen på remiss. Remissvar skall vara inkomna antingen till Näringsdepartementets registratörskontor i fyra exemplar (1 underskrivet original och 3 kopior) eller per e-post till ronald.rutgersson@enterprise.ministry.se, senast den 15 september 2009. Eventuella frågor om remissen besvaras av Monika Przedpelska Öström.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

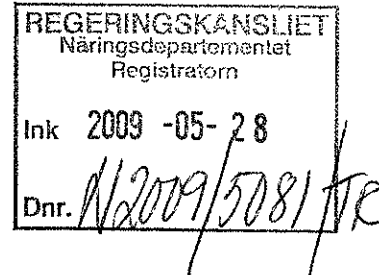
För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens broschyr "Svara på remiss. Hur och varför?" Broschyren kan beställas från Regeringskansliets förvaltningsavdelning, Information Rosenbad 103 33 Stockholm.



Siv Gustavsson
Departementsråd

Datum
2009-05-18



**Förslag till åtgärder för minskning av
restförda fordonsrelaterade skulder och
för att motverka användningen av
bilmålvakter**

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
Förkortningar	4
1. Sammanfattning	5
2. Förslag till författningsändringar	6
Vägtrafikskattelag (2006:227)	6
Lag (1976:206) om felparkeringsavgift	7
Lag (2004:629) om trängselskatt	8
Lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall	9
Förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall	10
Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister	12
3. Bakgrund	15
3.1 Uppdraget	15
3.2 Beskrivning av problemet	15
3.2.1 Allmänt	15
3.2.2 Fordonsrelaterade skulder	15
3.3 Ägare – registrering och betydelse inom trafiklagstiftningen	19
3.3.1 Ägare enligt vägtrafikregistret	19
3.3.2 Fordonsskatt	20
3.3.3 Trängselskatt	20
3.3.4 Felparkeringsavgifter och kontrollavgifter	20
3.4 Verkställighet av fordonsrelaterade skulder	21
3.5 Internationell utblick	23
4. Tänkbara förslag till åtgärder	24
4.1 Inledning	24
4.1.1 Allmänt	24
4.1.2 Fordonsrelaterade skulder av privaträttslig karaktär	25
4.1.3 Något om egendomsskyddet och proportionalitet	25
4.2 Legal panträtt	27
4.2.1 Nuvarande bestämmelser/bakgrund	27
4.2.2 Förslagets syfte och närmare utformning	27
4.2.3 Leasing/Kreditköp	29
4.2.4 Uppgifter i vägtrafikregistret	29
4.2.5 Effekter	30
4.2.6 Förhållandet till de nya bestämmelser som föreslås föras in i LFF	31
4.3 Flyttning av fordon vid obetalda felparkeringsavgifter	32

Datum
2009-05-18

4.3.1 Flyttning av fordon – nuvarande bestämmelser	32
4.3.2 Parkeringsutredningens förslag om klampning	33
4.3.3 Förslagets syfte och närmare utformning	34
4.3.4 SKL:s synpunkter på förslaget	40
4.3.5 Bedömning, proportionalitet och kostnader	40
4.4 Användningsförbud	41
4.4.1 Nuvarande regler	41
4.4.2 Antal fordon med användningsförbud m.m.	42
4.4.3 Förslagets syfte och utformning	43
4.4.4 Bedömning	43
4.5 En möjlighet att vägra registrering av fordonsägare i vissa fall	45
4.5.1 Nuvarande hantering	45
4.5.2 Förslagets syfte och närmare utformning	45
4.5.3 Bedömning	46
4.5.4 Vägra registrering vid stort befintligt fordonsinnehav?	47
4.6 Ägarregister	48
4.7 Införande av en presumtionsregel i UB	48
4.8 Skärpta straff för brukaren	49
4.8.1 Allmänt	49
4.8.2 Användningsförbud – nuvarande regler	49
4.8.3 Körförbud – nuvarande regler	50
4.8.4 Brukande av avställt fordon – nuvarande regler	50
4.8.5 Brukande av oförsäkrat fordon – nuvarande regler	50
4.8.6 Skäl för att skärpa straffen	50
5. Kommentarer till författningsförslagen	51
5.1 Förslaget till ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	51
5.2 Förslaget till ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift	52
5.3 Förslaget till ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	52
5.4 Förslaget till ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall ...	53
5.5 Förslaget till ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall	54
5.6 Förslaget till ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister	54
6. Ikraftträdande	55

Bilagor:

- Skatteverkets yttrande 2009-02-02
- Sveriges Kommuner och Landstings yttrande 2009-03-13
- Skatteverkets yttrande 2009-04-27

Förkortningar

FelPL	Lagen (1976:206) om felparkeringsavgift
FelPF	Förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift
FFF	Förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall
FKOP	Förordningen (1984:321) om kontrollavgift vid olovlig parkering
FoF	Fordonsförordningen (2002:925)
FoL	Fordonslagen (2002:574)
FTS	Förordningen (2004:987) om trängselskatt
FVTR	Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister
LFF	Lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall
LKOP	Lagen (1984:315) om kontrollavgift vid olovlig parkering
LVTR	Lagen (2001:548) om vägtrafikregister
RÅB	Riksåklagarens ordningsbetskatalog
TSL	Trafikskadelagen (1975:1410)
UB	Utsökningsbalken
VtsF	Vägtrafikskatteförordningen (2006:242)
VTSL	Vägtrafikskattelagen (2006:227)

1. Sammanfattning

Promemorian innehåller Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens gemensamma förslag till regler som syftar till att försvåra verksamheten med bilmålvakter och minska antalet fordonsrelaterade skulder.

Förslagen innebär sammanfattningsvis att

- En legal panträtt införs i det fordon som föranlett skulden för stat och kommuns fordran på trängselskatt, fordonsskatt och felparkeringsavgift.
- Stat och kommun får flytta ett felparkerat fordon vars registrerade ägare har obetalda felparkeringsavgifter på mer än 10 000 kr och behöver inte lämna ut fordonet förrän skulderna betalats
- Användningsförbud enligt VTSL ska gälla även om den obetalda fordonsskatten avser tid före det närmast föregående beskattningsåret
- Ett enhetligt sanktionssystem införs för fordonsskatt och trängselskatt
- Transportstyrelsen ges möjlighet att vägra registrering av ägare till fordon om den nye ägaren sedan tidigare har obetalda fordonsrelaterade skulder på ett betydande belopp

I promemorian påtalas även behovet av att skärpa bötesstraffen hänförliga till användningen av ett fordon som är belagt med användnings- eller körförbud, eller som är avställt.

2. Förslag till författningsändringar

Vägtrafikskattelag (2006:227)

Nuvarande lydelse

6 kap.

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

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

1. skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret,
2. skatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 4 kap. 6 § eller avser ytterligare skatt som har beslutats efter ägarbytet, eller
3. skatt för vilken anstånd med betalningen gäller.

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

8 kap.

Föreslagen lydelse

6 kap.

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

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

1. upphävd genom XXXX:XXX,
2. skatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har fastställts genom beslut om efterbeskattning enligt 4 kap. 6 § eller avser ytterligare skatt som har beslutats efter ägarbytet, eller
3. skatt för vilken anstånd med betalningen gäller.

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

8 kap.

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

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

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

Datum
2009-05-18

*förvärvats för skrotning enligt
bilskrotningsförordningen (2007:186).
Panten får vid verkställighet enligt
utsökningsbalken tillgodogöras i den ordning som
gäller för utmätt egendom.*

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

Lag (1976:206) om felparkeringsavgift

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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

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

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

bilskrotningsförordningen (2007:186).

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

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

Datum
2009-05-18

Lag (2004:629) om trängselskatt

Nuvarande lydelse

23 § Om skatt eller avgift enligt denna lag inte betalas i rätt tid, skall den lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken

Föreslagen lydelse

23 § Om skatt eller avgift enligt denna lag inte betalas i rätt tid, ska den lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp. *Staten har, när fordringen antecknats i vägtrafikregistret panträtt i det fordon som föranlett debiteringen för trängselskatt som avses i 11 §. Vid verkställighet enligt utsökningsbalken eller konkurs jämsställs sådan panträtt med handpanträtt.*

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

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

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

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

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

Datum
2009-05-18

Lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

Nuvarande lydelse

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

1. ägaren har delgetts sådan underrättelse som avses i 5 § och inte hämtat fordonet inom en månad därefter,
2. ägaren inte har hämtat fordonet inom tre månader efter det att kungörelse skedde enligt 5 §, eller
3. ägaren får anses ha uppgett sin rätt till fordonet.

Fordonsvrak som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

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

Föreslagen lydelse

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

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

1. ägaren har delgetts sådan underrättelse som avses i 5 § och inte hämtat fordonet inom en månad därefter,
2. ägaren inte har hämtat fordonet inom tre månader efter det att kungörelse skedde enligt 5 §, eller
3. ägaren får anses ha uppgett sin rätt till fordonet.

Fordonsvrak som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

Värdet av ett fordon som flyttas med stöd av 2 a § och som därefter tillfaller kommun eller stat enligt första stycket 1 – 3 ska, efter det att kostnaderna enligt 7 § betalats, tillgodoräknas ägaren genom avräkning mot dennes obetalda och förfallna avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. Avräkning ska i första hand ske mot de äldsta skulderna.

8 § Fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats behöver inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt 7 § betalats. *Vid exekutiv försäljning har kostnader enligt 7 § företräde framför sådan legal pant som avses i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (1976:206)*

Datum
2009-05-18

om felparkeringsavgift och lagen (2004:629) om trängselskatt.

Fordon som flyttats med stöd av 2 a § behöver inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt första stycket samt de avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift som är förfallna till betalning har betalats.

Andra stycket gäller inte när fordonet är utmätt.

Förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall

Nuvarande lydelse

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.

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 med 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 sju dygn.

3. Om det är uppställt i strid med 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),

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

Föreslagen lydelse

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.

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 med 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 sju dygn.

3. Om det är uppställt i strid med 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),

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

Datum
2009-05-18

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.
4. Om det är uppställt i strid med föreskrifter om stannande eller parkering
a) på en parkeringsplats som är reserverad för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade,
b) i ett körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.,
c) på en hållplats enligt 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276),
d) på eller inom fem meter före ett övergångsställe, eller
e) på en gång- eller cykelbana eller i ett cykelfält.
5. Om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering på en plats där det gäller förbud mot att stanna eller parkera för fordon annat än för på- eller avlastning av gods.
6. Om fordonet är uppställt på en offentlig plats som upplåtits för parkering och det huvudsakliga syftet med uppställningen uppenbarligen är något annat än parkering av fordonet.
7. Om det är ett fordonsvrak.

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.
f) fordonets ägare har skulder avseende avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift som uppgår till mer än 10 000 kr och som överlämnats till Kronofogdemyndigheten för indrivning. Med ägare avses den som är antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret vid tidpunkten för beslutet om flyttning. Som ägare anses även den som innehar fordonet på sätt som anges i 1 § 2 eller, om ägaren är underårig, den förmyndare som registrerats i vägtrafikregistret.
4. Om det är uppställt i strid med föreskrifter om stannande eller parkering
a) på en parkeringsplats som är reserverad för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade,
b) i ett körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.,
c) på en hållplats enligt 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276),
d) på eller inom fem meter före ett övergångsställe, eller
e) på en gång- eller cykelbana eller i ett cykelfält.
5. Om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering på en plats där det gäller förbud mot att stanna eller parkera för fordon annat än för på- eller avlastning av gods.
6. Om fordonet är uppställt på en offentlig plats som upplåtits för parkering och det huvudsakliga syftet med uppställningen uppenbarligen är något annat än parkering av fordonet.
7. Om det är ett fordonsvrak.

Datum
2009-05-18

2 a §

Ett beslut om flyttning hindrar inte att verkställighet enligt utsökningsbalken sker i fordonet. Sker verkställighet ska vidare åtgärder i flyttningsärendet inte ske under den tid det exekutiva förfarandet pågår. Avslutas det exekutiva förfarandet utan att fordonet säljs ska flyttningsärendet återupptas

Den myndighet som beslutat om flyttning enligt 2 § p. 3 f ska underrätta Kronofogdemyndigheten om beslutet.

- 1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2011.*
- 2. Vid tillämpningen av 2 § p. 3 f får endast beaktas sådana skulder som antecknats i Kronofogdemyndighetens register efter ikraftträdandet.*

Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

6 b § Transportstyrelsen får vägra att registrera ett ägarbyte om den nye ägaren enligt anmälan har obetalda och förfallna skulder avseende avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller trängselskatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt som sammanlagt uppgår till ett betydande belopp.

Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om tillämpningen av denna bestämmelse

Bilaga 1

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

Bilaga 1

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

Datum
2009-05-18

3. Allmänna uppgifter

Avgifter enligt förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet

Avregistrering

Avställning

Besiktningsskyldighet

Beslag

Efterlysning

Föreläggande om besiktning med angivande av senaste datum för föreläggandet

Försäkring

- bolag

- datum för tecknande

- försäkring saknas

Högsta totalvikten på ett släpfordon för att det *skall* 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 *skall* 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

Kontrollmärke

Körförbud

Påställning

Registrering

- datum för registrering i Sverige

- datum för första registrering utomlands för privatimporterat fordon

Registreringsbevis med kontrollnummer

3. Allmänna uppgifter

Avgifter enligt förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet

Avregistrering

Avställning

Besiktningsskyldighet

Beslag

Efterlysning

Fordran förenad med legal panträtt

Föreläggande om besiktning med angivande av senaste datum för föreläggandet

Försäkring

- bolag

- datum för tecknande

- försäkring saknas

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

Kontrollmärke

Körförbud

Påställning

Registrering

- datum för registrering i Sverige

- datum för första registrering utomlands för privatimporterat fordon

Registreringsbevis med kontrollnummer

Datum
2009-05-18

Registreringsskylt
- ersättningsskylt
- 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
Avgifter
- vägavgift enligt lagen (1997:1137) om vägavgift
för vissa tunga fordon
Uttagning för användning inom totalförsvaret

Registreringsskylt
- ersättningsskylt
- 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
Avgifter
- vägavgift enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för
vissa tunga fordon
Uttagning för användning inom totalförsvaret

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2011.

3. Bakgrund

3.1 Uppdraget

Vid ett möte mellan Vägverket, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten den 28 februari 2008 kom myndigheterna överens om att tillsätta en arbetsgrupp som skulle titta närmare på bl.a. "målvaktsfrågan" och "ta fram förslag på lösningar till hur man skulle kunna minska antalet obetalda fordonsskulder både avseende målvaktsfrågan och antalet restförda skulder". Den arbetsgrupp som sattes samman och tog sig an uppgiften bestod av medarbetare från Vägverket (numera Transportstyrelsen) och Kronofogdemyndigheten. I arbetsgruppen har från Transportstyrelsen ingått verksjuristen Erik H. Olsson, fordonsutredaren Eva Nilsson-Hedman och verksjuristen Daniel Granqvist, samt från Kronofogdemyndigheten kronofogden Enar Johansson och verksamhetscontrollern Alena Koren.

Arbetsgruppen har under arbetets gång haft kontakt med tjänstemän på närings-, finans- och justitiedepartementet för avstämning av vissa frågor och har då erfarit att regeringskansliet avser att remittera förslagen till andra myndigheter och intressenter. Arbetsgruppen har därför inte haft något remissförfarande beträffande de nu aktuella förslagen, dock har *Skatteverkets* synpunkter inhämtats beträffande förslagen som rör utökade sanktionsåtgärder beträffande fordons- och trängselskatt och *Sveriges Kommuner och Landstings* synpunkter på förslaget om ändringar i lagen och förordningen om flyttning av fordon.

3.2 Beskrivning av problemet

3.2.1 Allmänt

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

3.2.2 Fordonsrelaterade skulder

Den 1 november 2008 fanns det ca 100 000 gäldenärer med fordonrelaterade skulder i Kronofogdemyndighetens register, och det totala skuldbeloppet uppgick till ca 1,1 miljarder kr.

Datum
 2009-05-18

Fordonsrelaterade skulder, uppgifter per den 1 november 2008

	Trängsel- skatt	Fordonsskatt	Felparkering	Totalt
Antal gäldenärer	15 376	78 192	49 146	100 714 ¹
Förändring antal gäldenärer på 2 mån	+7%	0 %	-1 %	
Skuldbelopp i balans, Mkr	163	421	553	1 137
Förändring skuldbelopp på 2 mån	+ 9 %	+ 3 %	- 1 %	+ 4 %
Genomsnitt skuldbelopp per gäldenär	10 600	5 378	11 243	11 370
Förändring genomsnitt skuldbelopp på 2 mån	+1%	+3%	+1%	+2%
Årsinflöde/utflöde 2006, Mkr	94/13	214/103	162/61	470/177
Årsinflöde/utflöde 2007, Mkr	4/8	186/100	135/62	325/170
Årsinflöde/utflöde 2008, Mkr	135/28	194/110	150/65	479/203
Preskription per år, genomsnitt, Mkr	--	50	70	120
Indrivningsprocent ²	21 %	63 %	45 %	
Prognos skuldbelopp dec 2009, Mkr	300	430	550	1 280
Prognos skuldbelopp dec 2010, Mkr	435	440	550	1 425
Prognos skuldbelopp dec 2011, Mkr	570	450	550	1 570
Prognos skuldbelopp dec 2012, Mkr	700	450	550	1 700

Fordonsskatt och felparkeringsavgift är bland de största enskilda skuldslagen i Kronofogdemyndighetens utsöknings- och indrivningsdatabas. Andelen som drivs in är 63 % för fordonsskatt och 45 % för felparkeringsavgifter (år 2008). Utvecklingen för de här skulderna sker efter ett bekant mönster år efter år. Skuldbeloppen växer under ett år med ca 100-140 miljoner kr. Lika stora belopp preskriberas dock varje år efter att ha passerat den 5-åriga preskriptionstiden och det totala skuldbeloppet för fordonsskatt och felparkeringsavgifter är därför förhållandevis konstant.

Trängselskatt är ett nytt skuldslag i Kronofogdemyndighetens register och skuldbeloppet ökar snabbt. Andelen som drivs in är 21 % och skulderna kommer att börja preskriberas först vid årsskiftet 2012/2013. Det kan därför beräknas att det totala skuldbeloppet hos Kronofogdemyndigheten avseende trängselskatt kommer att ligga på 700 miljoner kr vid årsskiftet 2012/2013 (en ökning med 329 %). Det totala skuldbeloppet för alla fordonrelaterade skulder kommer i så fall att uppgå till 1,7 miljarder kr (en ökning med 50 %). Prognosen gäller om dagens förutsättningar för uppkomst av fordonrelaterade skulder inte ändras.

¹ Många gäldenärer har skulder avseende flera medelslag

² Indrivet belopp i relation till det restförda beloppet per medelslag.

Datum
2009-05-18

En betydande del av skulderna hos Kronofogdemyndigheten hänförs till personer som kan rubriceras som s.k. bilmålvakter

De 100 gäldenärer som har störst sammanlagda fordonsrelaterade skulder står tillsammans för 92 miljoner kr i skuldbelopp, vilket är 8 % av det totala skuldbeloppet för fordonsrelaterade skulder i riket. Se tabellen nedan. Utvecklingen av dessa 100 gäldenärernas skuldbelopp har varit 13 % eller + 11,5 miljoner kr under de sex senaste månaderna. Indrivningsprocent för denna grupp var 0.05% år 2008. Antal och frekvens tyder på ett systematiskt agerande.

"Topp 100", uppgifter per den 1 november 2008

	Trängsel skatt	Fordonsskatt	Felparkering	Totalt
Totalt skuldbelopp, Mkr	10	11	71	92
Antal gäldenärer per medelslag	47	34	94	100
Förändring skuldbelopp 6 mån, Mkr				+ 11,5
Förändring skuldbelopp 6 mån				+ 13 %
Antal inaktiva gäldenärer under 2008				27
Antal aktiva gäldenärer med pågående löneutmätning				12
Antal aktiva gäldenärer med utmätning eller försök till utmätning av fordon under 2008				7
Antal aktiva gäldenärer utan åtgärder (saknar utmättningsbara tillgångar)				54
Indrivet belopp för top-100 under 2008, kr				ca 50 000

De här personerna är ofta oanträffbara när man söker dem, eller folkbokförda hos andra personer, samt saknar utmättningsbara tillgångar. Vid utmätning av fordon påstås ofta att tredje man har bättre rätt till fordonet vilket oftast innebär att detta inte kan utmätas.

För de som lojalt gör rätt för sig upplevs det naturligtvis som orättvist om några undandrar sig att betala p.g.a. brister i nuvarande ordning. Det faktum att skulderna inte kan drivas in kommer säkerligen att på sikt medföra att betalningsmoralen sjunker hos fler än de som idag kringgår systemet. Bristerna medför också avsevärda kostnader hos myndigheterna samtidigt som samhället går miste om betydande intäkter.

3.2.3 Begreppet "bilmålvakter" m.m.

Med bilmålvakter avses i det följande sådana personer som i vägtrafikregistret är antecknade som fordonets ägare, i stället för den som faktiskt äger och/eller brukar fordonet, enbart i syfte att den senare ska kunna undandra sig det administrativa ansvar (t.ex. skattskyldighet, trafikförsäkringsplikt och betalningsansvar för felparkeringsavgifter) som följer med ett fordonsinnehav. Vanligtvis får bilmålvakten betalt för att låta registrera sig som ägare.

Problemet med målvakter är känt även i andra sammanhang. Ett exempel är de målvakter som utnyttjas när bolag töms på tillgångar, s.k. bolagsmålvakter. Mot en viss ersättning tar målvakten över det formella ansvaret för bolaget. Följden blir att man kringgår aktiebolagslagens system för ledning av aktiebolag och det medför stora svårigheter att identifiera den som ska bära ansvaret för en gärning som företagits i bolagets namn eller med dess medel. En liknande effekt uppkommer genom bilmålvakter.

Kännetecknande för en bilmålvakt är att denne ofta saknar utmättningsbara tillgångar och är okänslig för de administrativa påtryckningsmedel i form av böter, avgifter och verkställighetsåtgärder som kan komma ifråga för den som inte fullföljt sina skyldigheter beträffande fordonet. I en utmätningssituation är det inte heller troligt att det fordon som bilmålvakten står som registrerad ägare till kan tas i anspråk för betalning av målvaktens skulder. Uppgiften i registret är nämligen inte ett bevis om äganderätt. I de fall det i Kronofogdemyndighetens utredning konstateras att bilmålvakten enbart står som registrerad ägare och att den civilrättslige ägaren är en annan, kan fordonet inte tas i anspråk för de skulder som uppkommer genom fordonets användning (se avsnitt 3.4). Debiteringarna för fordonet på den registrerade ägaren fortsätter dock. Det förekommer även att Kronofogdemyndigheten upptäcker att Fordonen anmälda avställda för att undvika nya debiteringar av fordonsskatt. Fordonen fortsätter att brukas och körs sedan avställda och oförsäkrade. De nya skulder som i dessa fall uppkommer är felparkeringsavgifter och trängselskatt.

I sammanhanget kan även uppmärksammas det som skulle kunna benämnas "ofrivilliga bilmålvakter". Med detta avses personer som utan att ha samtyckt till detta registreras som ägare till fordon som någon annan brukar. I dessa fall brukar dock regelmässigt den som har registrerats som ägare höra av sig relativt snabbt och påtala felaktigheten, vilket föranleder en utredning av de registrerade ägarförhållandena i vägtrafikregistret. Att det förekommer ofrivilliga bilmålvakter är ett besvär för de personer som drabbas genom att deras personuppgifter utnyttjas. Det kan i dessa fall också vara komplicerat att klargöra vem som rätteligen ska anges som ägare i vägtrafikregistret. Sett ur ett stats-

Datum
2009-05-18

finansiellt perspektiv är dock de obetalda skulder som eventuellt uppstår i samband med dessa ärenden inte något stort problem. Förslagen som redovisas i detta dokument har inte heller de ofrivilliga bilmålvakterna i fokus.

3.3 Ägare – registrering och betydelse inom trafiklagstiftningen

3.3.1 Ägare enligt vägtrafikregistret

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

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 (t.ex. uppbörd av fordonsskatt eller felparkeringsavgifter) eller för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott m.m. I lagens förarbeten har uttalats att författningsregleringen av (dåvarande) bilregistret inte möjliggjort en civilrättslig prövning av de uppgifter som förs in i registret, och att någon ändring inte heller varit åsyftad vid införandet av LVTR, men att registret ändå bör ha till ändamål att tillhandahålla personuppgifter avseende vem som är registrerad som fordonsägare även om denne inte i civilrättslig mening skulle vara rätt ägare³.

Vid ansökan om registrering av ett fordon ska uppgifter om fordonsägarens identitet lämnas (6 kap. 3 § FVTR). Om ett registrerat fordon byter ägare framgår av 10 kap. 1 § FVTR att den registrerade ägaren och den nye ägaren gemensamt ska anmäla de ändrade ägarförhållandena för registrering i vägtrafikregistret. I anmälan ska bl.a. identitetsuppgifter om den nye ägaren lämnas (10 kap. 3 §). Om oriktiga uppgifter lämnas i en anmälan kan ett straffrättsligt ansvar komma ifråga (18 kap. 4 § FVTR).

Någon närmare kontroll av de uppgifter som anmäls för registrering sker inte, och är inte heller avsedd (se ovan). Hanteringen av anmälda uppgifter är i hög grad formaliserad och i stor utsträckning även automatiserad. I det fall att omprövning begärs av de registrerade uppgifterna, t.ex. om 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 verket 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 och uppgifterna om fordonets ägare enligt vägtrafikregistret är följaktligen inte heller något bevis om äganderätt till fordonet. Däremot medför ändå den registrerade uppgiften om

³ Prop. 2000/01:95 s. 77

Datum
2009-05-18

fordonets ägare ett direkt ansvar för en del administrativa förpliktelser beträffande fordonet (se nedan).

3.3.2. Fordonsskatt

Bestämmelser om fordonsskatt finns i vägtrafikskattelagen (2006:227), VTSL, samt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. För sådana fordon som är registrerade på bilmålvakter torde i första hand bestämmelserna i VTSL vara av intresse.

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 prop. 1987/88:159 anges 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 riktige (civilrättslige) ägaren skulle vara någon annan. Det saknas därför möjligheter enligt nuvarande bestämmelser att kräva att någon annan än den registrerade ägaren betalar fordonsskatten.

3.3.3. Trängselskatt

Bestämmelser om trängselskatt finns i lagen (2004:629) och förordningen (2004:987) om trängselskatt.

Enligt 8 § lagen om trängselskatt är ägaren av bilen 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 och att den registrerade ägaren endast är en bilmålvakt. I förarbetena till lagen uttalas särskilt att någon prövning av ägarbegreppet och vem som därmed ska anses som skattskyldig inte ska göras i ett mål om trängselskatt⁴. För fordon som brukats med stöd av saluvagnslicens ansvarar den som vid tidpunkten för skattskyldighetens inträde innehade licensen.

3.3.4 Felparkeringsavgifter och kontrollavgifter

Bestämmelser om felparkeringsavgifter finns i lagen (1976:206) och förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift (FelPL resp. FelPF). För sådana avgifter för

⁴ Prop. 2003/04:145 s. 110

Datum
2009-05-18

parkering som en markägare kan ta ut finns bestämmelser i lagen (1984:318) och förordningen (1984:321) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP resp. FKOP).

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. LKOP innehåller motsvarande bestämmelser vad gäller betalningsansvaret (7 §).

3.4 Verkställighet av fordonsrelaterade skulder

Om en fordonsrelaterad skuld inte betalas kan Transportstyrelsen överlämna fordringen till Kronofogdemyndigheten för verkställighet mot den betalningsskyldige. Som betalningsskyldig anses den 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.

Svårigheterna för Kronofogdemyndigheten vid utmätning av fordon med en bilmålvakt som registrerad ägare är dels äganderätsfrågan och dels att anträffa fordonet. Fordonet brukas oftast på en helt annan plats än där den registrerade ägaren bor. I praktiken visar det sig vid verkställighet på så sätt att fordonet inte kan påträffas hos eller i nära anslutning till den registrerade ägaren, utanför dennes bostad eller arbetsplats, utan någon helt annan plats. Om Kronofogdemyndigheten vid sin utredning finner att någon annan än den registrerade ägaren är civilrättslig ägare till fordonet saknas förutsättningar att utmäta fordonet för de fordonsrelaterade skulderna eftersom dessa är debiterade på den registrerade ägaren. I det fall fordonets civilrättslige ägare inte har andra skulder som är föremål för indrivning finns inte förutsättningar för utmätning av fordonet och fordonet kan användas med fortsatta debiteringar som följd.

Utmätning av fordonet får enligt nuvarande regler ske om det framgår att egendomen tillhör gäldenären, 4 kap. 17 § UB. Med formuleringen avses den civilrättslige ägaren. Det åligger i princip sökanden att styrka gäldenärens rätt. Den omständigheten att den betalningsskyldige är registrerad ägare till fordonet i vägtrafikregistret kan emellertid inte enbart anges som bevis för äganderätten. Däremot är det en viktig omständighet. Om det i samband med utmätning framkommer ytterligare någon omständighet som styrker att gäldenären äger fordonet kan utmätning ske enligt 4 kap. 17 § UB. I en situation där fordonet påträffas i anslutning till gäldenärens bostad, arbetsplats eller där

Datum
2009-05-18

gäldenären mer stadigvarande vistas bör detta, tillsammans med ägarregistrering, utgöra tillräcklig grund för utmätning enligt 4 kap. 17 § UB. Vidare kan omständigheter som att en trovärdig person uppger att gäldenären brukar använda fordonet eller att gäldenärens firma är tryckt på fordonet vara tillräckliga. Ytterligare omständigheter av betydelse är uppgifter om betalningen, säljarens uppgifter att gäldenären var den som förvärvade fordonet eller köpehandling som direkt styrker förvärvet. Finns inte några uppgifter att tillgå vid förrätningstillfället utöver ägarregistreringen har Kronofogdemyndigheten möjlighet att tillfälligt säkerställa fordonet för vidare utredning, 6 kap. 12 § UB. En sådan åtgärd får pågå i högst två veckor.

Bestämmelsen i 4 kap. 17 § UB kompletteras av presumtionsreglerna i 4 kap. 18 och 19 §§. Enligt 18 § presumeras gäldenären vara ägare till lös egendom som han har i sin besittning. I 19 § ges en särskild presumtionsregel för lös egendom som makar eller andra som varaktigt sammanbor under äktenskapsliknande förhållanden har i sin gemensamma besittning. För att bryta den presumtion som besittningen ger får det inte finnas några tvivel, utan det krävs att det är styrkt att egendomen inte tillhör gäldenären. Kan omständigheter som talar till förmån för tredje mans anspråk och dennes äganderätt inte styrkas, får egendomen utmätas för gäldenärens räkning. Bevisbördan åvilar i denna situation den som anser sig vara ägare. I regel krävs skriftlig bevisning för att styrka tredje mans anspråk. Vid utmätning av ett fordon är det därför väsentligt att utreda om fordonet är i gäldenärens besittning och kan utmätas med stöd av 4 kap. 18 § UB.

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 besittningsförhållanden. Inte sällan har myndigheten bara att utgå från de uppgifter eller förhållanden som myndigheten själv kan ta fram, oftast enbart ägarregistrering och den plats där fordonet anträffas.

Då det för det mesta finns risk för att egendom undanskaffas måste Kronofogdemyndigheten relativt snabbt bestämma om fordonet ska tas i anspråk eller inte. Möjligheten att få kontakt med gäldenären innan utmätning sker är därför oftast begränsad. Det förekommer ofta att handlingar och upplysningar lämnas efter det att ett fordon utmätts (t.ex. i samband med ett överklagande) som innebär att utmätningen hävs på den grund att någon annan än gäldenären anses vara ägare till fordonet.

Kan en klagande tredje man inte styrka sin rätt i utsökningsmålet ska han, om skäl föreligger, föreläggas att väcka talan vid allmän domstol i saken mot sökanden och gäldenären, 4 kap. 20 § UB. Tredje man ges därmed möjlighet att i rättegång styrka sin rätt till det utmätta fordonet. Bevisprövning i rättegång efter föreläggande ska ske efter

Datum
2009-05-18

samma principer som i en rättegång om bättre rätt vilken inletts utan samband med utmätning. Utgångspunkten vid bevisprövningen i en rättegång om bättre rätt är således inte den presumtion som i utmätningens mål är förknippad med äganderätt. Beviskravet för den som hävdar bättre rätt är därför lägre i tvistemålet än i utskökningsmålet. Det innebär i nu aktuell situation 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. Även om skulderna uppstått p.g.a. den civilrättsliga ägarens användning av fordonet.

3.5 Internationell utblick

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 panträtt enligt lag i fordonet som föranlett avgiften. Legal panträtt i fordon förekommer även för överlastavgift.

Finland

Fordonsrelaterade skulder i Finland som verkställs som allmänna mål består i huvudsak av fordonsskatt, dieselskatt och felparkeringsavgifter. Verkställighet för obetalda sådana skulder hanteras av de lokala utmätningmännen, häradsfogdarna. Enligt företrädare för exekutionsväsendet i Finland är problemet med fordonsmålvakter litet. Finland har en ny utskökningsbalk. I denna ges offentliga register en särskild ställning som har motverkat uppkomsten av problem av angivet slag. Enligt 4 kap. 10 § i finska utskökningsbalken får lös egendom som finns i gäldenärens besittning utmäta, om inte en utomstående visar eller det annars framgår att egendomen tillhör den utomstående. Detsamma gäller sådan lös egendom som i ett offentligt register finns antecknad som gäldenärens egendom.

Till detta finns en straffbestämmelse i 16 kap. 7 § strafflagen om registeranteckningsbrott:

Den som

- 1) i syfte att orsaka ett i rättsligt avseende betydelsefullt fel i ett allmänt register, som förs av en myndighet, till registermyndigheten lämnar en oriktig uppgift, eller
- 2) i syfte att bereda sig eller någon annan nytta eller för att skada en annan utnyttjar ett fel som har tillkommit på det sätt som avses i 1 punkten,

skall för registeranteckningsbrott dömas till böter eller fängelse i högst tre år.

Försök är straffbart.

Holland

Fordonsrelaterade skulder/skatter drivs in av den myndighet som hanterar indrivning av skatt. Verkställighet kan ske såväl mot fordonets ägare som mot det fordon som föranlett skulden. Fordonet utmäts och säljs även om försäljningen inte ger något överskott. Vid indrivningen används automatiserade avläsningssystem som ger skattemyndigheten möjlighet att stoppa fordon som har fordonsrelaterade skulder. Om betalning inte sker omedelbart på plats kan fordonet utmätas. När ett fordon stoppas av vägtrafikpolis kan det kontrolleras 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.

Storbritannien

I Storbritannien drivs vägskatt in av myndigheten Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA). DVLA för register över fordon och de som brukar dessa – ”keepers”. Keepern ansvarar för betalning av vägskatt. Fordon får inte brukas om inte vägskatt betalats. DVLA verkställer indrivning av vägskatt bl.a. genom 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, s.k. "certified bailiffs". Vid indrivning används bl.a. automatiserade avläsningssystem liknade de i Holland för att upptäcka fordon med brukandeförbud. I den nationella statistiken från 2008 framgår att 99,1 % av debiterad vägskatt betalas.

4. Tänkbara förslag till åtgärder

4.1 Inledning

4.1.1 Allmänt

Arbetsgruppen har identifierat olika förslag till åtgärder för att minska antalet obetalda fordonsrelaterade skulder, underlätta verkställighet och försvåra verksamheten med bilmålvakter. Förslagen, som beskrivs närmare nedan, avser åtgärder som har någon eller flera av följande verkningar.

- verkställigheten av fordonsrelaterade skulder underlättas
- ett fortsatt brukande av fordonet förhindras
- ansvaret hos den som brukar fordonet tydliggörs och skärps
- registreringen av en bilmålvakt försvåras

Vissa av förslagen är av mer ingripande karaktär än andra i förhållande till den enskilde, och somliga förslag kan också antas ha en tydligare och bättre effekt än andra.

I det nedanstående redogörs också för en del tänkbara förslag som arbetsgruppen övervägt men inte bedömt vara lämpliga att genomföra.

Det finns även anledning att skärpa bötesstraffen för brotten att köra ett fordon som är belagt med användningsförbud, körförbud eller som är avställt. Det ankommer på Riksåklagaren att ta ställning till detta, men arbetsgruppen har ändå bedömt det vara lämpligt att i det nuvarande sammanhanget påtala behovet av skärpta straff (avsn. 4.8).

4.1.2 Fordonsrelaterade skulder av privaträttslig karaktär

Målet för arbetsgruppen har enligt uppdragsbeskrivningen varit att ta fram förslag på lösningar till hur man skulle kunna minska antalet obetalda fordonsskulder sett ur Vägverkets (numera Transportstyrelsens) och Kronofogdemyndighetens perspektiv både avseende målvaksfrågan och antalet restförda skulder. Förslagen är därför inriktade på olika åtgärder kopplade till sådana fordonrelaterade skulder som är av offentligrättslig karaktär och där Transportstyrelsen ansvarar för indrivningen, d.v.s. skatter och felparkeringsavgifter (gatumark). Förslagen är inte inriktade på att särskilt motverka uppkomsten av och underlätta indrivningen av andra fordonrelaterade skulder, t.ex. försäkringspremier, avgifter till Trafikförsäkringsföreningen och kontrollavgifter till markägare enligt LKOP. Det kan dock antas att förslagen i någon mån motverkar uppkomsten även av sådana skulder, dels genom att fördelarna med att anlita en bilmålvakt minskar och dels genom att ett fortsatt nyttjande av fordonet förhindras rent faktiskt i vissa fall.

4.1.3 Något om egendomsskyddet och proportionalitet

För att förslagen ska ha en faktisk effekt och ha förmåga att öka fordonsägares lojalitet mot det administrativa kontroll-, avgifts och skattesystem som omgärdar ett fordonsinnehav krävs att de föreslagna åtgärderna är förhållandevis kraftfulla. Det blir därför oundvikligen fråga om att göra vissa inskränkningar i den enskildes rätt att förfoga över sin egendom, det s.k. egendomsskyddet.⁵

Bestämmelser om egendomsskydd finns på såväl nationell som internationell nivå.

⁵ För en närmare beskrivning av egendomsskyddet i svensk och internationell rätt, se t.ex. Ds 2004:24 *Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet*, s. 25 ff.

Datum
2009-05-18

I 2 kap. 18 § regeringsformen stadgas följande:

”Varje medborgares egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen.

Den som genom expropriation eller annat sådant förfogande tvingas avstå sin egendom skall vara tillförsäkrad ersättning för förlusten. Sådan ersättning skall också vara tillförsäkrad den för vilken det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad på sådant sätt att pågående markanvändning inom berörd del av fastigheten avsevärt försvåras eller skada uppkommer som är betydande i förhållande till värdet på denna del av fastigheten. Ersättningen skall bestämmas enligt grunder som anges i lag.

Alla skall ha tillgång till naturen enligt allemansrätten oberoende av vad som föreskrivits ovan.”

Regleringen i 2 kap. 18 § regeringsformen kan sägas utgöra en närmare precisering av det egendomsskydd som anges i den europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europa-konventionen). Konventionen inklusive vissa tilläggsprotokoll är sedan 1995 en del av svensk rätt⁶.

I första tilläggsprotokollet (den 20 mars 1952) till konventionen stadgas följande i artikel 1:

”Varje fysisk eller juridisk person skall ha rätt till respekt för sin egendom. Ingen får berövas sin egendom annat än i det allmänna intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser.

Ovanstående bestämmelser inskränker dock inte en stats rätt att genomföra sådan lagstiftning som staten finner nödvändig för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmänna intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor eller av böter och viten.”

Åtgärder som inskränker den enskildes egendomsskydd är tillåtna om de negativa verkningar för den enskilde står i rimlig proportion till de allmännyttiga vinster som kan uppnås. I de förslag som lämnas i det följande är det inte fråga om ren expropriation, utan den enskilde fordonsägaren har en ekonomisk skuld till staten och det också är av den anledningen som ingrepp i egendomen sker.

⁶ Lagen (1994:1219) om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna trädde i kraft den 1 januari 1995,

Datum
2009-05-18

Arbetsgruppen gör därför bedömningen att ingreppen i de enskilda fordonsägarnas äganderätt, och rätt att förfoga över sin egendom, inte är oproportionerligt stora i förhållande till förslagets syften.

4.2 Legal panträtt

Förslag: Statens fordran på trängsel- och fordonsskatt samt felparkeringsavgifter förenas med en legal panträtt i det fordon som föranlett debiteringen. Panträten uppstår när fordringen förs in i vägtrafikregistret. Panträten gäller inte om en ny ägare registrerats senast från och med den dag som fordringen antecknats i vägtrafikregistret. Panträten består tills fordran betalats eller preskriberats. Panträten upphör också om fordonet säljs exekutivt eller tillfaller staten eller kommunen enligt lagen om flyttning av fordon, eller om fordonet är uttjänt och omhändertags av en bilskrotare för skrotning. Uppgiften om att ett fordon är belastat med legal panträtt ska föras in i vägtrafikregistret. Uppgifterna ska vara lätt tillgängliga och möjliga att kontrollera för presumtiva spekulanter på fordonet. Myndighet som omhändertagit fordon med stöd av lagen om flyttning av fordon blir skyldig att underrätta Kronofogdemyndigheten om omhändertagandet i de fall verkställighet pågår för fordringar med legal panträtt i fordonet. Vid exekutiv försäljning har flyttningskostnaderna företräde framför den legala panten.

Skäl: Genom att införa en legal panträtt uppnås flera fördelar. Staten ges rätt till betalning ur fordonet vid verkställighet. Därigenom ökar förutsättningarna för att få betalt när den civilrättslige ägaren visar sig vara någon annan än den som är registrerad i vägtrafikregistret. Möjligheterna att undandra sig ansvar genom att överlåta fordonet innan eller efter t.ex. en utmätning får då ingen effekt. Vidare minskar nyttan med att anlita bilmålvakt. Det skapar förtroende hos dem som fullgör sina skyldigheter och stärker den allmänna betalningsmoralen och viljan att göra rätt för sig. För den som vill köpa en bil blir det enkelt och tryggt att överblicka affären. Köparen kan kontrollera om ett fordon är belastat med legal panträtt och med hur mycket.

4.2.1 Nuvarande bestämmelser/bakgrund

De nuvarande bestämmelserna om indrivning och verkställighet av fordonsrelaterade skulder har närmare beskrivits i avsnitt 3.4. Där har även beskrivits de problem vid verkställighet som följer av att den registrerade ägaren inte är den verkliga ägaren till fordonet som genererat skulden.

4.2.2 Förslagets syfte och närmare utformning

En legal panträtt i det fordon som föranlett skulden införs för statens och kommuns fordran på trängselskatt, fordonsskatt och felparkeringsavgift. Lagtekniskt utformas

Datum
2009-05-18

panträtten på så sätt att det införs ett tillägg till nuvarande regler om verkställighet i respektive författning. Panträtten gäller både vid verkställighet enligt utsökningsbalken och vid konkurs. Panträtten uppkommer när skulden registreras i vägtrafikregistret som en legal pant. För panträtten gäller att den realiserats i enlighet med vad som gäller för utmätt egendom. Panträtten gäller tills fordringen betalats, preskriberats eller återkallats. Panträtten upphör också om fordonet säljs exekutivt eller tillfaller stat eller kommun enligt lagen om flyttning av fordon, eller om det är fråga om ett sådant uttjänt fordon som omhändertagits för skrotning enligt bilskrotningsförordningen (2007:186) och därför kan antas sakna ett utmätningsbart värde. Fordon som omhändertagits för skrotning och för vilka ett mottagningsbevis enligt 13 § bilskrotningsförordningen utfärdats ska ställas av och kan därefter inte ställas på igen (8 kap. 2 och 9 §§ FVTR). Något nytt registreringsbevis, som behövs för vidare anmälningar om ägarbyte, utfärdas inte heller till bilskrotaren (4 kap. 3 a § Vägverkets föreskrifter (2001:118) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.) Det finns därför inte någon möjlighet för en fordonsägare att göra sig av med panträtt i ett fordon genom att göra ett ägarbyte till en bilskrotare som därefter anmäler ett ägarbyte tillbaka till fordonsägaren.

Panträtt uppstår inte om en ny ägare registrerats senast från och med den dag som fordringen antecknas i vägtrafikregistret. Denna regel avser att garantera att en köpare före förvärv av fordonet har möjlighet att kontrollera belastningen på detta. Skulle panträtten gälla redan från fordrans uppkomst skulle panträtten vara en s.k. tyst panträtt fram till att den registrerades i vägtrafikregistret. Köparen skulle i sådant fall inte kunna kontrollera säljarens uppgifter vilket skulle leda till osäkerhet och påverka omsättningen av fordon. Anteckningar om fordringar i vägtrafikregistret görs också vid olika tidpunkter för de olika fordringslagen och kan därför vara svåra att förutse för en presumtiv fordonsköpare. Ordinarie fordonskatt debiteras senast den 12:e i betalningsmånaden. Vid påställning debiteras fordonskatten samma dag, om inte påställningen sker genom servicetjänsterna under en helg, då debiteras den 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 kommunerna överlämnar ärendet till Transportstyrelsen. Den som kontrollerar förekomsten av panträtt samma dag som fordonet förvärvas löper därför ingen risk att ytterligare panträtt kan uppstå för fordonet som är hänförliga till den tidigare ägarens innehav av fordonet. Detta dock under förutsättning att anmälan om ägarbyte kommer in till Transportstyrelsen inom tio dagar från dagen för ägarbyte så att den nye ägaren kan registreras från detta datum. I annat fall kommer den nye ägaren i enlighet med bestämmelsen i 10 kap. 2 § FVTR att registreras från och med anmälan ankomstdatum till Transportstyrelsen, och då kommer sådana fordringar som antecknats i vägtrafikregistret fram till detta datum att medföra panträtt i fordonet.

Datum
2009-05-18

Förslaget innebär att Transportstyrelsen samtidigt med begäran om verkställighet mot den betalningsskyldige också kan få verkställighet i panten. Panten får vid verkställighet tillgodogöras i den ordning som gäller för utmätt egendom vilket innebär att fordonet, efter säkerställande, kan säljas exekutivt. I de fall en bilmålvakt används och när den registrerade ägaren och den civilrättslige ägaren inte är samma person kan brukaren/den civilrättslige ägaren således inte undgå att fordonet tas i anspråk för de skulder som uppstått p.g.a. fordonets användning. Verkställighet sker genom att fordonet säkerställs i enlighet med de regler som gäller för utmätt egendom och därefter säljs exekutivt. I detta fall är den civilrättslige ägaren inte betalningsskyldig för skulden men likväl part i utsökningens målet i egenskap av ägare till panten. I 1 kap. 7 § UB anges att när viss egendom svarar för fordran, ska vad som sägs i balken om gäldenär i tillämpliga delar gälla ägaren, även om han ej är personligen betalningsskyldig. Hänvisningen till UB innebär att Kronofogdemyndighetens beslut att ta fordonet i anspråk är överklagbart enligt 18 kap. 2 § UB. Även den efterföljande försäljningen av panten med följdbeslut är enligt vad som sägs i 18 kap. UB överklagbara.

4.2.3. Leasing/Kreditköp

I det fall fordonet i fråga innehas genom leasing eller är förvärvat genom kreditköp med förbehåll om återtaganderätt för säljaren kan ägaren eller den som förbehållit sig återtaganderätten bli tvungen att betala de skulder som är förknippade med panträterna för att återfå fordonet. Jämför bl.a. 28 § konsumentkreditlagen (1992:830) och 10 § lagen (1978:599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare.

4.2.4 Uppgifter i vägtrafikregistret

När ett fordon är belastat med legal panträtt, ska det framgå av vägtrafikregistret att så är fallet. Den legala panträten inverkar på fordonets värde, det är därför av vikt för en person som står i begrepp att köpa fordonet att kunna få vetskap om att fordonet är belastat på detta sätt. Det är vanligt att spekulanter på fordon hör av sig till trafikregistret för att ta reda på fordonets status i vägtrafikregistret.

Syftet med att lägga in uppgifter i vägtrafikregistret måste stämma överens med ändamålsparagrafen för registret i 5 § LVTR. En uppgift om att ett fordon är belastat med legal panträtt skulle stämma överens med syftet i 5 § 3 att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott, det skulle exempelvis hindra den som skulle äga ett fordon belastat med legal panträtt att sälja det utan att uppge för köparen att fordonet vore belastat på detta sätt. Det finns redan nu 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 nyttjande-

Datum
2009-05-18

rätt för en bestämd tid om minst ett år, enligt 10 kap. 7 § FVTR. En uppgift om att fordonet vore belastat med legal panträtt är av liknande karaktär som dessa uppgifter.

När skulden är betald eller fordringen preskriberats, ska uppgiften om panträtt i fordonet tas bort ur vägtrafikregistret. Uppgiften ska även tas bort ur registret om fordonet säljs exekutivt eller tillfaller staten eller en kommun enligt 6 § lagen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. Genom transaktionshistoriken i registret går det att i efterhand fastställa om en legal panträtt har funnits i fordonet, och under vilken period.

Uppgifter om fordon i vägtrafikregistret gallras enligt bestämmelserna i 3 kap. 2 § FVTR. Där framgår det bland annat att de flesta uppgifter om ett fordon gallras ett år efter avregistrering av fordonet. Om fordonsägaren när fordonet avregistreras har obetalda skatter eller avgifter för fordonet ska uppgifter om fordonet och fordonsägaren dock gallras först när skulden betalats eller när fordringen preskriberats. En uppgift om legal panträtt i fordonet bör stå kvar lika länge som uppgifter om skulderna och fordringarna. I vissa fall återkommer ett fordon i registret sedan det har avregistrerats (exempelvis om det har förts ut ur landet men sedan kommer tillbaka och registreras i Sverige igen). Om uppgiften om en skuld då finns kvar i registret bör även uppgift om legal panträtt finnas kvar.

4.2.5 Effekter

Om förslaget genomförs försvinner i stort de fördelar vid exekution som den oseriöse ägaren till fordonet har genom anlitande av en bilmålvakt. Kronofogdemyndigheten kommer fortfarande ha svårigheter att anträffa fordonet, men när ett fordon påträffats så har den civilrättslige ägaren inte någon fördel av att ha det registrerat i någon annans namn. När det är utrett var fordonet finns kan detta bli föremål för verkställighet med stöd av panträtten. Den fördel som kvarstår för den oseriöse ägaren är att han inte blir personligt betalningsskyldig. Genom att han inte kan undgå verkställighet i fordonet uppstår ändå en kraftfull effekt. Den oseriöse ägaren kan inte som idag genom att gömma sig bakom den registrerade ägaren hindra att fordonet tas i anspråk för de skulder som uppkommit p.g.a. fordonets användning.

Förslaget kommer därför att på ett verksamt sätt att minska fördelarna med att anlita en bilmålvakt. Härigenom uppstår även en preventiv effekt som innebär att personer som idag undandrar sig att betala väljer att frivilligt göra rätt för sig. Detta styrker den vanlige medborgarens förtroende för systemet vilket även stärker den allmänna betalningsviljan.

Datum
2009-05-18

Ett införande av legal panträtt för fordonsrelaterade skulder skärper kraven på en fordonsköpare. Den som köper ett fordon bör – för att inte riskera att fordonet tas i anspråk för den tidigare ägarens skulder – först kontrollera att det inte finns några pant-rätter för fordonet antecknade i vägtrafikregistret. Det är dock inte något orimligt krav att lägga på en fordonsköpare som redan i dag har en betydande undersökningsplikt. Uppgifter om eventuella panträtter i fordonet ska kunna fås snabbt och enkelt från trafikregistret, precis som uppgift om fordonets registrerade ägare, besiktning- och skatteförhållanden m.m.

Svårare att överblicka är vad ett system med legal panträtt i fordon har för verkningar på den allmänna omsättningen av (begagnade) fordon. Den som avser att köpa ett fordon som är belastat med panträtt på ett visst belopp är förmodligen endast villig att betala fordonets materiella värde minskat med summan av de skulder som motsvaras av panterna. Frågan är då om detta förhållande kommer att minska försäljningen av begagnade fordon i en sådan utsträckning att det kan anses utgöra ett problem. Arbetsgruppen anser inte att det finns skäl för en sådan oro, men frågan kan möjligen behöva övervägas ytterligare. Klart är dock att det är fråga om ett mycket kraftfullt instrument och att det kan tänkas påverka enskilda personers handlande i ganska stor utsträckning, vilket ju också är avsikten. Om förekomsten av ett system med legala panträtter i fordon innebär att fordonsägare i högre utsträckning än i dag gör rätt för sig (med risken att annars stå där med ett fordon som är svårt att sälja) så är det ju något positivt. Ännu mycket bättre än att underlätta verkställighet av fordonsrelaterade skulder är ju att skulderna betalas, och betalas i tid.

4.2.6. Förhållandet till de nya bestämmelser som föreslås föras in i LFF

I denna promemoria lämnas även ett förslag med innebörden att felparkerade fordon där den registrerade ägaren har obetalda felparkeringsavgifter som överstiger 10 000 kr ska kunna omhändertas (se avsnitt 4.3).

En situation som kan uppkomma är att ett fordon omhändertas av kommunen samtidigt som Kronofogdemyndigheten har i uppdrag att verkställa för fordringar med legal panträtt. Kommunen ska meddela Kronofogdemyndigheten, som har att ta ställning till om värdet på fordonet är sådant att verkställighet i detta ska ske. Om verkställighet sker hanteras fordonet fortsättningsvis av Kronofogdemyndigheten. Flyttningsärendet vilar tills det exekutiva förfarandet avslutats. Detta innebär att vid konkurrens mellan bestämmelserna om verkställighet enligt UB och flyttning så har verkställighet företräde. Försäljning av fordonet sker enligt utsökningsbalkens bestämmelser om försäljning av utmänt lös egendom. Utfallet av försäljningen fördelas enligt utsökningsbalkens regler. Är fordonets värde så lågt att det inte är möjligt att sälja återupptas flyttningsärendet.

Datum
2009-05-18

Hämtar ägaren då inte ut fordonet tillfaller detta kommunen eller staten och den legala panträkten upphör.

Enligt 8 § LFF behöver fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats inte lämnas ut förrän kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen betalats. I det fall fordonet vid verkställighet överlämnas till Kronofogdemyndigheten bör denna företrädesrätt bestå, så att den myndighet som verkställer flyttningen av fordonet i möjligaste mån får betalt för sina kostnader.

4.3 Flyttning av fordon vid obetalda felparkeringsavgifter

Förslag: Staten och en kommun ges möjlighet att flytta och omhänderta ett fordon i de fall där ett fordon är parkerat i strid med gällande föreskrifter och den registrerade ägaren har obetalda felparkeringsavgifter som överstiger 10 000 kr och som har lämnats för indrivning. Under samma förutsättningar ska en markägare hos kommunen kunna begära omedelbar flyttning av ett uppställt fordon på dennes mark. Samtliga förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter ska betalas innan fordonet lämnas åter. Om fordonet inte lämnas åter tillfaller det kommunen eller staten. 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 meddelas om omhändertagandet för ställningstagande om verkställighet ska ske i panten. Verkställighetsförfarandet har i sådant fall företräde. Flyttkostnaderna har dock företräde vid en exekutiv försäljning.

Skäl: Åtgärden att få flytta och omhänderta fordon i dessa fall och inte lämna ut dem förrän skulderna är betalda är kraftfull, och riktar sig särskilt mot de personer som ägnar sig åt ett systematiskt missbruk av gällande bestämmelser. Fördelarna är att fordonet inte längre kan brukas och generera ytterligare skulder, att verksamheten med bilmålvakter försvåras och att den enskildes obetalda skulder kan bli betalda.

4.3.1 Flyttning av fordon – nuvarande bestämmelser

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

I 2 § 1 st. LFF ges regeringen ett bemyndigande 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. Av 2 § 2 och 3 st. följer att ett fordon under vissa förutsättningar även får flyttas om det varit parkerat under

Datum
2009-05-18

längre tid i strid mot förbud eller villkor meddelat med stöd av LKOP eller i annat fall varit uppställt en längre tid mot markägarens vilja.

I 2 § FFF anges de olika fall då ett fordon får flyttas med stöd av 2 § 1 st. LFF. I förarbetena⁷ till LFF 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. [- - -] 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 en längre tid. Bestämmelser av detta slag kom också att införas i förordningen (2 § 2 c och 3 a–c FFF). Det saknas dock i dagsläget bestämmelser som ger rätt att flytta ett felparkerat fordon *endast* på den grunden att ägaren sedan tidigare har obetalda felparkeringsavgifter. Den nuvarande lagstiftningen föreskriver inte heller att obetalda skatteskulder m.m. ska betalas innan fordonet kan lämnas åter, även om flyttningsbeslutet skulle ha sin grund i någon av de ovan angivna bestämmelserna.

4.3.2 Parkeringsutredningens förslag om klampning

Parkeringsutredningen (SOU 2002:72) har föreslagit betydande förändringar av bestämmelserna om felparkering och flyttning av fordon. Utredningen har bl.a. föreslagit att bestämmelser om klampning av fordon ska införas för att komma åt ”notoriska parkeringssyndare”. Med klampning avses fastlåsning av ett fordons hjul med en mekanisk anordning. Klampning ska få beslutas om fordonets ägare har ett stort antal obetalda felparkeringsavgifter som är klara och förfallna till betalning. Utredningens förslag knyter inte an till det aktuella felparkerade fordonet utan till *fordonsägarens* obetalda felparkeringsavgifter. Det innebär att även klara och förfallna felparkeringsavgifter som fordonsägaren ådragit sig vid brukandet av andra fordon som han eller hon äger eller har ägt ska beaktas. Klampningen ska inte behöva upphävas förrän kostnaden för klampningen och förfallna felparkeringsavgifter som fordonsägaren är skyldig den aktuella markägaren eller kommunen betalats. Även i detta fall saknas anknytning till det aktuella felparkerade fordonet vilket innebär att också sådana skulder avseende felparkeringsavgifter som uppkommit vid brukande av andra fordon måste betalas. Med

⁷ Prop. 1981/82:65 s. 7

”den aktuella markägaren eller kommunen” avses den som har begärt/beslutat om klampning. Om fordonsägaren har skulder avseende parkeringsavgifter till andra kommuner eller markägare, behöver dessa enligt förslaget således inte betalas innan beslutet om klampning upphävs.

Det bör noteras att det förslag som lämnas nedan har sin utgångspunkt i gällande författningsreglering och inte i Parkeringsutredningens förslag till ett ändrat regelverk.

4.3.3 Förslagets syfte och närmare utformning

Genom att möjliggöra flyttning och omhändertagande av sådana fordon vars registrerade ägare har betydande skulder avseende felparkeringsavgifter försvåras verksamheten med bilmålvakter. Det blir inte lika attraktivt att bruka ett sådant fordon 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. Förslaget har därmed verkan inte endast mot bilmålvakter utan även mot andra som konsekvent försummar att betala sina felparkeringsavgifter.

Förslaget bör genomföras genom att en ny flyttningsgrund införs i LFF med innebörden att Regeringen får meddela föreskrifter om att ett fordon som är uppställt i strid med gällande föreskrifter och vars registrerade ägare har obetalda och restförda felparkeringsavgifter på mer än ett visst belopp får flyttas. 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 vid den aktuella tidpunkten. För att regeln ska vara effektiv ska 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.⁸ Med ägare avses även den som innehar ett fordon genom leasing eller kreditköp med återtagandeförbehåll.

Det bör föras in en bestämmelse om att ett fordon som flyttats enligt denna grund inte behöver lämnas ut förrän samtliga fordonsägarens skulder avseende felparkeringsavgifter betalats.

Avgifter enligt LKOP

Det vore tänkbart att inte endast beakta felparkeringsavgifter utan även sådana kontrollavgifter enligt LKOP som en fordonsägare kan vara skyldig en markägare. Svenska

⁸ Av 10 kap. 2 § FVTR följer att en ny ägare kan antecknas i vägtrafikregistret retroaktivt upp till tio dagar innan anmälan kom in till Transportstyrelsen.

Datum
2009-05-18

Parkeringsföreningen⁹ har också vid kontakt med arbetsgruppen framfört att även dessa avgifter borde omfattas av förslaget och kunna läggas till grund för ett beslut om flyttning. Men med tanke bland annat på att det måste vara lätt och gå snabbt att kontrollera den registrerade ägarens totala förfallna skuld hos Kronofogden bör dock endast de obetalda offentligrättsliga felparkeringsavgifterna kunna läggas till grund för ett beslut om flyttning. En markägare bör dock ha möjlighet att begära omedelbar flyttning av ett fordon i dessa fall. Bestämmelsen kan därför medföra fördelar även för enskilda markägare eftersom fortsatta felparkeringar med det aktuella fordonet förhindras. Arbetsgruppen bedömer vidare att risken är liten att enskilda notoriska felparkerare skulle anpassa sitt beteende genom att fortsättningsvis endast parkera fel på tomtmark (och inte betala kontrollavgifterna). Det troliga är snarare att även sådana felparkeringar och obetalda kontrollavgifter skulle minska, även om det nu lagda förslaget inte omfattar LKOP. Förslaget medför dock inte några fördelar för markägaren vad gäller möjligheterna att få betalt för sina förfallna fordringar avseende kontrollavgifter. Kontrollavgifterna kommer inte heller – i likhet med andra privaträttsliga fordringar – att bli föremål för en sådan legal panträtt i fordon som föreslås införas för de offentligrättsliga fordonsrelaterade fordringarna.

Vilka skulder ska beaktas?

Ett alternativ är att inte beakta den registrerade ägarens sammanlagda obetalda skulder, utan endast de skulder som är kopplade till användningen av *det aktuella fordonet*. Det torde dock ha större effekt mot dem som systematiskt parkerar fel och därefter undandrar sig betalningsansvaret (ev. genom att anlita en bilmålvakt) att utgå från den registrerade ägarens totala skulder avseende felparkeringsavgifter. Ett fordon som nyligen registrerats på en bilmålvakt som redan har betydande skulder kan då flyttas redan vid den första felparkeringen. I annat fall kan vart och ett av de fordon som är registrerade på bilmålvakten "parkeras fel upp till det fastställda beloppet". De skulder som ska beaktas är de avgifter som tas ut enligt FelPL, dock inte de ytterligare avgifter som uppkommer hos Kronofogdemyndigheten.

Skuldbeloppet

För att undvika otydligheter vid tillämpningen och för att det är fråga om ett betydande ingrepp mot den enskilde att flytta och omhänderta dennes fordon bör beloppets storlek anges redan i författningstexten. Beloppet bör vara så pass högt att flyttningsåtgärden i dessa fall endast kan komma i fråga när det är fråga om en uppenbar och konsekvent underlåtelse från den enskildes sida att följa gällande föreskrifter om parkering och

⁹ Svenska Parkeringsföreningen är en intresseförening för kommunalt och privat ägda parkeringsbolag.

Datum
2009-05-18

betala avgifterna. Ett lämpligt belopp kan vara 10 000 kr. Beloppets storlek kan dock behöva övervägas ytterligare, liksom om det är tillräckligt att det i lag föreskrivs att regeringen får föreskriva om beloppets storlek (till undvikande av återkommande lagändringar om beloppet behöver justeras).

Hos Kronofogdemyndigheten finns f.n. ca 11 000 gäldenärer med skulder för felparkeringsavgifter som överstiger 10 000 kr. Detta utgör 2,1 % av Kronofogdemyndighetens gäldenärer. Ca 17 600 gäldenärer har skulder som överstiger 5000 kr (3,7 %) av det totala antalet gäldenärer.

Avräkning

Det bör vidare införas bestämmelser om att fordonets värde – om fordonet har tillfallit kommunen eller staten – ska tillgodoräknas den enskilde genom avräkning mot dennes obetalda felparkeringsavgifter. Detta innebär att en avräkning ska ske där det framgår hur värdet beräknats och vilka avgifter som tillgodoräknats. Är fordonets värde högre än avgifterna tillställs överskottet fordonets ägare.

Genom den redan befintliga bestämmelsen (4 § FFF) om att beslut om flyttning ska verkställas omedelbart, om det behövs med hänsyn till ändamålet med flyttningen torde ett fordon av det nu aktuella slaget kunna flyttas och omhändertas omedelbart. Syftet är ju att förhindra ett fortsatt brukande av fordonet, och om möjligt säkerställa betalning för de obetalda skulderna avseende felparkeringsavgifter.

Pågår verkställighet hos Kronofogdemyndigheten för fordringar med legal panträtt i det omhändertagna fordonet ska Kronofogdemyndigheten meddelas om omhändertagandet för ställningstagande om verkställighet ska ske för panträtten. Avräkning får då inte ske. Se i övrigt 4.2.6. beträffande förhållandet mellan detta förslag och förslaget om legal panträtt.

Behöver fordonet vara felparkerat?

Det kan också övervägas om rätten för stat och kommun att flytta fordonet bör gälla även det fall när fordonet påträffas utan att vara parkerat i strid med gällande föreskrifter, och utan att markägare har begärt flyttning. Det skulle dock avvika från det nuvarande mönstret i LFF och FFF där utgångspunkten för flyttning är att fordonet (om det inte är ett fordonsvrak) antingen påträffas uppställt trafikfarligt, uppenbart övergivet eller i strid mot gällande föreskrifter eller att flyttning begärs av en markägare. Rent praktiskt torde det dessutom vara en lämplig ordning att det är den parkeringsvakt som vid kontroll uppmärksammar ett fordon som frekvent parkeras fel som tar initiativ till att kontrollera den registrerade ägarens obetalda felparkeringsavgifter (t.ex. genom ett

Datum
2009-05-18

samtal till Kronofogdemyndigheten) och som därefter påkallar ett flyttningsbeslut från behörig beslutsfattare hos kommunen. Incitament att kontrollera fordon som inte är uppställda i strid med gällande föreskrifter torde saknas för kommunen (men kan finnas för en markägare.) Det bör dock förstås ankomma på respektive kommun att utfärda sådana arbetsinstruktioner för sina parkeringsvakter som anses nödvändiga för att kunna utnyttja möjligheten att flytta fordon i de nu aktuella fallen. Behovet av dessa åtgärder torde vara störst i storstadsregionerna.

Att ha en generell rätt att flytta fordon vars ägare har betydande fordonsrelaterade skulder skulle sannolikt också skapa betydande tillämpningsproblem. Vad skulle t.ex. gälla när polisen vid kontroll på väg har stannat ett fordon och kan konstatera att flyttning av fordonet kan ske med hänvisning till den registrerade ägarens skulder? Det bör därför vara en förutsättning – utom i det fall då det är en markägare som begär flyttning av fordonet – att det aktuella fordonet dessutom är uppställt i strid med gällande föreskrifter.

Leasingfordon m.m.

Det är rimligt att även fordon som innehas genom leasing eller med stöd av kreditköp med återtagandeförbehåll omfattas av bestämmelsen. Den som ådrar sig skulderna i dessa fall är innehavaren som förfogar över fordonet. Det är också dennes skulder som måste betalas för att ett flyttat fordon ska återlämnas. Om en leasinggivare blir tvungen att lösa ut det fordon som man civilrättsligt är ägare till uppstår en regressrätt gentemot leasingtagaren/brukaren av fordonet. Den som har återtaganderätt i fordonet i enlighet med ett kreditköpsavtal kan inte återta fordonet efter att det är flyttat utan att innehavarens skulder avseende felparkeringsavgifter först betalas. Att undanta fordon som innehas genom leasing eller med stöd av kreditköp med återtagandeförbehåll från bestämmelserna om flyttning av fordon i dessa fall skulle öppna upp för konstruerade avtalsförhållanden i syfte att hålla fordon utanför bestämmelsens räckvidd. De fordon som är skrivna på bilmålvakter torde dessutom inte i någon högre utsträckning innehas genom leasing eller med stöd av kreditköp med återtagandeförbehåll. Det finns inte heller skäl att göra något särskilt undantag för t.ex. fordon i uthyrningsverksamhet (korttidsuthyrning). Det är inte sannolikt att det i en sådan 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.

Praktiska svårigheter vid tillämpningen

Det torde vara en lämplig ordning att en parkeringsvakt tar initiativ till ett beslut om flyttning av ett fordon enligt den nu föreslagna flyttningsgrunden. I de fall parkerings-

Datum
2009-05-18

vakten inte är anställd av kommunen utan arbetar på entreprenad får åtgärden förstås istället beslutas av kommunens trafikkontor eller motsvarande. Ett problem blir hur parkeringsvakten ska veta vilka felparkerade fordon som kan komma ifråga för flyttning, d.v.s. vilka fordon som är registrerade på sådana fordonsägare som har obetalda och restförda felparkeringsavgifter överstigande 10000 kr. Parkeringsvakten kan ju inte rimligen kontrollera varje felparkerat fordon. Denna svårighet ska inte underskattas, men bör inte heller överdrivas. Som angetts ovan borde vissa felparkerade fordon snart bli "kända" hos parkeringsvakterna och föranleda en förfrågning angående den registrerade ägarens obetalda felparkeringsavgifter. Man borde också kunna tänka sig en lösning där listor med uppgifter från Kronofogdemyndigheten och Transportstyrelsen om sådana fordon som kan komma ifråga för flyttning fortlöpande görs tillgängliga för dem som har att övervaka parkeringen. När ett sådant fordon påträffas vid parkeringsövervakningen görs en kontroll av de aktuella ägaruppgifterna för fordonet, samt ägarens skulder.

En förutsättning för att förslaget ska få avsedd verkan är förstås att kommunerna kommer att använda sig av den föreslagna möjligheten att flytta fordon när så är påkallat. Kommunerna (och staten) är inte skyldiga att besluta om flyttning, det är endast en möjlighet. Med tanke på de olägenheter som de notoriska felparkeringsmyndigheterna innebär för framförallt storstadskommunerna borde dock kommunerna vara intresserade av det verktyg som nu tillhandahålls dem. Sveriges Kommuner och Landsting som har yttrat sig över förslaget¹⁰ har också framhållit att det viktiga för kommunerna är att förhindra en fortsatt "felanvändning" och inte att få in pengar. Om kommunerna aktivt tillämpar den nya flyttningsgrunden när så är möjligt så torde det även ha en allmänpreventiv verkan vad gäller felparkeringar i stort. Precis som i övrigt vid flyttning av fordon enligt LFF kan den beslutande och verkställande myndigheten drabbas av en nettokostnad för åtgärden, om fordonets ägare inte betalar kostnaderna. Det är dock inget nytt i förhållande till hur det redan är i dag när det gäller flyttning av fordon. Om det blir fråga om verkställighet i det flyttade fordonet ska den myndighet som har meddelat flyttningsbeslutet ha förmånsrätt beträffande flyttningskostnaderna.

Överklagande

Beslut om flyttning av fordon kan inte överklagas (10 § LFF). Varken själva beslutet om flyttningsåtgärd eller det förhållandet att ett flyttat fordon under vissa förutsättningar tillfaller staten eller kommunen är alltså möjligt för den enskilde att få prövat i domstol. I det nu aktuella sammanhanget uppkommer frågan om det finns skäl att införa en möjlighet att överklaga ett beslut vad gäller avräkning av ett eventuellt övervärde i

¹⁰ Se bilaga

Datum
2009-05-18

fordonet mot den enskildes skulder eller i fall tredje mans rätt påverkas av beslutet exempelvis vid avbetalningsköp eller leasing. Exempelvis kan det, även om en värderingsman anlitas, föreligga skilda meningar mellan den registrerade ägaren och kommunen eller staten om fordonets värde, och i hur stor utsträckning avräkning ska ske. Problemet bör kanske inte överdrivas dels därför att det inte på grund av den föreslagna beloppsgränsen inte kommer att bli fråga om ett stort antal ärenden, och dels för att många av de fordon som flyttas och omhändertas och så småningom tillfaller kommunen sannolikt inte har något större värde att tvista om. Med hänsyn till detta och till att utgångspunkten enligt den nuvarande lagstiftningen är att beslut inte kan överklagas bör inte någon överklagandemöjlighet införas särskilt för dessa delar av hanteringen. Den enskilde är då hänvisad till möjligheten att begära skadestånd enligt skadeståndslagens bestämmelser om han anser att staten eller en kommun har orsakat honom skada genom felaktighet eller försumlighet vid myndighetsutövning.

Klampning?

Jämfört med Parkeringsutredningens förslag om klampning får det anses mer effektivt och ändamålsenligt att kunna besluta om och verkställa omedelbar flyttning av fordon där den registrerade ägaren är en "notorisk parkeringssyndare". Klampning skulle förvisso ha fördelen att fortsatt färd med fordonet omedelbart förhindras (om parkeringsvakten har klampningsutrustningen med sig och är behörig att besluta om klampningsåtgärden). Men även ett beslut om omedelbar flyttning av ett fordon i dessa fall bör kunna verkställas utan något betydelsefullt dröjsmål. Vid ett genomförande av det nu aktuella förslaget torde det därför inte dessutom behövas någon möjlighet till klampning. Det nu aktuella förslaget till flyttning av fordon i dessa fall innebär vidare – till skillnad från Parkeringsutredningens förslag om klampning – att *samtliga* fordonsägarens förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter måste betalas innan fordonet behöver lämnas ut, inte endast skulder till den aktuella markägaren eller kommunen som begärt eller beslutat om flyttning.

Övergångsbestämmelser

Vid ett genomförande av detta förslag uppkommer frågan om hur eventuella övergångsbestämmelser bör utformas. En övergångsbestämmelse skulle kunna utformas så att endast sådana skulder avseende felparkeringsavgifter som antecknats i Kronofogdemyndighetens register efter ikraftträdandet får beaktas vid ett beslut om flyttning, och att endast dessa skulder måste betalas innan fordonet behöver lämnas ut. Alternativt så införs inte någon särskild övergångsbestämmelse vilket då innebär att även sådana skulder som uppkommit och restförts innan ikraftträdandet får beaktas. Det senare alternativet skulle få en omedelbar effekt gentemot notoriska parkeringssyndare och verksamheten med bilmålvakter och vore därför ur effektivitetssynpunkt att föredra.

Eftersom det trots allt är fråga om ett betydande ingrepp i den enskildes egendomsskydd att kunna flytta och omhändertaga fordon i dessa fall (och där äganderätten dessutom kan övergå till staten eller kommunen om fordonet inte löses ut) får det dock anses mest lämpligt att endast sådana skulder som antecknats hos Kronofogdemyndigheten efter ikraftträdandet ska kunna föranleda flyttning av fordonet. För att återfå fordonet bör dock kunna ställas krav på att samtliga förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter betalas, alltså även sådana skulder som lämnats till Kronofogdemyndigheten innan ikraftträdandet.

4.3.4 SKL:s synpunkter på förslaget

Sveriges Kommuner och Landsting, som beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget, tillstyrker förslaget. SKL anser dock att flyttning av fordon i dessa fall ska få ske även om inte fordonet är uppställt i strid med gällande föreskrifter och att det skuldbelopp som ska ge en rätt att flytta fordonet bör vara lägre än 10 000 kr, förslagsvis 5000 kr. SKL påtalar också att omhändertagna fordon där ägaren inte kunnat nås bör kunna tillfalla kommunen (staten) redan efter 6 veckor och inte som i dag tre månader efter kungörande. SKL:s yttrande bifogas denna promemoria.

4.3.5 Bedömning, proportionalitet och kostnader

Åtgärden att få flytta och omhändertaga fordon i dessa fall och inte lämna ut dem förrän skulderna är betalda är kraftfull, och riktar sig särskilt mot de personer som ägnar sig åt ett systematiskt missbruk av gällande bestämmelser. Fördelarna är att fordonet inte längre kan brukas och generera ytterligare skulder och att verksamheten med bil-målvakter försvåras. Tillsammans med förslaget om legal panträtt i fordon så har möjligheten att flytta fordonet också en synnerligen hög preventiv effekt mot ett illojalt beteende gentemot det offentlighetsliga skatte- och avgiftssystemet.

Åtgärden att flytta och omhändertaga fordon i nu aktuella fallen, där den registrerade ägaren har obetalda skulder på ett betydande belopp och skulderna har förblivit obetalda och överlämnats till Kronofogdemyndigheten för verkställighet, står i rimlig proportion till det ingrepp som det innebär för den enskilde i dessa fall med avseende på dennes egendomsskydd.

Åtgärdens syfte är att undvika att ytterligare skulder uppstår hänförliga till samma registrerade ägare och för att eventuellt åstadkomma betalning helt eller delvis av dennes nuvarande skulder. Den som är i dröjsmål med betalning i något enstaka fall riskerar inte att få sitt fordon flyttat och omhändertaget.

Datum
2009-05-18

Förslaget innebär inte några åtaganden för kommunerna (eller i förekommande fall staten) utan endast en möjlighet att flytta fordonen i fråga. Beloppsgränsen för en rätt att flytta fordon i dessa fall ska sättas så högt att åtgärden endast blir aktuell i ett begränsat antal fall där det verkligen behövs. Det kommer därför sannolikt inte att bli fråga om någon mer regelmässig användning som för med sig betydande kostnader, även om det naturligtvis kan innebära en slutlig kostnad för kommunen i det enskilda fallet om fordonet inte löses ut och värdet inte överstiger flyttningskostnaderna. Det är dock inget nytt i förhållande till hur det redan är i dag när det gäller flyttning av fordon. Om det blir fråga om verkställighet i det flyttade fordonet ska den myndighet som har genomfört flyttningen ha förmånsrätt beträffande flyttningskostnaderna.

4.4 Användningsförbud

Förslag: Användningsförbud enligt VTSL ska gälla även om den obetalda fordonskatten avser tid före det närmast föregående beskattningsåret. Användningsförbud bör även införas vad gäller obetald trängselskatt.

Skäl: Om användningsförbud gäller även om den obetalda skatten avser tid före det närmast föregående beskattningsåret så ökar incitamentet att betala skatten och omsättningen av sådana fordon som är behäftade med stora fordonsrelaterade skulder försvåras. Det torde medföra en bättre betalningsvilja generellt och samtidigt motverka bruket av bilmålvakter. Införandet av sanktioner vad gäller trängselskatt motsvarande vad som gäller för fordonskatt kan antas ha liknande effekter. Sakliga skäl mot att ha enhetliga sanktionsbestämmelser för fordonskatt och trängselskatt torde saknas.

4.4.1 Nuvarande regler

Bestämmelser om användningsförbud för fordon vid obetald fordonskatt finns i vägtrafikskattelagen. Det saknas motsvarande bestämmelser om användningsförbud för andra obetalda fordonsrelaterade skulder än fordonskatt, t.ex. trängselskatt och felparkeringsavgifter. Förslag har tidigare lämnats om att införa sanktioner bl.a. i form av användningsförbud även vad gäller trängselskatt¹¹. Förslaget har dock inte hittills inneburit några förslag till lagändringar i aktuellt avseende.

Av 6 kap. 1 § VTSL framgår att ett skattepliktigt fordon inte får användas, om fordonskatten inte har betalats i tid och att användningsförbudet gäller till dess skatten har betalats. Trots obetalda skatteskulder får fordonet ändå användas om det är fråga om skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret. Fordonet får även användas om det gäller en obetald skatt som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och

¹¹ Finansdepartementets promemoria 2008-06-18 "Nya regler om trängselskatt"

Datum
2009-05-18

som har fastställts genom beslut om efterbeskattning eller avser ytterligare skatt som har beslutats efter ägarbytet, eller om det gäller skatt för vilken anstånd med betalningen gäller. Om det finns särskilda skäl kan Skatteverket också medge att ett visst fordon får användas trots bestämmelserna i första stycket. Det finns även undantagsbestämmelser beträffande fordon som sålts vid exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, och för fordon som tillhör ett konkursbo (6 kap. 2 § VTSL).

4.4.2 Antal fordon med användningsförbud m.m.

Enligt uppgifter ur vägtrafikregistret 2009-03-25 är antalet obetalda *fordonsskatteposter* ca 103 000 och det obetalda skattebeloppet (exklusive dröjsmålsavgifter) ca 140 miljoner kr.

Av de obetalda skatteposterna är ca 41 000 sådana "äldre" skatteskulder (sammanlagt ca 49,5 miljoner kr) som inte enligt den nuvarande lagstiftningen föranleder användningsförbud för fordonet i fråga. Det kan dock förstås ändå vara användningsförbud för fordonet p.g.a. andra skulder t.ex. nyare fordonsskatter, eller vägavgifter.

Antalet *fordon* med obetalda skatter är ca 43 000 fördelat på ca 34 000 ägare, varav ca 3000 är juridiska personer och resterande ca 31 000 fysiska personer.

Antalet fordonsägare med *fler än två* obetalda fordonsskatteposter är ca 11 000.

Antalet fordonsägare med *fler än tio* fordonsskatteposter är ca 1500.

13 fordonsägare har *fler än 100* obetalda fordonsskatteposter.

Ca 41 000 fordon har användningsförbud fördelat på ca 32 000 ägare. Det finns alltså ca 2000 fordon i registret med skatteskulder, men som ändå inte har användningsförbud.

Antalet obetalda fordonsskatteposter för tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som har högre fordonsskatt är ca 1100 och den sammanlagda skatteskulden ca 3,3 miljoner kr.

Av dessa är ungefär hälften sådana äldre skuldposter som inte föranleder användningsförbud för fordonet i fråga enligt dagens bestämmelser.

Datum
2009-05-18*Uppgifter om fordonsskatteskulder och användningsförbud m.m.**

	Antal	Belopp, kr
Obetalda fordonsskatteposter	102 971	139 967 988
- varav användningsförbudsgrundande	61 673	90 482 898
- varav ej användningsförbudsgrundande	41 298	49 485 090
Fordon med obetald fordonsskatt	43 388	139 967 988
- varav med användningsförbud	41 469	90 482 898
Personer med obetald fordonsskatt	33 928	139 967 988
- varav skatt där användningsförbud gäller	32 077	90 482 898

* Baserat på uppgifter ur vägtrafikregistret 2009-03-25. Avser endast skattebeloppet, ej dröjsmålsavgifter.

4.4.3 Förslagens syfte och utformning

Syftet med förslaget är att skärpa konsekvenserna av att inte betala fordonsskatten eller trängselskatten. Det ska därigenom både påverka den "allmänna betalningsviljan" i en positiv riktning samt motverka verksamheten med bilmålvakter. Ett genomförande av förslaget om utökat användningsförbud beträffande obetald fordonsskatt förutsätter att 6 kap. 1 § VTSL ändras på så sätt att undantaget i första punkten från användningsförbudet i det fall den obetalda skatteskulden avser tid före det närmast föregående skatteåret tas bort. Övriga undantag från användningsförbudet i 6 kap. 1 § och 2 § ska finnas kvar.

Beträffande genomförandet av förslaget om användningsförbud på grund av obetald trängselskatt hänvisas till det förslag som lämnats i den ovan nämnda promemorian från Finansdepartementet, samt till de synpunkter som remissinstanserna lämnat angående detta förslag. Promemorians förslag bör dock justeras så att det överensstämmer med det nu lämnade förslaget beträffande användningsförbud vid obetald fordonsskatt. Således bör det inte heller vad gäller användningsförbud vid obetald trängselskatt eller tilläggsavgift göras något undantag för sådana skatter och avgifter som är äldre än två år. Det bör också – som Skatteverket framhållit – förtydligas i förslaget att även obetald tilläggsavgift ska ligga till grund för användningsförbud.

4.4.4 Bedömning

Utökat användningsförbud - fordonsskatt

Förslaget att användningsförbud enligt VTSL ska gälla även om den obetalda fordonsskatten avser tid före det närmast föregående beskattningsåret är en kraftfull och ingripande åtgärd som utgör ett ökat incitament att göra rätt för sig och betala fordonsskatten. Ett en gång inträtt användningsförbud ska inte försvinna med tiden, på samma sätt som vad gäller användningsförbud med anledning av obetald vägavgift. Förslaget kommer också att försvåra omsättningen av sådana fordon för vilka fordonsskatt inte

Datum
2009-05-18

betalats. Om *samtliga* skatteskulder måste betalas innan fordonet får användas kommer nämligen den som står i begrepp att köpa fordonet sannolikt att låta det påverka hur mycket han eller hon är villig att betala. Om den enskilde fordonsägaren vet att "värdet" vid en ev. försäljning av fordonet minskar i samma takt som skatteskulden ökar torde – generellt sett – viljan att göra rätt för sig och betala skatten öka. Förslaget kan därför antas ha positiva effekter på den allmänna betalningsviljan.

Fordon som är behäftade med så stora skulder att dessa överstiger fordonets värde kommer enligt samma resonemang inte att vara möjliga att sälja över huvud taget. Till denna kategori av fordon kan hänföras sådana fordon som står registrerade på en bilmålvakt. Eftersom omsättningen av fordon som ingår i en verksamhet med bilmålvakter härigenom i princip omöjliggörs torde ett utökat användningsförbud på ett tydligt sätt även motverka företeelsen med bilmålvakter.

Med hänsyn dels till de stora värden som de obetalda fordonsrelaterade skulderna uppgår till, varav fordonsskatteskulder är en betydande del, och dels till vikten av att hos enskilda inskräpa betydelsen av att göra rätt för sig, så bör förslaget genomföras trots att det är relativt ingripande. Av de uppgifter som tagits fram ur vägtrafikregistret framgår att det i nuläget finns ett förhållandevis stort antal fordon med skatteskulder, men som inte har användningsförbud. Det bör dock betonas att bestämmelserna inte föreslås ges retroaktiv verkan så att användningsförbud för dessa fordon inträder med anledning av gamla skulder. Det bör också framhållas att den aktuella statistiken förstas är en nulägesbild som är formad av det regelverk som gäller i dag. Med de skärpta regler i olika avseenden som föreslås i denna promemoria är förstas förhoppningen att antalet fordonsrelaterade skulder, bl.a. i form av fordonsskatt, kommer att minska.

Förslaget kan inte antas ha någon sådan negativ påverkan på företag eller näringslivet i övrigt som skulle kunna föranleda någon annan bedömning. Det stora flertalet obetalda fordonsskatteposter avser fysiska personer och vanliga (ej tunga) fordon. Det kan inte heller anses vara orimligt att kräva att även näringsidkare gör rätt för sig.

Införande av användningsförbud - trängselskatt

Införandet av sanktioner vad gäller trängselskatt motsvarande vad som gäller för fordonsskatt kan antas ha liknande effekter. Sakliga skäl mot att ha enhetliga sanktionsbestämmelser för fordonsskatt och trängselskatt torde saknas.

4.5 En möjlighet att vägra registrering av fordonsägare i vissa fall

Förslag: Registrering av ny ägare till ett fordon ska kunna vägras om den anmälda nye ägaren redan har obetalda fordonsrelaterade skulder på ett betydande belopp. Transportstyrelsen ska kunna meddela föreskrifter om den närmare tillämpningen och om undantag, t.ex. p.g.a. sociala skäl. Registrering bör dock inte kunna vägras endast av den anledningen att den nye ägaren redan är ägare till ett stort antal fordon.

Bedömning: Att kunna vägra registrering av en ny ägare som redan har betydande fordonsrelaterade skulder försvårar verksamheten med bilmålvakter och bör genomföras även om det kan medföra vissa olägenheter för enskilda och en ökad manuell hantering hos Transportstyrelsen. Fördelarna med en möjlighet att vägra registrering av någon som redan har ett stort befintligt fordonsinnehav bedöms dock inte överväga nackdelarna med ett sådant förslag.

4.5.1 Nuvarande hantering

En av Transportstyrelsens uppgifter är att pröva frågan om registrering av ägarbyte i vägtrafikregistret utifrån de uppgifter som lämnas i anmälan om ägarbyte. Uppfyller anmälan om ägarbyte de formella krav som uppställs i FVTR registreras den nye ägaren i vägtrafikregistret. Det finns dock särskilda bestämmelser om att den nye ägaren inte ska registreras i vissa fall bl.a. om fordonet är efterlyst, taget i beslag (10 kap. 6 a § FVTR) eller om den nye ägaren är under 18 år och uppgift om ansvarig förmyndare saknas (4a § LVTR och 10 kap. 10 a § FVTR). Någon utredning av om de anmälda uppgifterna motsvarar de verkliga förhållandena görs dock inte. Endast om någon begär omprövning av uppgifter som redan har registrerats, gör Transportstyrelsen en bedömning av om de anmälda uppgifterna är riktiga (se avsn. 3.3.1).

4.5.2 Förslaget syfte och närmare utformning

För att försvåra verksamheten med bilmålvakter och motverka att de obetalda fordonsrelaterade skulderna ökar kan Transportstyrelsen ges möjlighet att vägra registrera en anmälan om ny ägare i det fall denne redan har fordonsrelaterade skulder på ett betydande belopp.

Förslaget bör genomföras genom att det i FVTR förs in en bestämmelse om att registrering får vägras om den nye ägaren enligt anmälan har fordonsrelaterade skulder (fordonsskatt, trängselskatt och felparkeringsavgifter) på ett betydande belopp. Skulderna ska vara obetalda och förfallna samt överlämnade till Kronofogdemyndigheten för indrivning enligt bestämmelserna för respektive skatt/avgift. I skuldbeloppet ingår även grundavgift hos Kronofogdemyndigheten.

Datum
2009-05-18

Transportstyrelsen bör kunna meddela föreskrifter om den närmare tillämpningen av bestämmelsen, t.ex. om hur stort sammanlagt skuldbelopp avseende fordonsrelaterade skulder som ska vara styrande för tillämpningen av denna regel, och vilka undantag som kan medges, t.ex. av sociala skäl. Beloppet får inte sättas alltför lågt, då blir effekten att alltför många anmälningar behöver granskas närmare vilket blir resurs- och tidskrävande. Men beloppet bör ändå ligga på en sådan nivå att det inte endast är anmälan om ny ägare i uppenbara bilmålvaktsfall som avslås utan även där den nye ägaren av andra anledningar systematiskt väljer att inte betala skatter och avgifter.

Även om den nye ägaren enligt anmälan faktiskt har gjort ett förvärv av fordonet ska han eller hon i ett sådant fall inte antecknas som fordonets ägare i vägtrafikregistret. Registret kommer alltså i ett sådant fall inte att innehålla en korrekt uppgift om vem som äger fordonet. Situationen kan i någon mån jämföras med kravet på att en ansvarig förmyndare ska anges för en omyndig fordonsägare, vid risk att den senare annars inte registreras i vägtrafikregistret.

Anmälningarna om ägarbyte kan maskinellt sorteras ut från den automatiserade hanteringen och granskas närmare av en handläggare innan något beslut om registrering tas. Den nye ägaren enligt anmälan bör ges möjlighet att reglera sina fordonsrelaterade skulder innan Transportstyrelsen beslutar i ärendet. Betalas inte skulderna ska Transportstyrelsen avslå anmälan om registrering av ny ägare. Beslutet går att överklaga.

Det kan i sammanhanget övervägas om man även borde införa en bestämmelse som ger möjlighet att vägra att registrera ett ägarbyte *från* en person som har fordonsrelaterade skulder på ett betydande belopp sedan tidigare. En sådan bestämmelse skulle i så fall främst ha till syfte att motverka att en ny ägare anmäls för att förhindra en utmätning av fordonet. Med hänsyn till det begränsade värde som en uppgift om fordonsägaren i vägtrafikregistret har i utmätningssammanhang är det dock tveksamt hur stor praktisk effekt en sådan bestämmelse skulle ha. Gälldenären torde i samma utsträckning som tidigare kunna åberopa att fordonet redan är sålt till någon annan, även om detta inte registrerats i vägtrafikregistret. Problemet med denna typ av invändningar mot verkställighet borde istället bättre kunna mötas genom förslaget om legal panträtt för fordon.

4.5.3 Bedömning

Ett genomförande av detta förslag har innebörden att den som systematiskt och i betydande omfattning undandrar sig den skatte- och avgiftsskyldighet som följer av ett registrerat fordonsinnehav inte får registreras som ägare till fordonet. Han eller hon kan därigenom inte ådra sig ytterligare fordonsrelaterade skulder. Härigenom motverkas

tydligt verksamheten med bilmålvakter. Förslaget har också verkan mot andra än bilmålvakter som inte gör rätt för sig.

Vid vägrad registrering av en anmälan om ägarbyte blir konsekvensen att den befintliga registrerade ägaren kvarstår i registret och har kvar ansvaret för fordonet. Det måste därför vara möjligt för den som säljer ett fordon att snabbt och enkelt kunna inhämta upplysning om en enskilds sammanlagda fordonsrelaterade skulder inför en ev. fordonsförsäljning. För närvarande är det inte möjligt att få den upplysningen hos Transportstyrelsen. Istället får sådana upplysningar inhämtas hos Kronofogdemyndigheten. För att kunna besvara dessa förfrågningar kan det behövas resursförstärkning. Det torde vara nödvändigt att bygga upp någon form av automatiserad lösning så att den allmänna omsättningen av fordon inte försvåras i allt för hög grad och så myndigheternas kostnadsökning blir så liten som möjligt.

4.5.4 Vägra registrering vid stort befintligt fordonsinnehav?

Man skulle också kunna tänka sig att Transportstyrelsen gavs möjlighet att vägra att registrera en person som ägare till ett fordon om denne redan är registrerad ägare till ett stort antal fordon, och det inte styrks att det verkligen är den anmälda ägaren som förvärvat fordonet. En sådan bestämmelse skulle i någon mån kunna motverka företeelsen med bilmålvakter.

Den registrerade ägaren och den anmälda nye ägaren (som redan är ägare till ett stort antal fordon) skulle uppmanas att styrka överlåtelsen enligt anmälan genom att ge in t.ex. kopia på köpekontraktet. Om överlåtelsen inte styrks skulle Transportstyrelsen kunna avslå anmälan om registrering av ny ägare. Beslutet skulle gå att överklaga.

Vissa undantag från skyldigheten att styrka förvärvet av fordonet i samband med anmälan om ägarbyte skulle vara nödvändiga, t.ex. för auktoriserade bilskrotare och vissa kategorier av juridiska personer, som typiskt sett har ett stort fordonsinnehav t.ex. bilhandlare, biltillverkare och bilimportörer.

Frågan är dock om en möjlighet att vägra registrering i dessa fall skulle försvåra verksamheten med bilmålvakter i sådan utsträckning att det uppväger den ökade resursåtgången hos myndigheten och det besvär som hanteringen medför för de enskilda. Ett genomförande av förslaget skulle innebära att ett ökat ansvar läggs på fordonssäljaren. För att vara säker på att bli avförd som registrerad ägare skulle säljaren behöva kontrollera köparens befintliga fordonsinnehav för att ta ställning till om ett köpekontrakt eller någon annan handling som styrker förvärvet måste bifogas anmälan om ägarbyte. Det

Datum
2009-05-18

skulle också bli en ökad manuell hantering hos Transportstyrelsen som kan komma att kräva ytterligare resurser

Vidare skulle det fortfarande finnas "vägar runt" en sådan här bestämmelse. Det är ju nämligen fullt möjligt att förvärvet av fordonet "styrks" med ett köpekontrakt men att köparen enligt kontraktet som då registreras ändå inte har för avsikt att göra rätt för sig. Det kan också vara så att den som köper ett fordon men som använder sig av en bilmålvakt inte bryr sig så mycket om bilmålvakten registreras som ägare eller inte. FVTR saknar bestämmelser om att ett registrerat fordon under vissa förutsättningar kan sakna uppgift om ägare. I det fallet när den anmälde nye ägaren inte registreras kvarstår därför den registrerade ägaren (säljaren) med ansvaret för skatter och avgifter för fordonet, vilket ställer till stora besvär för denne.

Eftersom en sådan här regel med hänsyn till det ovan sagda inte kan bedömas bli tillräckligt effektiv i förhållande till den ökande administration det skulle innebära har utredningen kommit till slutsatsen att något förslag inte ska lämnas i denna del.

4.6 Ägarregister

Ett annat tänkbart förslag – åtminstone i teorin – för att motverka problemet med bilmålvakter och för att underlätta utmätning av fordon vore att höja "statusen" på ägaruppgifterna i vägtrafikregistret så att dessa kan läggas direkt till grund för beslut om utmätning. Invändningar om att någon annan äger fordonet skulle då sakna betydelse. För detta torde krävas att riktigheten i varje registrering av en ny ägare säkerställs genom ingivande av fängeshandlingar, eller genom ett personligt besök vid registreringsmyndigheten av såväl den tidigare som den nye ägaren. Att genomföra denna förändring jämfört med dagens automatiserade system torde dock medföra så stora konsekvenser att de eventuella möjligheterna att motverka problemet med bilmålvakter inte står i rimlig proportion till den ökade administration och kostnad det för med sig för övriga fordonsägare. Sannolikt är det dessutom så att mindre omfattande åtgärder kan ha en bättre effekt. Det torde i vart fall krävas en betydligt noggrannare analys av en sådan åtgärd än vad som varit möjligt inom den tid som arbetsgruppen förfogat över. Förslaget har därför avförts från vidare utredning och något förslag lämnas inte i denna del.

4.7 Införande av en presumptionsregel i UB

Ytterligare ett tänkbart förslag vore att efter finsk modell i utskökningsbalken införa en regel om att den registrerade ägaren anses vara ägare till fordonet om inte något annat visas. Syftet med en sådan bestämmelse skulle vara att det inte skulle vara lika lätt att komma med äganderättsinvändningar beträffande den utmäta egendomen. Den enskilde

Datum
2009-05-18

skulle då få bevisbördan för ett påstående om bättre rätt. I nuläget har Kronofogdemyndigheten bevisbördan för att den registrerade ägaren också är fordonets riktige ägare (se avsnitt 3.4) om inte presumtionsregeln i 4 kap. 18 § alternativt 19 § UB är tillämplig. Arbetsgruppen har inte haft tillräckligt med tid till förfogande för att utreda konsekvenserna av ett sådant förslag. Vi har även bedömt att förslaget med legal pant-rätt är en bättre åtgärd för att lösa de problemen som uppkommer genom bilmålvakter.

Arbetsgruppen lämnar därför inte heller något förslag i denna del men anser att det finns anledning att i den fortsatta processen närmare utreda införandet av en sådan presumtionsregel i UB.

4.8 Skärpta straff för brukaren

4.8.1 Allmänt

Den "typiske" bilmålvakten som står registrerad för ett fordon som han eller hon varken äger eller brukar är okänslig för de påtryckningsmedel som står till buds inom det administrativa förfarandet med uppbörd av skatter och avgifter. Det är därför relevant att överväga vilka åtgärder man i stället skulle kunna rikta mot den som faktiskt äger och brukar fordonet, men som inte anmält sig som ägare. Åtgärder mot brukaren av fordonet skulle ha till syfte att göra det mindre attraktivt eller, annorlunda uttryckt, förenat med en större risk att bruka ett fordon som står registrerat på en bilmålvakt. I det enskilda fallet torde det vara svårt att föra bevisning om vem som faktiskt äger det aktuella fordonet. Åtgärderna bör därför lämpligen riktas både mot den som brukar fordonet och mot den som äger fordonet.

Med den utgångspunkten att många fordon som är registrerade på en bilmålvakt sannolikt är behäftade med obetalda skatteskulder och/eller inte har besiktigats skulle lämpliga åtgärder kunna bestå i skärpta straff för brukandet av ett fordon som har användningsförbud enligt VTSL, körförbud enligt fordonsförordningen (2002:925), FoF, eller som är avställt.

Då det är fråga om ordningsböter så ankommer det på Riksåklagaren att ta ställning till en höjning av bötesbeloppen. Arbetsgruppen anser dock att det ändå är befogat i det nuvarande sammanhanget att beskriva de nuvarande reglerna och skälen för skärpta straff.

4.8.2 Användningsförbud – nuvarande regler

Bestämmelser om användningsförbud och ansvarsbestämmelser för brukande av ett fordon med användningsförbud finns i 6 kap. VTSL. Ett fordon får inte användas om inte skatten är betald (1 §). Används fordonet ändå, och det har gått två månader från det att

Datum
2009-05-18

den obetalda skatten senast skulle ha betalats ska polisen skylta av fordonet (3 §). Om fordonet används efter avskyltning så kan ägaren, föraren m.fl. dömas till böter eller fängelse i högst sex månader (4 – 6 §§). Bötesbeloppet är 1000 kr (RÅB bilaga 12).

4.8.3 Körförbud – nuvarande regler

Om ett fordon inte har genomgått en periodisk kontrollbesiktning inom rätt tid, inträder körförbud för fordonet från och med kalendermånaden efter den månad då det senast skulle ha genomgått besiktning (9 kap. 12 § FoF). Körförbud kan vidare meddelas för ett fordon som vid kontrollbesiktning eller flygande inspektion är så bristfälligt att det inte vidare kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten (9 kap. 13 §, resp. 10 kap. 3 §). En förare som känner till hindret mot att använda fordonet, döms till penningböter (11 kap. 5 §). Bötesbeloppet är 1500 kr (RÅB bilaga 2).

4.8.4 Brukande av avställt fordon – nuvarande regler

Enligt 17 § 4 LVTR får ett avställt fordon som huvudregel inte användas. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar ett fordon i strid mot denna bestämmelse döms till penningböter (29 §). Bötesbeloppet är 1200 kr¹² (RÅB bilaga 4.1).

4.8.5 Brukande av oförsäkrat fordon – nuvarande regler

Trafikförsäkring ska finnas för ett motordrivet fordon som är registrerat och inte avställt och för annat motordrivet fordon som brukas i trafik i landet (1 § TSL). Enligt 2 § TSL ska försäkringsplikten fullgöras av fordonets ägare, eller innehavaren i vissa fall. Om ägaren eller innehavaren inte har fyllt 18 år och saknar förarbehörighet för fordonet ansvarar i stället den förmyndare som har antecknats i vägtrafikregistret. Att inte fullgöra försäkringsplikten för ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte avställt är i sig inte straffbart. I stället har trafikförsäkringsförening rätt att ta ut en avgift (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt (34 §). Den försäkringspliktige kan också föreläggas vid vite att fullgöra sin försäkringsplikt (35 §). Brukandet av ett oregistrerat eller avställt fordon som saknar trafikförsäkring är dock belagt med bötesstraff (36 §). Bötesbeloppet är 500 kr (RÅB bilaga 14).

4.8.6 Skäl för att skärpa straffen

Straffen för brukande av ett fordon med användningsförbud, körförbud eller ett avställt fordon bör skärpas betydligt. Ett högre bötesbelopp torde medföra att viljan att bruka ett sådant fordon minskar. Det borde i sin tur innebära en "minskad efterfrågan" på fordon som är registrerade på bilmålvakter. Det finns redan fängelse i straffskalan (6 månader)

¹² För släpfordon är böterna 800 kr

Datum
2009-05-18

men det torde redan i dag höra till ovanligheterna att ett sådant straff döms ut och det är inte befogat att skärpa fängelsestraffet. Däremot bör böterna höjas relativt kraftigt, till åtminstone det dubbla. Det får inte vara så att det uppfattas som "billigt" att få böter jämfört t.ex. med kostnaden för att göra rätt för sig och betala sin fordonsskatt

Det kan noteras att Vägverket i sin framställan till regeringen om slopande av kontrollmärke och yrkestrafikmärke¹³ redan föreslagit att bötesstraffen för de aktuella brotten bör ses över och höjas.

En skärpning av straffskalan är inte verkningsfull mot en sådan brukare av ett fordon som i och för sig håller fordonet skattat, påställt och försäkrat men som är en notorisk felparkerare. Detta eftersom det inte är straffbart att bruka ett fordon som är behäftat med obetalda felparkeringsavgifter. Skärpta straff får trots detta anses ha en motverkande effekt vad gäller viljan att använda ett fordon som är registrerat på en bilmålvakt eftersom föraren riskerar ett strängare straff.

5. Kommentarer till författningsförslagen

5.1 Förslaget till ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

6 kap.

1 §

Undantaget från användningsförbud beträffande sådan skatt som avser tid före det närmast föregående skatteåret tas bort. Konsekvensen blir att fordonet förblir belagt med användningsförbud till dess att samtliga skatteskulder betalats, eller preskriberats, om inte något av undantagen i 2 eller 3 p är tillämpligt. Av övergångsbestämmelsen framgår att de nya bestämmelserna endast ska tillämpas på sådana skatter som beslutats efter ikraftträdandet.

8 kap.

4 a §

Bestämmelsen är ny. Här införs en bestämmelse om legal panträtt för statens fordran. Panträtten uppkommer när fordringen förs in i vägtrafikregistret. Panträtten har samma förmånsrätt som en handpanträtt. Panträtten gäller inte om en ny ägare har registrerats för fordonet senast från och med samma dag som fordringen antecknats i vägtrafikregistret. Denna bestämmelse är till för att skydda en köpare till fordonet. Om panträtten uppkom omedelbart skulle den under tiden fram till registrering vara en s.k. tyst pant-

¹³ Vägverket 2008-09-11 diariennr. RE10A 2008:541

Datum
2009-05-18

rätt. En köpare skulle i sådant fall inte kunna kontrollera säljarens uppgifter. Bestämmelsens utformning innebär att det är det registrerade ägarbytesdatumet i vägtrafikregistret som ska beaktas, även om den verkliga förvärvsdagen av fordonet är en annan. Detta har betydelse för att motverka efterhandskonstruktioner i syfte att undkomma uppkomsten av panträtter i fordonet. Om en ny ägare till fordonet (p.g.a. att anmälan om ägarbyte inte görs inom tio dagar från dagen från ägarbyte) registreras först från och med anmälan ankomstdag till Transportstyrelsen i enlighet med 10 kap. 2 § FVTR uppstår det alltså panträtter för sådana fordringar som antecknats i vägtrafikregistret till och med föregående dag, även om det civilrättsliga förvärvet av fordonet skett tidigare. Någon risk för att den nye ägaren drabbas av verkställighet i fordonet föreligger inte eftersom det alltid dröjer mer än 10 dagar innan fordringen överlämnas till Kronofogdemyndigheten för verkställighet. Vid begäran om verkställighet får panten realiseras i enlighet med vad som gäller för utmätt egendom. Detta innebär att fordonet kan säkerställas och säljas enligt utsökningsbalkens regler. För att panten ska tas i anspråk förutsätts att egendomen har ett ekonomiskt värde. I andra stycket stadgas under vilka förutsättningar panträtten upphör. Att ett fordon inte tillfaller staten eller en kommun enligt LFF så länge som fordonet är föremål för verkställighet framgår av förslaget till 2 a § FFF. Av övergångsbestämmelsen framgår att panträtt endast uppkommer för sådana skatter som beslutats efter ikraftträdandet. I övrigt hänvisas till vad som anges i avsnitt 4.2.

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

13 a §

Bestämmelsen är ny. Här införs bestämmelser om panträtt i fordonet för felparkeringsavgifter. Se kommentaren till 8 kap. 4 a § VTSL.

5.3 Förslaget till ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

23 §

I bestämmelsens andra och tredje stycke införs bestämmelser om panträtt i fordonet för trängselskatt. Se kommentaren till 8 kap. 4 § a VTSL.

Förslaget om att införa sanktioner vid obetald trängselskatt

I denna del hänvisas i huvudsak till de författningsförslag som lämnats i Finansdepartementets promemoria 2008-06-18, Fi2008/3996 samt de synpunkter på detta förslag som lämnats av remissinstanserna. Promemorians förslag bör dock justeras så att det överensstämmer med det nu lämnade förslaget beträffande användningsförbud vid obetald fordonsskatt. Således bör det inte heller vad gäller användningsförbud vid obetald trängselskatt eller tilläggsavgift göras något undantag för sådana skatter och

Datum
2009-05-18

avgifter som är äldre än två år. Det bör också förtydligas i förslaget att även obetald tilläggsavgift ska ligga till grund för användningsförbud.

5. 4 Förslaget till ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

2 a §

Bestämmelsen är ny och ger regeringen ett mandat att föreskriva om en rätt att flytta felparkerade fordon vars registrerade ägare har obetalda och förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter på ett betydande belopp. Beloppets storlek ska kunna föreskrivas av regeringen och därigenom lättare anpassas till den allmänna prisutvecklingen m.m. Rätten att få besluta om flyttning av fordon i dessa fall bör dock anges i lagform.

6 §

Tredje stycket innehåller bestämmelser om avräkning i det fall ett fordon som har flyttats enligt 2 § 4 st har tillfallit den myndighet som verkställt flyttningen. Om det finns ett övervärde i fordonet efter det att flyttningskostnaderna är betalda 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 bestämmelsens första stycke, som innehåller bestämmelser om att ett flyttat fordon inte behöver lämnas ut förrän flyttningskostnaderna har betalats, görs ett tillägg med innebörden att kommunens eller statens fordran på en fordonsägare avseende flyttningskostnaderna har bästa förmånsrätt vid exekutiv försäljning av fordonet. Förslaget om att införa legal panträtt för vissa fordonsrelaterade skulder samt verkställighetsförfarandets företrädare 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 § fjärde stycket inte behöver lämnas ut förrän även de obetalda och förfallna felparkeringsavgifterna har betalats. Sker inte detta har alltså kommunen eller staten att kvarhålla fordonet till dess att det tillfaller myndigheten enligt bestämmelserna i LFF. Av tredje stycket framgår att verkställighetsförfarandet har företrädare och att fordonet i sådana fall kan behöva lämnas ut för exekutiv försäljning. Av 2 a § FFF framgår att förfarandet enligt LFF fortsätter om det exekutiva förfarandet har avslutats utan att fordonet har sålts.

Datum
2009-05-18

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

2 §

En ny punkt (3 f) införs i bestämmelsen som ger rätt att enligt närmare beskrivna förutsättningar flytta ett fordon där ägaren har obetalda felparkeringsavgifter på ett betydande belopp. Det krävs inte att de obetalda skulderna är hänförliga just till 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 övergångsbestämmelsen framgår att endast sådana skulder avseende felparkeringsavgifter som lämnats över till Kronofogdemyndigheten innan ikraftträdandet ska beaktas.

2 a §

Bestämmelsen är ny och klargör att verkställighet i fordonet kan ske även av ett fordon som är flyttat och omhändertaget enligt FFF. Bestämmelsen behandlar den konkurrenssituation som uppstår om det i det flyttade fordonet finns sådana legala panträtter som föreslås i denna promemoria. Verkställigheten för de fordringar som ligger till grund för de legala panträtterna har då företräde vilket innebär att fordonet inte tillfaller kommunen eller staten 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 är av vikt om verkställighet mot fordonsägaren pågår eller om Kronofogdemyndigheten avser att inleda en sådan åtgärd.

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

10 kap. 6 b §

Bestämmelsen är och ger Transportstyrelsen möjligheter att under särskilda förhållanden vägra att registrera ett ägarbyte, nämligen om den nya anmälaren enligt anmälan om ägarbyte har stora fordonsrelaterade skulder till stat och/eller kommun. Enligt huvudregeln om registrering av ägarbyten i 10 kap. FVTR måste Transportstyrelsen registrera en formellt korrekt anmälan om ägarbyte. Även enligt den föreslagna regeln får Transportstyrelsen registrera ägarbyte. Den ger dock styrelsen möjlighet att vägra registrering beroende på förhållandena i det enskilda fallet. I andra stycket införs en möjlighet för Transportstyrelsen att meddela närmare föreskrifter om tillämpningen av bestämmelsen. Transportstyrelsen kan exempelvis införa föreskrifter om hur stora

Datum
2009-05-18

skulderna ska vara, för att frågan om att vägra registrering ska tas upp till prövning. Se i övrigt avsnitt 4.5 ovan.

Bilaga 1

I bilagorna till förordningen om vägtrafikregister anges vilka uppgifter som ska registreras i vägtrafikregistret. Bilaga 1 handlar om de fordonsuppgifter som ska registreras. Om förslaget om legal panträtt i fordon införs, ska uppgiften om att ett fordon är belastat med legal panträtt föras in i vägtrafikregistret för att göra det möjligt att se denna belastning vid en kontroll av fordonet mot vägtrafikregistret. Uppgiften förs in i avsnitt 3 av bilaga 1, som handlar om allmänna uppgifter för fordon.

6. Ikraftträdande

Författningsändringarna föreslås träda i kraft *den 1 januari 2011*. Även om det är angeläget att så snart som möjligt vända trenden med ökade fordonsrelaterade skulder, och försvåra verksamheten med bilmålvakter, så vore ett tidigare ikraftträdande olämpligt. Förutom att lagstiftningsprocessen tar sin tid, så ska Transportstyrelsen hinna med de tekniska systemförändringar av vägtrafikregistret som är nödvändiga för ett genomförande av förslagen. Under 2009 och 2010 kommer styrelsen även att behöva lägga tid och resurser bl.a. på de förändringar som föranleds av centraliseringen och effektiviseringen av handläggningen av körkortsärenden. Ytterligare en viktig aspekt är att det måste finnas tillräckligt med tid för att informera allmänheten om de nya reglerna innan de träder i kraft.

