

Handläggare  
Englund Petra (UPAB)  
Wallgren Petter (UPAB)  
Forsell Tommy

Datum  
2018-09-21

Diarienummer  
KSN-2018-2506

Kommunstyrelsen

## Yttrande över departementspromemoria om översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33)

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge remissyttrande till Näringsdepartementet enligt ärendets **bilaga 1**.

### Ärendet

Näringsdepartementet har remitterat departementspromemorian Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33) till Uppsala kommun för yttrande senast den 8 november 2018.

Promemorian kan laddas ned från regeringens webbplats [regeringen.se](http://regeringen.se). Sammanfattningen bifogas som **bilaga 2**.

### Beredning

Ärendet har beretts av Uppsala Parkerings AB och kommunledningskontoret.

### Föredragning

I juli 2014 trädde den nya lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter, den s.k. ianspråktagandelagen, i kraft. Samtidigt genomfördes ändringar i lagen om flyttning av fordon (LFF) och förordningen om flyttning av fordon i vissa fall (FFF). Syftet med den nya lagen och de övriga författningsändringarna var att minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna och att minska incitamentet att använda s.k. fordonsmålvakter.

En utredare har haft i uppdrag att se över lagstiftningen mot fordonsmålvakter med målsättningen att minska förekomsten av fordonsmålvakter. I uppdraget har ingått att utvärdera införandet av ianspråktagandelagen och ändringarna i LFF och FFF. Utredaren har också haft i uppdrag att lämna nödvändiga författningsförslag och förslag på andra åtgärder i

syfte att komma till rätta med problemet med fordonsmålvakter. I sammanhanget kan också nämnas att samme utredare tidigare i år lämnade ett separat förslag till förordning om stöd till kommuner för kostnader avseende flyttning, uppställning och skrotning av vissa fordon. Det förslaget omfattas inte av den här remissen.

Utredaren konstaterar i promemorian att den nya lagstiftningen och författningsändringarna har fått tydlig effekt. Utredaren bedömer att möjligheterna för berörda myndigheter och kommuner att samarbeta är goda.

Enligt utredaren är det för tidigt att nu utvärdera lagstiftningens långsiktiga effekter, men att det redan nu finns en rad förbättringsområden. I syfte att minska antalet fordonsmålvakter och målvaktsfordon föreslår utredaren bl.a. att:

- Transportstyrelsen bör få i uppdrag att se över registreringsförfarandet i vägtrafikregistret och dess funktion, samt föreslå hur registreringsförfarandet ska reformeras och ytterligare digitaliseras. Huvudsyftet med uppdraget bör enligt utredaren vara att vägtrafikregistret så långt som möjligt ska spegla verkligheten. Därigenom motverkas också registrering av fordonsmålvakter och nya målvaktsfordon.
- ett användningsförbud för fordon med obetalda felparkeringsavgifter som uppgår till ett visst belopp införs. Huvudregeln föreslås vara att fordonet inte får användas om den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor och minst sex månader har gått sedan minst det beloppet senast skulle ha betalats. Om ett fordon används i strid mot ett meddelat användningsförbud ska en polisman eller bilinspektör ta hand om fordonets registreringsskyltar. Den föreslagna lagändringen förslås träda i kraft den 1 april 2019.
- en översyn av flyttningslagstiftningen bör göras. Tillämpningsområdet för den nya flyttningsgrunden bör för närvarande inte utvidgas.
- se över möjligheterna att ge polisen utökade möjligheter att ingripa mot fordon med fordonsrelaterade skulder, att se över möjligheten att förkorta uppställningstiden för omhändertagna fordon i syfte att minska det allmännas kostnader samt att förtydliga begreppet "fordonets ägare" i syfte att motverka ett kringgående av flyttningslagstiftningens bestämmelser. Dessa frågor bör dock enligt utredaren behandlas samlat i en större översyn av flyttningslagstiftningen.

Utredaren anser att det för närvarande inte bör införas ett användningsförbud vid obetald trafikförsäkringsavgift, inte heller bör det införas ytterligare möjligheter till klampning av fordon.

I förslaget till yttrande anför Uppsala kommun följande.

Uppsala kommun välkomnar förslaget om användningsförbud. Kommunen bedömer att det skulle bidra till att spara både tid och pengar för kommunen. Uppsala kommun föreslår dock att tiden för att kunna meddela användningsförbud ska vara tre månader i stället för förslagets sex månader.

Uppsala kommun ställer sig bakom utredarens förslag om att registreringsförfarandet i vägtrafikregistret bör ses över och reformeras för att bättre spegla verkliga förhållanden. Av samma skäl ställer sig Uppsala kommun bakom förslaget om att se över och förtydliga ägarbegreppet. Enligt förslaget förespråkar kommunstyrelsen också att det införs en spärr för ägarbyte efter att ett fordon flyttats. Bakgrunden till det ställningstagandet är det förekommer att personer försöker få tillbaka fordon och undslippa betalningskrav genom retroaktiva ägarbyten. Detta har betydande påverkan på det kommunala parkeringsbolagets verksamhet. Därtill delar Uppsala kommun utredarens uppfattning att det inte är rimligt att ålägga kommunerna att göra allmänna äganderättsutredningar.

Uppsala kommun noterar att utredaren föreslår att förutsättningarna för flyttning enligt den nya flyttningsgrunden för närvarande inte bör ändras och att en översyn av flyttningslagstiftningen bör göras. Uppsala kommun ställer sig bakom en sådan översyn. Det vore bra om den nya flyttningsgrunden kom att vara tillämplig även på annan mark än gatumark. Därtill vore det positivt om uppställningstiden för omhändertagna fordon förkortas.

I promemorian lyfts även frågan om huruvida ansvarsfördelningen mellan myndigheterna ska tydliggöras och om kommunerna i så fall ska åläggas att ta kostnads- och uppställningsansvaret för fordon som ska flyttas med stöd av den nya flyttningsgrunden. Det lämnas dock inga förslag om detta i promemorian. Kommunen kan dock konstatera att det ställer höga krav på ett väl fungerande samarbete mellan berörda myndigheter och kommunen. Uppsala kommun är också av den uppfattningen att den myndighet som tar ett myndighetsbeslut dels bör ta de kostnader som är förenade med beslutet, dels har eget ansvar att på lokal nivå begära det bistånd som behövs från kommunen.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

Inte aktuellt i ärendet.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson  
Stadsdirektör

Ola Hägglund  
T.f. chef kommunledningskontoret

Handläggare  
Englund Petra (UPAB)  
Wallgren Petter (UPAB)  
Forsell Tommy

Datum  
2018-09-21

Diarienummer  
KSN-2018-2506

Näringsdepartementet  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[Marija.Grekovska@regeringskansliet.se](mailto:Marija.Grekovska@regeringskansliet.se)  
Ert dnr: N2018/04311/MRT

## Yttrande över departementspromemoria om översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33)

Uppsala kommun lämnar följande yttrande över departementspromemorian Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter (Ds 2018:33).

Uppsala kommun välkomnar förslaget om användningsförbud. Kommunen bedömer att det skulle bidra till att spara både tid och pengar för kommunen. Uppsala kommun föreslår dock att tiden för att kunna meddela användningsförbud ska vara tre månader i stället för förslagets sex månader.

Uppsala kommun ställer sig bakom utredarens förslag att registreringsförfarandet i vägtrafikregistret ses över och reformeras för att bättre spegla verkliga förhållanden. Av samma skäl ställer sig Uppsala kommun också bakom förslaget om att se över och förtydliga ägarbegreppet.

Det kommunala parkeringsbolaget vittnar om att dess verksamhet i betydande omfattning påverkas av att personer försöker få tillbaka sina fordon och undslippa betalningskrav genom retroaktiva ägarbyten. Kommunen förespråkar därför att det införs en spärr för ägarbyte efter att ett fordon flyttats. Uppsala kommun delar i det avseendet också utredarens uppfattning att det inte är rimligt att ålägga kommunerna att göra allmänna äganderättsutredningar.

Uppsala kommun noterar att utredaren föreslår att förutsättningarna för flyttning enligt den nya flyttningsgrunden för närvarande inte bör ändras och att en översyn av flyttningslagstiftningen bör göras. Uppsala kommun ställer sig bakom en översyn. När det gäller den nya flyttningsgrundens tillämpningsområde vore det önskvärt att den blir tillämplig även på annan mark än gatumark. Därtill vore det positivt om uppställningstiden för omhändertagna fordon förkortas.

I promemorian lyfts även frågan om huruvida ansvarsfördelningen mellan myndigheterna ska tydliggöras och om kommunerna i så fall ska åläggas att ta kostnads- och uppställningsansvaret för fordon som ska flyttas med stöd av den nya flyttningsgrunden. Det lämnas dock inga förslag om detta i promemorian. Kommunen kan dock konstatera att det ställer höga krav på ett väl fungerande samarbete mellan berörda myndigheter och kommunen. Uppsala kommun är också av den uppfattningen att den myndighet som tar ett myndighetsbeslut dels bör ta de kostnader som är förenade med beslutet, dels har eget ansvar att på lokal nivå begära det bistånd som behövs från kommunen.

Kommunstyrelsen

Ordförande  
Marlene Burwick

Sekreterare  
Ingela Persson

# Sammanfattning

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

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

Utvärderingen av lagstiftningen mot fordonsmålvakter har, i enlighet med uppdraget, skett efter samråd med myndigheter och organisationer som tillämpar bestämmelserna i sin operativa verksamhet. Utredaren konstaterar att ändringarna i flyttningslagen har fått stor genomslagskraft. Det senaste året har ett stort antal fordon flyttats med stöd av den nya flyttningsgrunden i 2 a § LFF i förening med 2 § 3 f FFF och ökningen av de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna har samtidigt avstannat. Den nya lagstiftningen har haft en tydlig effekt på utvecklingen av felparkerings-skulderna, där man ser ett tydligt trendbrott från juli 2014 och framåt. Sedan 2014 har inflödet av mål avseende felparkeringsavgifter minskat med cirka 30 procent och från årsskiftet 2014/15 till årsskiftet 2017/18 har skuldbeloppet avseende felparkeringsavgifter

minskat med drygt 100 miljoner kronor. Och även om endast ett mindre antal fordon har tagits i anspråk med stöd av ianspråktagandelagen så fungerar den lagen väl som ett komplement till utmätningsinstitutet. Det är dock för tidigt att nu utvärdera lagstiftningens långsiktiga effekter.

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

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

Inledningsvis finns anledning att titta närmare på registreringsförfarandet i vägtrafikregistret. Det kan konstateras att fordonsmålvakterna används för att utnyttja systematiken i fordonslagstiftningen och otillräckligheten i vägtrafikregistrets kontrollsystem. Det kan inte godtas att den verkliga ägaren eller brukaren undgår betalningsansvar för fordonsrelaterade skatter och avgifter genom att använda sig av en fordonsmålvakt. Utredaren föreslår mot denna bakgrund att registreringsförfarandet ses över och reformeras

för att bättre spegla verkliga förhållanden. På så sätt motverkas även registrering av nya fordonsmålvakter och nya målvaktsfordon.

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

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

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

Även möjligheterna att agera i de fall där skadeverkningarna redan har skett bör enligt utredaren ses över, vilket också kan ge en preventiv effekt. Här avses främst försättande i personlig konkurs när en gäldenär på obestånd drar på sig stora fordonsrelaterade skulder. Det är de samlade preventiva och faktiska insatserna som på sikt kan komma att ge effekt mot problematiken med fordonsmålvakter. Förslagen som presenteras är utredarens egna. Förslaget om användningsförbud samt förslaget om ett undantag i ianspråktagandelagen föreslås träda i kraft den 1 april 2019.