

Ärendenummer  
TRV 2018/87251  
Ert ärendenummer  
N2018/04311/MRT

Dokumentdatum  
2018-11-05  
Sidor  
1(8)



TRAFIKVERKET

[n.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:n.remissvar@regeringskansliet.se)  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Kopia:  
[marija.grekovska@regeringskansliet.se](mailto:marija.grekovska@regeringskansliet.se)

Diariet  
GD kansli  
[webbstod@trafikverket.se](mailto:webbstod@trafikverket.se)

## Trafikverkets remissyttrande om Departementspromemoria, Ds 2018:33, om översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter

Trafikverket har lämnats möjlighet att lämna yttrande om slutbetänkandet från Utredningen om översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter. Trafikverket lämnar i huvudsak synpunkter på utredningens kapitel 10 *Överväganden och förslag*. En sammanfattning av synpunkterna lämnas nedan medan dessa utvecklas för respektive punkt i bilaga.

### Trafikverkets synpunkter i sammanfattning

Utredaren har efter en gedigen juridisk genomgång av området sammanfattat sina förslag till åtgärder för att motverka problemet med fordonsmålvakter i ett drygt tiotal punkter (kapitel 10). Trafikverket synpunkter på dessa förslag är sammanfattningsvis följande:

- 10.1. Trafikverket har inget att invända mot utredarens förslag om en översyn av vägtrafikregistret och registreringsförfarandet t.ex. genom digitalisering. Vi konstaterar att utredarens slutsatser om vägtrafikregistrets betydelse också stärker argumenten för att även registeravgifter bör inräknas i ett enhetligt sanktionssystem bland de trafikrelaterade skatter och avgifter som i övrigt nämns i ianspråktagandelagen (avseende felparkering, fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgifter).
- 10.2. Trafikverkets menar, till skillnad från utredaren, att det ytterligare borde prövas om en införd möjlighet till vägran av registrering tydligare kan avgränsas till just gruppen fordonsägare som redan har stora obetalda skulder till det allmänna (inte stora bilinnehav). För att motverka skenöverlåtelser som enbart syftar till att undkomma betalningsansvar bör även en spärr införas mot ägarbyte under den tid som ett fordon är flyttat, på samma sätt som gäller för fordon i beslag, då en ny ägare annars inte kan krävas på de skulder som låg till grund för flyttningen.
- 10.3. Trafikverket ställer sig positiv till utredarens förslag om användningsförbud och avskyltning även för skulder avseende felparkeringsavgifter till det allmänna. Straffbestämmelserna för användning av ett avskyltat fordon bör samtidigt ändras så att även förarens ansvar inträder redan vid oaktsamhet på samma sätt som för fordonsägaren (bl.a. i VSKL 6 kap. § 4-6). Trafikverket tillstyrker även förslaget om en översyn av samtliga användningsförbud och förutsätter att denna även omfattar möjligheten att förkorta den tid som ska ha förflutit innan de olika användningsförbuden ska tillämpas. Likaså instämmer Trafikverket i bedömningen att någon form av sanktionsavgift, snarare än nya straffbestämmelser, bör införas för överträdelse av användningsförbud, som en effektiv åtgärd för att motverka att målvaktsfordonen används i trafik - i enlighet med betänkandet SOU 2013:38 *Vad bör straffas*.

- 10.4. Trafikverket instämmer i utredarens bedömning att såväl starka principiella skäl som trafiksäkerhetsskäl talar för att också obetalda trafikförsäkringsavgifter bör leda till användningsförbud, varvid detta lämpligen bör utredas närmare i en samlad översyn av samtliga användningsförbud (se avsnitt 10.3).
- 10.5. Trafikverket har inget att invända mot utredarens förslag att inte gå vidare med ytterligare möjligheter till klampning.
- 10.6. Trafikverket tillstyrker, inte minst av trafiksäkerhets- och miljöskäl, utredarens förslag att en översyn görs för att ge polisen utökade möjligheter att omhänderta fordon med fordonsrelaterade skulder eller skulder avseende trafikförsäkringsavgift över ett visst belopp (målvaktsfordon) och att detta lämpligen sker i samband med en större översyn av flyttningslagstiftningen (se avsnitt 10.11).
- 10.7. Trafikverket har inget att erinra mot utredarens förslag att inte införa utökade möjligheter för Kronofogdemyndigheten att ianspråkta fordon på distans, förutsatt att förslaget om utökade möjligheter för polisen att omhänderta fordon med fordonsrelaterade skulder genomförs (se avsnitt 10.6).
- 10.8. Trafikverket har förståelse för utredarens förslag att inte utvidga tillämpningsområdet för ianspråktagandelagen till att omfatta fordon som saknar ekonomiskt värde, eftersom Kronofogdemyndighetens huvuduppgift är begränsad indrivning av ekonomiska skulder och lagens syfte var att skapa bättre förutsättningar att driva in just fordonsrelaterade skulder. Däremot ställer Trafikverket sig tveksamt till utredarens förslag att ianspråktagandelagen inte bör utvidgas till att även omfatta obetalda trafikförsäkringsavgifter, med motiveringen att dessa räknas som privaträttsliga skulder, utan fortsatt enbart gälla fordonsrelaterade skatter och avgifter av offentligrättslig karaktär. Även dessa avgifter har ju en slags offentligt sanktionerad och lagreglerad karaktär, även om det är delegerat till en privaträttslig part hålla i dem (se även avsnitt 10.4).
- 10.9. Trafikverket tillstyrker utredarens förslag om ett lagstadgat undantag i ianspråktagandelagens tillämpningsområde för fordon som försäljs av Kronofogdemyndigheten eller av ett konkursbo.
- 10.10. Trafikverket instämmer inte i utredarens slutsats att det är för tidigt att utvärdera effekterna av myndigheternas samverkansarbete, liksom effekterna av tidigare regeländringar. I stället bör ett arbete påbörjas för att säkerställa att permanenta lösningar för ett fortsatt framgångsrikt arbete mot målvaktsfordonen finns på plats senast när det tillfälliga statsbidraget<sup>1</sup> till kommuners kostnader för hantering av målvaktsbilar upphör. Trafikverket föreslår därför att kvarstående nödvändigt utredningsarbete genomförs för att en permanent finansieringslösning, som belastar bilägarkollektivet i stället för statskassan, ska kunna införas senast direkt efter den tillfälliga statsbidragsperioden. Denna lösning bör omfatta såväl kommunala som statliga (polisens och Trafikverkets) hanteringskostnader för målvaktsfordon, men även för övergivna uttjänta fordon (skrotbilar). För att underlätta särskilt för mindre kommuner och kommuner med begränsade utredningsresurser, som även de kan drabbas av sådana fordon, föreslår Trafikverket att det även införs en ny bestämmelse i förordningen om flyttning av fordon, FFF, med innebörden att kommuner får ökade möjligheter till interkommunalt samarbete i ärenden enligt flyttningslagen, enligt modell i miljöbalken.
- 10.11. Trafikverket tillstyrker utredarens förslag om en fullständig översyn av LFF och FFF, med avseende på bl.a. den nya flyttningsgrunden, förkortade uppställningstider (se avsnitt 10.12), begreppet "fordonets ägare" (se avsnitt 10.13), utökade möjligheter för polisen att omhänderta fordon med fordonsrelaterade skulder (se avsnitt 10.6), men även gällande andra bestämmelser i LFF och FFF bör ingå, t.ex. vilka kostnader som den flyttande myndigheten har rätt att få ersättning för.
- 10.12. Trafikverket instämmer med utredaren att starka skäl talar för att uppställningstiden, om tre månader enligt 6 § 1 st. 2 LFF bör förkortas och att detta lämpligen bör ingå i den föreslagna översynen av flyttningslagstiftningen (se avsnitt 10.11).

<sup>1</sup> Bidrag kan utgå, enligt förordning om bidrag till kommuner för kostnader för flyttning, uppställning och skrotning av vissa fordon, för fordon som är parkerat i strid mot parkeringsföreskrifter om fordonets ägare har obetalda och förfallna skulder avseende avgifter enligt samma lag som uppgår till mer än 5 000 kronor.

- 10.13 - 10.17. Trafikverket har inget att invända mot
  - utredarens förslag att begreppet "fordonets ägare" förtydligas och att detta bör ske i en samlad översyn av LFF och FFF (se avsnitt 10.11).
  - utredarens slutsatser att mer talar emot än för ett undantag för leasing- och kreditfordon i lagstiftningen om flyttning respektive ianspråktagande, varför något sådant inte bör införas.
  - att utredaren hänvisar till Skatteverkets pågående regeringsuppdrag i frågan samt föreslagna utredningar och därför inte lämnar något eget förslag om oriktig användning av samordningsnummer och oriktiga identitetshandlingar, vilket är en del av problematiken kring fordonsmålvakter.
  - utredarens slutsatser att samhället även bör använda möjligheterna att agera genom konkursförfarande i de fall en gäldenär på obestånd drar på sig stora fordonsrelaterade skulder.
  - att utredarens förslag ska träda i kraft den 1 april 2019 och att bestämmelserna inte ska tillämpas i fråga om felparkeringsavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

### **Föredragande, samråd och sakgranskning**

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Kjell Avergren, Enhet Användbarhet. I den slutliga handläggningen har Stefan Engdahl, planeringsdirektör Verksamhetsområde Planering och Marie Hagberg, chef för avdelning Transportkvalitet, deltagit. Samråd har skett med Petter Åsman, chef för enhet Miljö och Yvonne Wärnfeldt, enhet Trafiksäkerhet väg, Ing-Marie Bengtsson, Verksamhetsområde Underhåll, Sven Hunhammar, Central funktion Strategisk utveckling samt Sven Johansson, Central funktion Juridik och planprövning.

Lena Erixon  
Generaldirektör

## Bilaga: Synpunkter på respektive avsnitt i kapitel 10 Överväganden och förslag

### 10.1 Ett reformerat registreringsförfarande

Trafikverket har inget att invända mot det föreslagna uppdraget till Transportstyrelsen att se över vägtrafikregistret och dess funktion samt föreslå hur registreringsförfarandet ska reformeras och ytterligare digitaliseras – bl.a. för att bättre återspegla de verkliga ägarförhållandena, motverka missbruk från fordonsmålvakter och stärka tilliten till systemet. T.ex. genom att närmare studera den modell med digitaliserade registreringsbevis som tillämpas i Finland. Vi konstaterar att utredarens slutsatser om vägtrafikregistrets betydelse också stärker argumenten för att också registeravgifter bör inräknas i ett enhetligt sanktionssystem bland de trafikrelaterade skatter och avgifter som i övrigt nämns i ianspråktagandelagen (avseende felparkering, fordonskatt, trängselskatt och infrastrukturavgifter).

### 10.2 Det bör inte införas någon möjlighet till vägran av registrering eller några övriga begränsningar vid registreringen i vägtrafikregistret

Utredaren föreslår att även fortsättningsvis inte heller fordonsmålvakter, dvs. fordonsägare som redan har stora obetalda skulder till det allmänna, ska få vägras att registrera ytterligare fordon, främst då detta skulle kunna drabba även andra privatpersoner och näringsidkare med stora bilinnehav.

Trafikverket menar, till skillnad från utredaren, att det ytterligare borde prövas om en införd möjlighet till vägran av registrering tydligare kan avgränsas till just gruppen fordonsägare som redan har stora obetalda skulder till det allmänna (inte stora bilinnehav). Detta är också i linje med Polismyndighetens ståndpunkt (se 8.2.6). Det kan knappast vara rimligt att den som uppenbart missbrukat systemet och åsamkat samhället stora kostnader genom stora mängder uppenbara skenregistreringar ska tillåtas att fortsätta åsamka samhället ytterligare sådana kostnader genom ytterligare skenregistreringar.

För att motverka skenöverlåtelser som enbart syftar till att undkomma betalningsansvar biträder Trafikverket även Polismyndighetens förslag att införa en spärr mot ägarbyte under den tid som ett fordon är flyttat med stöd av LFF och FFF, på samma sätt som gäller för fordon i beslag, då en ny ägare annars inte kan krävas på de skulder som låg till grund för flyttningen (se 8.2.6).

### 10.3 Det ska införas användningsförbud och avskyltning vid obetalda felparkeringsavgifter

Utredaren konstaterar att ett stort antal gäldenärer har skulder avseende felparkeringsavgifter till det allmänna uppgående till mycket stora belopp, att ytterligare och effektiva sanktioner mot detta är nödvändigt för att minska incitamentet för användandet av fordonsmålvakter och att regelsystemet bör stärkas så att det finns sanktioner som träffar själva *användandet* av fordonet i trafik och gör det otillåtet. Utredaren förslår därför att om felparkeringsavgift inte har betalats inom föreskriven tid ska det aktuella avgiftspliktiga fordonet inte få användas. Sådant *användningsförbud* ska dock inte inträda förrän det obetalda beloppet uppgår till mer än 5 000 kronor och sex månader förflutit sedan minst det beloppet skulle ha betalats. Om ett fordon används i strid med ett meddelat användningsförbud, ska en polisman eller bilinspektör ta hand om fordonets registreringsskyltar. Utredaren menar att på detta sätt tydliggörs ansvaret för den som faktiskt brukar fordonet, varför incitamenten att använda ett målvaktsfordon kan förmodas minska. Förslaget motsvarar de sanktioner som idag finns i fråga om obetalda fordonsskatter, trängselskatter och infrastrukturavgifter. Utredaren förslår även att *frågan om samtliga användningsförbud på området ses över* för att skapa en bättre översikt och mer enhetliga bestämmelser.

Trafikverket ställer sig positiv till utredarens förslag om användningsförbud och avskyltning även för skulder avseende felparkeringsavgifter till det allmänna, om än med viss skepsis avseende den bedömda effekten, eftersom denna delvis är beroende av de, sannolikt begränsade, resurser polisen har möjlighet att avsätta till detta. För att i någon mån förstärka effekten bör dessa föreslagna åtgärder införas i kombination med förslaget att en översyn görs för att ge polisen utökade möjligheter att omhänderta fordon med fordonsrelaterade skulder eller skulder avseende trafikförsäkringsavgift över ett visst belopp (se 10.6). Trafikverket biträder även Polismyndighetens ståndpunkt (se 8.2.5) att det är rimligt och önskvärt att straffbestämmelserna för *användning* av ett avskyltat fordon ändras så att även förarens ansvar inträder redan vid oaktsamhet på samma sätt som för fordonsägaren (bl.a. i VSKL 6 kap. § 4-6).

Trafikverket tillstyrker även förslaget om översyn av samtliga användningsförbud och förutsätter att denna även omfattar möjligheten att förkorta den tid som ska ha förflutit innan de olika användningsförbuden ska tillämpas. Enligt Trafikverkets mening är en rimlig utgångspunkt vid bedömningen av proportionalitet att fordonets ägare och förare har ett ansvar att fullgöra grundläggande och lagstadgade skyldigheter för rätten att använda ett fordon. Att ha ett minimibelopp för att regeln ska träda i funktion förefaller rimligt, så att endast de som upprepat och systematiskt undandrar sig betalningsansvar för felparkeringsavgifter och därtill kopplade sanktionsavgifter träffas. Att ha en respit på hela sex månader då man i praktiken fritt kan överträda lagstiftningen förefaller däremot som en

ovanligt väl tilltagen tid och såvitt känt utan paralleller i annan lagstiftning, särskilt som det i många fall gäller undermåliga fordon från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt.

Trafikverket instämmer även i utredarens slutsats (sid 151) att någon form av sanktionsavgift bör införas, snarare än nya straffbestämmelser, vid överträdelse av användningsförbud, som en effektiv åtgärd för att motverka att målvaktsfordonen *används* i trafik - i enlighet med betänkandet SOU 2013:38 *Vad bör straffas*, vilket är under beredning i regeringskansliet.

#### 10.4 Det bör för närvarande inte införas ett användningsförbud vid obetald trafikförsäkringsavgift

Trafikförsäkringsavgift är den avgift som Trafikförsäkringsföreningen har rätt att, med lagstöd, ta ut av fordonsägaren för icke avställda fordon som inte är lagstadgat trafikförsäkrade. Avgiften används för att täcka kostnader som skador på personer och egendom som orsakas av oförsäkrade fordon. Den får anses som en för samhället viktig del av det samlade systemet för en socialt någorlunda hållbar fordonstrafik och för att säkerställa att kostnaderna täcks även för de skador som används men oförsäkrade fordon orsakat. Avgiften fungerar således med en slags offentligt sanktionerad och lagreglerad karaktär, även om det är delegerat till en privaträttslig part hålla i den. Utredaren väljer att inte lämna något förslag om att även obetalda trafikförsäkringsavgifter ska leda till användningsförbud, trots ett konstaterande att såväl principiella skäl som trafiksäkerhetsskäl talar för det. Motiveringen är att eftersom obetalda trafikförsäkringsavgifter inte antecknas i vägtrafikregistret bedöms det innebära betydande tillämpningsproblem. Utredaren menar dock att *frågan skulle kunna tas upp om samtliga användningsförbud på området ses över* för att skapa en bättre översikt och mer enhetliga bestämmelser (se 10.3).

Trafikverket instämmer i utredarens bedömning att eftersom såväl starka principiella skäl som trafiksäkerhetsskäl talar för att även obetalda trafikförsäkringsavgifter bör leda till användningsförbud, bör detta lämpligen utredas närmare i en samlad översyn av samtliga användningsförbud enligt avsnitt 10.3.

#### 10.5 Det bör inte införas ytterligare möjligheter till klampning av fordon

Trafikverket har inget att invända mot utredarens förslag att inte gå vidare med ytterligare möjligheter till klampning, då det av utredningen framgår att mindre ingripande åtgärder som exempelvis användningsförbud och avskyltning samt omedelbar bortforsling av fordon med fordonsrelaterade skulder i normalfallet är att föredra.

#### 10.6 Polisen bör ges utökade möjligheter att ingripa mot fordon med fordonsrelaterade skulder

Trafikverket tillstyrker, inte minst av trafiksäkerhets- och miljöskäl, utredarens förslag att en översyn görs för att ge polisen utökade möjligheter att omhänderta fordon med fordonsrelaterade skulder eller skulder avseende trafikförsäkringsavgift över ett visst belopp (målvaktsfordon) och att detta lämpligen sker i samband med en större översyn av flyttningslagstiftningen (enligt avsnitt 10.11). Bakgrunden är att när polisen påträffar sådana fordon i trafik saknar de enligt gällande rätt i princip och praktik möjlighet att kvarhålla eller ta ett fordon ur trafik, såvida det inte står felparkerat. Fordon som därtill ofta är trafikfarliga, oförsäkrade och obesiktigade och undermåliga från miljösynpunkt. Polismyndigheten har föreslagit att polisen omedelbart ska kunna omhänderta ett fordon med fordonsrelaterade skulder oavsett i vilket sammanhang polisen påträffar fordonet, dvs. oavsett om fordonet är felparkerat på gatumark eller på tomtmark, rätt parkerat eller om fordonet är i trafik – och bedömt att denna åtgärd skulle ha den enskilt största effekten på målvaktsproblematiken (se 8.2.4). För de fall ägaren inte på plats betalar aktuella skulder bör polisen även omedelbart kunna destruera fordonet, under förutsättning att det är fråga om ett fordon med ringa värde där fordonsvärdet understiger kostnader för bärgning, uppställning och handläggning. En sådan utvidgad möjlighet för polisen bedöms även motverka problemet med att målvaktsfordon i ökad omfattning flyttar över till tomtmark, varigenom målvaktsproblemet vältras över på privata markägare (se avsnitt 10.11). Trafikverket ställer sig positiv till förslaget om ökade befogenheter för polisen, om än med viss skepsis, då effekten är beroende av de, sannolikt begränsade, resurser polisen har möjlighet att avsätta till detta. Ett sätt att öka effektiviteten skulle kunna vara att även ge parkeringsvakter möjlighet att omhänderta skuldsatta fordon som saknar trafikförsäkring eller har körförbud, oavsett om de är felparkerade eller inte, något som tidigare har föreslagits av Kronofogdemyndigheten<sup>2</sup>.

Trafikverket biträder även Polismyndighetens ståndpunkt (se 8.2.5) att det är rimligt och önskvärt att straffbestämmelserna för *användning* av avskyltat fordon ändras så att även förarens ansvar inträder redan vid oaktsamhet på samma sätt som för fordonsägaren (bl.a. i VSKL 6 kap. § 4-6).

#### 10.7 Det bör inte införas utökade möjligheter till ianspråktagande på distans

<sup>2</sup> <https://www.kronofogden.se/69774.html>

Trafikverket ha inget att erinra mot utredarens förslag att *inte* införa utökade möjligheter för Kronofogdemyndigheten att ianspråka fordon på distans, förutsatt att förslaget om utökade möjligheter för polisen att omhänderta fordon med fordonsrelaterade skulder genomförs (enligt avsnitt 10.6). Detta bedöms kunna tillgodose Kronofogdemyndighetens behov på ett effektivt sätt. För att Kronofogdemyndigheten ska kunna besluta om distansutmätning eller ianspråktagande på distans krävs nämligen att fordonet inte bara har anträffats i en poliskontroll utan även är i polisens besittning och omhändertaget med stöd av polisens egna regelverk.

### 10.8 Förutsättningarna för ett ianspråktagande bör kvarstå oförändrade

Trafikverket konstaterar att *ianspråktagandelagen* hittills inte har haft någon större effekt, i vart fall inte med avseende på antalet ingripanden, då endast cirka 40 fordon tagits i anspråk sen 2014. Vi har ändå förståelse för utredarens förslag att inte utvidga tillämpningsområdet för ianspråktagandelagen till att omfatta fordon som saknar ekonomiskt värde, eftersom Kronofogdemyndighetens huvuduppgift är begränsad indrivning av ekonomiska skulder och lagens syfte var att skapa bättre förutsättningar att driva in just fordonsrelaterade skulder.

Däremot ställer Trafikverket sig tveksamt till utredarens förslag att ianspråktagandelagen inte bör utvidgas att omfatta obetalda trafikförsäkringsavgifter, med motiveringen att dessa räknas som privaträttsliga skulder, utan fortsatt enbart gälla fordonsrelaterade skatter och avgifter av offentligrättslig karaktär. Även dessa avgifter har ju en slags offentligt sanktionerad och lagreglerad karaktär, även om det är delegerat till en privaträttslig part hålla i dem (se även avsnitt 10.4).

### 10.9 Det ska införas ett undantag från ianspråktagandelagens tillämpningsområde

Trafikverket tillstyrker utredarens förslag om ett lagstadgat undantag i ianspråktagandelagens tillämpningsområde, så att fordon efter en försäljning av Kronofogdemyndigheten eller av ett konkursbo inte kan tas i anspråk på nytt för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen. Den som köper ett sådant fordon måste kunna förlita sig på att fordonet inte kan tas i anspråk för gamla skulder och lagstiftningens syfte har ju inte varit att försvåra för denna typ av försäljningar.

### 10.10 Möjligheterna för berörda myndigheter och kommuner att samarbeta är goda

Utredaren konstaterar att det framgår tydligt att arbetet med den nya flyttningsskatten i flyttningsskattelagen fungerar som bäst när myndigheterna samverkar, att särskilt samarbetet mellan vissa kommuner och polis har varit en framgångsfaktor, att det först är nyligen som myndigheterna har fått praktiska förutsättningar att samverka för att effektivt tillämpa den nya lagstiftningen, att förutsättningarna för samarbete mellan olika myndigheter generellt är goda och att det därför är för tidigt att utvärdera effekterna av myndigheternas samverkansarbete. Enligt Trafikverkets mening vilar det goda samarbetet som utvecklats eller håller på att utvecklas mellan ett begränsat antal större kommuner och polisen till inte obetydlig del på det *tillfälliga* statsbidrag som under tre år ( $3 \cdot 75$  mkr) utgår till kommuners hantering (flyttning, uppställning och skrotning) av främst målvaktsfordon<sup>3</sup>. Genom detta har polisen kunnat begränsa sin insats till själva omhändertagandet av fordonen medan kommunerna skött resten av administrationen kring den fortsatta utredningen och kunnat påräkna ersättning för de externa kostnaderna. Hur detta kommer att utvecklas efter att statsbidragsperiodens slut är oklart.

Trafikverket instämmer därför inte i utredarens slutsats att det är för tidigt att utvärdera effekterna av myndigheternas samverkansarbete, liksom effekterna av tidigare regeländringar.

Trafikverket föreslår därför i stället att kvarstående nödvändigt utredningsarbete slutförs för att säkerställa att *permanent* finansierings- och regeländringslösningar finns på plats senast när det tillfälliga statsbidraget upphör, så att förutsättningarna finns för ett framgångsrikt arbete mot såväl målvaktsfordon som uttjänta fordon. Finansieringslösningen, som bör belasta bilägarkollektivet i stället för statskassan, bör finansiera ersättning för såväl kommunala som statliga (polisens och Trafikverkets) hanteringskostnader och omfatta målvaktsfordon, men även övergivna uttjänta fordon (skrotbilar) och oavsett om det handlar om felparkerade fordon och felparkeringskulder över ett visst belopp eller inte. För att underlätta för mindre kommuner och kommuner med begränsade utredningsresurser, som även de kan drabbas av sådana fordon, föreslår Trafikverket även att en ny bestämmelse införs i förordningen om flyttning av fordon, FFF, med innebörden att kommuner får ökade möjligheter till interkommunalt samarbete i ärenden enligt flyttningsskattelagen, LFF (se nedan).

<sup>3</sup> Bidrag kan utgå, enligt förordning om bidrag till kommuner för kostnader för flyttning, uppställning och skrotning av vissa fordon, för fordon som är parkerat i strid mot parkeringsföreskrifter om fordonets ägare har obetalda och förfallna skulder avseende avgifter enligt samma lag som uppgår till mer än 5 000 kronor.

Trafikverket noterar att det tillfälliga stödet till kommunernas hantering av målvaktsfordon inte finansieras via någon skatt eller avgift som belastar bilägarkollektivet, utan i stället belastar statskassan, vilket principiellt innebär en subvention av försumliga bilägares kostnader. Ett temporärt bidrag kan motiveras under en avgränsad period, genom att det bidrar till att påskynda att fler och snabbare kommunala insatser som motverkar problemet med fordonsmålvakter kan genomföras, men knappast som permanent stöd.

I sammanhanget önskar Trafikverket även att ta upp den närliggande frågan om omhändertagande av övergivna uttjänta fordon (skrotbilar), vilken har utretts ett flertal gånger, bl.a. av Naturvårdsverket två gånger, senast år 2015 (M2014/1902/Ke, NV-06341-14) och dessförinnan av Vägverket. I den senaste utredningen föreslogs att ersättning skulle utgå till såväl kommunernas, Trafikverkets som polisens externa hanteringskostnader, men även för vissa proaktiva åtgärder. En stor enighet rådde i utredningen om problemet och behovet av lösningar, även om tyvärr enigheten inte gällde finansieringen av detta, varför två olika förslag lämnades in för vidare beredning i regeringskansliet. Trafikverket anser det angeläget att lösningar även för denna fråga påskyndas. Vi konstaterar att en finansieringslösning som gäller kommunernas och statens åtgärder mot övergivna uttjänta fordon även kan tillämpas på målvaktsbilar. Trafikverket finner inte heller för dessa fordon (skrotbilar) att det är rimligt att kommuner och staten subventionerar försumliga fordonsägares kostnader. Enbart Trafikverkets hanteringskostnader uppskattades under 2015 ligga i storleksordningen 7,6 mkr/år (externa kostnader på 5,2 mkr samt interna på ca 2,4 mkr) för mellan 1 500 och 2 000 fordon/år.

Utredaren har valt att inte gå vidare med det förslag som tidigare har framförts av Naturvårdsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen att det ska införas en ny bestämmelse i FFF med innebörden att kommuner får ökade möjligheter till interkommunalt samarbete i ärenden enligt flyttningslagen, enligt modell från miljöbalken. Förslaget framgår av skrivelsen *Omhändertagande av övergivna, uttjänta fordon samt flyttning av fordon i vissa fall* (NV- 06341-14), s. 138 f. Anledningen är att detta inte särskilt har efterfrågats av SKL eller av i utredningen representerade kommuner. Enligt Trafikverkets mening skulle en sådan bestämmelse dock underlätta särskilt för mindre kommuner och kommuner med begränsade utredningsresurser, då även dessa kan drabbas av målvaktsfordon och uttjänta fordon (skrotbilar).

### **10.11 Förutsättningarna för flyttning enligt den nya flyttningsgrunden bör kvarstå oförändrade och en översyn av flyttningslagstiftningen bör göras**

Trafikverket tillstyrker utredarens förslag om en fullständig översyn av LFF och FFF, med avseende på den nya flyttningsgrunden (2 § 3 f FFF), förkortade uppställningstider (6 § LFF, se avsnitt 10.12), begreppet "fordonets ägare" (se avsnitt 10.13), utökade möjligheter för polisen att omhänderta fordon med fordonsrelaterade skulder (se avsnitt 10.6), men även gällande andra bestämmelser i LFF och FFF.

Utredaren föreslår dock inte att någon utvidgning av den nya flyttningsgrunden ska omfatta tomtmark trots att kommuner, polis och privata aktörer har förordat detta. Bakgrunden är att målvaktsfordon i ökad omfattning flyttat över till tomtmark, för att komma runt flyttningslagstiftningen, varigenom problemet vältrats över på privata markägare. I stället föreslås detta lösas genom de föreslagna utvidgade möjligheterna för polisen att omhänderta fordon med fordonsrelaterade skulder (se avsnitt 10.6). Trafikverket ställer sig positiv till förslaget om ökade befogenheter för polisen, om än med viss skepsis, då effekten är beroende av de, sannolikt begränsade, resurser polisen har möjlighet att avsätta till detta.

Inte heller finner utredaren bärande skäl för att utvidga flyttningslagstiftningens syfte till att motverka uppkomsten av och underlätta indrivningen av privaträttsliga fordringar så som exempelvis trafikförsäkringsavgifter eller kontrollavgifter till markägare. Detta framstår inte som helt logiskt i den del som gäller obetalda trafikförsäkringsavgifter, som har ju en slags offentligt sanktionerad och lagreglerad karaktär, även om det är delegerat till en privaträttslig part hålla i dem. Utredaren konstaterar ju också att såväl starka principiella skäl som trafiksäkerhetsskäl talar för att även obetalda trafikförsäkringsavgifter bör leda till användningsförbud, varför detta lämpligen borde utredas närmare i en samlad översyn av samtliga användningsförbud (se avsnitt 10.3). Utredarens förslag om att ge polisen utökade möjligheter att omhänderta fordon med fordonsrelaterade skulder föreslås ju även omfatta skulder avseende trafikförsäkringsavgift över ett visst belopp (målvaktsfordon) och att detta föreslås lämpligen utredas i samband med den större föreslagna översynen av flyttningslagstiftningen (se även avsnitt 10.6).

Enligt Trafikverkets mening bör i den föreslagna översynen av flyttningslagstiftningen även ingå en utredning av vilka kostnader som den flyttande myndigheten har rätt att få ersättning för. Nu gäller enligt LFF och FFF rätt till ersättning av den försumlige fordonsägaren för externa hanteringskostnader (flyttning, uppställning och skrotning), dock inte för de interna utredningskostnaderna. Vid mål om ianspråktagande omfattas liksom i utredningsmål däremot också Kronofogdemyndighetens interna kostnader som grundavgifter och andra förrättningskostnader som uppstår i målet (se 7.3.2).

### **10.12 Uppställningstiden enligt 6 § 1 st. 2 LFF bör förkortas**

Trafikverket instämmer med utredaren att starka skäl talar för att uppställningstiden, om tre månader enligt 6 § 1 st. 2 LFF bör förkortas och att detta lämpligen bör ingå i den föreslagna översynen av flyttningslagstiftningen (se avsnitt 10.11). Detta är även i linje med de förslag om kortare uppställningstider för fordon med begränsat värde som Naturvårdsverket, Transportstyrelsen och Trafikverket tidigare har lämnat inom ramen för regeringsuppdraget *Omhändertagande av övergivna uttjänta fordon samt flyttning av fordon i vissa fall* (NV-06341-14), s. 132 ff. Förslaget kan tillämpas inte bara för målvaktsfordon utan även uttjänta fordon (skrotbilar).

### **10.13 Begreppet ”fordonets ägare” i flyttningslagstiftningen bör förtydligas**

Trafikverket har inget att invända mot utredarens förslag att begreppet ”fordonets ägare” förtydligas och att detta bör ske i en samlad översyn av LFF och FFF, enligt avsnitt 10.11 (se avsnitt 10.13).

### **10.14 Undantag för leasing- och kreditfordon bör inte införas**

Trafikverket har inget att invända mot utredarens slutsatser att mer talar emot än för ett sådant undantag i lagstiftningen om flyttning respektive ianspråktagande, varför något sådant inte bör införas.

### **10.15 En säkrare hantering av samordningsnummer**

Trafikverket har inget att invända mot att utredaren inte lämnar något eget förslag om oriktig användning av samordningsnummer och oriktiga identitetshandlingar, vilket är en del av problematiken kring fordonsmålvakter, utan hänvisar till Skatteverkets pågående regeringsuppdrag i frågan samt föreslagna utredningar.

### **10.16 Konkurs som ett alternativ för att stoppa fordonsmålvakterna**

Trafikverket har inget att invända mot utredarens slutsatser att samhället även bör använda möjligheterna att agera genom konkursförfarande i de fall en gäldenär på obestånd drar på sig stora fordonrelaterade skulder.

### **10.17 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Trafikverket har inget att erinra mot utredarens förslag ska träda i kraft den 1 april 2019 och att bestämmelserna inte ska tillämpas i fråga om felparkeringsavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.