



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE  
FRIDHEMSGATAN 30  
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se  
annica.liljedahl@regeringskansliet.se.

Stockholm 2021-04-27

## Remissvar 12020/02794 – Ds 2020:20, Uppdrag om översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m.

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som erbjuder rådgivningsverksamhet inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentrådgivning i tekniska och juridiska frågor kopplade till bilnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på promemorian Uppdrag om översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. I korthet innebär förslagen att polismyndigheten och kommunerna ska få utökade möjligheter att flytta fordon enligt målvaktsparagrafen och även andra fordon som av olika anledningar inte bör användas i trafiken. Även Trafikverket föreslås få utökade möjligheter att flytta fordon.

**Riksförbundet M Sverige tillstyrker förslagen** som syftar till att stävja förekomsten av s.k. bilmålvakter. M Sverige ser allvarligt på denna företeelse eftersom det har visat sig att dessa bilförare ofta påverkar trafiksäkerheten i negativ riktning.

### Målvaktsparagrafen ska tillämpas även på tomtmark

Målvaktsparagrafen är idag inte tillämplig om fordonet står parkerat i strid mot förbud eller villkor enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP). En skuldbelastad fordonsägare som felparkerar på tomtmark riskerar alltså inte att fordonet flyttas med stöd av målvaktsparagrafen.

Utredningen föreslår att målvaktsparagrafen även ska tillämpas på tomtmark. **Riksförbundet M Sverige tillstyrker detta förslag.** M Sverige efterlyste denna regeländring redan 2018 i samband med översynen av lagstiftningen mot fordonsmålvakter. Det finns ingen anledning att göra skillnad mellan parkering på gatumark eller tomtmark i de aktuella situationerna.

### Målvaktsparagrafen bör endast tillämpas på felparkerade fordon

Om ett fordon står korrekt uppställt finns ingen möjlighet att flytta det med stöd av målvaktsparagrafen, även om ägaren har stora skulder avseende felparkeringsavgifter. Detta kan uppfattas som ett kringgående av lagstiftningen. Utredningen har därför tagit upp frågan om målvaktsparagrafen bör omfatta även fordon som inte är felparkerade.

Utredningen konstaterar att flyttning av fordon enligt flyttningsslagstiftningen som regel kräver att fordonet står uppställt i strid mot föreskrifter eller förbud om stannande eller parkering. Utredningen föreslår ingen förändring av regelverket i denna del då ett beslut om flyttning utgör ett avsevärt ingripande i den enskildes rätt.

**Riksförbundet M Sverige tillstyrker detta förslag.** Som utredningen konstaterar finns idag möjlighet att flytta på fordon i vissa specifika situationer. Dessa möjligheter är tillfredsställande ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och det skulle innebära ett stort ingrepp i enskildas rättigheter att förändra regelverket.

### **Fordonsrelaterade skulder till det allmänna ska ligga till grund för flyttning enligt målvaktsparagrafen**

Målvaktsfordonen är ofta oskattade, oförsäkrade och belastade med andra skulder än bara felparkeringsavgifter. Med andra skulder avses övriga fordonrelaterade skulder till det allmänna, dvs. trängselskatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter, samt privaträttsliga skulder avseende trafikförsäkringsavgifter och kontrollavgifter vid olovlig parkering.

Utredningen föreslår att det endast ska vara skulder till det allmänna som ska ligga till grund för flyttning. Detta då indrivning av privaträttsliga skulder inte överensstämmer med flyttningsslagstiftningens syfte och principiellt faller utanför de offentlighetsområdena myndigheternas verksamhetsområden.

**Riksförbundet M Sverige tillstyrker detta förslag.** Det är en rimlig avvägning att enbart skulder till det allmänna ska kunna ligga till grund för flyttning, samtidigt delar M Sverige uppfattningen att det behövs effektivare sanktioner för att komma tillrätta med problemet. M Sverige ställer sig bakom utredningens resonemang att om privata skulder skulle kunna föranleda flyttning enligt målvaktsparagrafen så skulle det innebära att det allmänna hjälper till med indrivning av privata skulder utanför det regelverk som styr Kronofogdemyndighetens agerande.

### **Fordon som har körförbud, användningsförbud eller saknar föreskriven trafikförsäkring**

Ett fordon som är uppställt i strid mot offentlighetsområdena föreskrifter och som är belagt med körförbud, användningsförbud p.g.a. obetald fordonsskatt eller som saknar föreskriven trafikförsäkring kan idag flyttas först på den fjärde felparkeringsdagen. Enligt fyradagarsregeln ska i vissa särskilt angivna fall ett skriftligt meddelande först fästas på fordonet (en s.k. röd lapp) med en uppmaning till ägaren att senast på tredje vardagen efter uppmaningen själv flytta fordonet. Flyttning kan alltså ske tidigast på den fjärde vardagen efter uppmaningen

Utredningen föreslår att fordon som är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering och som är belagt med körförbud, användningsförbud p.g.a. obetald fordonsskatt eller som enligt uppgift i vägtrafikregistret saknar föreskriven trafikförsäkring, ska kunna flyttas omedelbart.

**Riksförbundet M Sverige tillstyrker detta förslag.** Körförbud, användningsförbud eller avsaknad av trafikförsäkring innebär i princip att fordonet inte får användas i trafik. Det är rimligt att ett sådant fordon får flyttas omedelbart.

### **Fordonets ägare**

Idag orsakar den oklara innebörden av uttrycket "fordonets ägare" problem i rättstillämpningen,

exempelvis sker misstänkta skenöverlåtelser efter ett beslut om flyttning i syfte att tvinga flyttande myndighet att återlämna fordonet. Det ska inte vara möjligt att i efterhand förändra de förutsättningar för flyttning som gällde vid beslutet.

Utredaren föreslår därför att det ska införas en definition av ”fordonets ägare” i flyttningslagstiftningen. Förslaget motverkar ett kringgående av målvaktsparagrafen och innebär att myndigheternas utrednings- och bevisbörda beträffande vem som är fordonets ägare minskar.

**Riksförbundet M Sverige tillstyrker detta förslag.** Utgångspunkten måste vara att myndigheter som ska tillämpa regelverket ska kunna använda vägtrafikregistrets uppgifter om registrerad ägare som underlag för att ta reda på vem som är fordonsägare. Vägtrafikregistret är visserligen inte ett ägarregister men ett av ändamålen med registret är att tillhandahålla uppgifter om fordonets riktiga ägare. M Sverige delar utredningens bedömning att den mest lämpliga lösningen i de situationer som är aktuella är att fordonets ägare ska definieras som den som är antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret vid tidpunkten för beslut om flyttning

## Vägra ägarbyte

Utredaren har också haft i uppdrag att utreda om det bör införas en möjlighet att vägra ägarbyte i vägtrafikregistret om den nya fordonsägaren redan är registrerad på ett stort antal fordon eller om denne har omfattande fordonsrelaterade skulder.

Utredarens samlade bedömning är att det inte bör införas någon ny möjlighet att vägra ägarbyte. En sådan bestämmelse riskerar att få motsatt effekt och i stället leda till ökad användning av fordonsmålvakter och kvalitetsbrister i vägtrafikregistret. Om en säljare tvingas stå kvar som fordonsägare i vägtrafikregistret för att en anmälan om ägarbyte vägras, blir säljaren en ofrivillig fordonsmålvakt åt köparen.

**Riksförbundet M Sverige tillstyrker detta förslag.** För att undgå risken att stå kvar som ägare i registret på grund av nekad registrering blir den enskilde tvungen att företa en mer omfattande kontroll av köparen än tidigare. Detta skapar en onödig tröghet vid avtalslutandet samtidigt som det kan kännas olustigt med denna kontroll för en enskild. Det är mycket tveksamt om detta ansvar kan läggas på en enskild person överhuvudtaget.

## Ägarbundet användningsförbud

Utredaren förordar att ett ägarbundet användningsförbud införs jämte utökade möjligheter för polisen att ingripa mot dessa fordon.

Förslaget innebär i korthet att alla fordonsägarens registrerade fordon automatiskt förses med ett ägarbundet användningsförbud om den registrerade fordonsägaren har mer än 50 000 kr i fordonsrelaterade skulder. Polismyndigheten ska i sin tur kunna omhänderta ett fordon som omfattas av ett ägarbundet användningsförbud.

**Riksförbundet M Sverige tillstyrker detta förslag.** Eftersom sanktionen träffar individens användande av fordon är detta en mer träffsäker reform. Förslaget träffar både fordonsmålvakterna och dem som brukar dessa fordon. Denna lösning undviker också den problematik med ofrivilliga målvakter och de kvalitetsbrister i vägtrafikregistret som en ny möjlighet att vägra ägarbyte skulle innebära. M Sverige delar utredningens bedömning att ett ägarbundet användningsförbud i kombination med en utökad möjlighet för polisen att omhänderta dessa fordon i trafik skulle ha en stor effekt på målvaktsproblematiken.

Utredningen konstaterar att förslaget även får som en följd effekt att fler fordon kommer att kunna tas i anspråk av Kronofogdemyndigheten. Utredaren föreslår därför att det under alla omständigheter införs en ny möjlighet för Polismyndigheten att omhänderta fordon om fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder över 50 000 kr. **Riksförbundet M Sverige tillstyrker även detta förslag.**

## **Riksförbundet M Sverige**

Caroline Drabe  
Vd

Heléne Lilja  
Chef kommunikation och samhälle