

PM Rotel V (Dnr KS 2021/112)

Uppdrag om översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. (Ds 2020:20)

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Remisstid den 26 april 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till det som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Infrastrukturdepartementet har remitterat *Uppdrag om översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. Ds 2020:20* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

I promemorian föreslås en rad åtgärder som bedöms utgöra ett skarpare regelverk mot fordonsmålvakter. Bland annat föreslås att definitionen av begreppet fordonsrelaterade skulder, som grund för att fatta beslut om flyttning av felparkerade fordon, utvidgas till att omfatta fler skulder till det allmänna än obetalda felparkeringsavgifter.

Bland övriga förslag kan nämnas:

- Felparkerade fordon, som är belagda med körförbud, användningsförbud på grund av obetald fordonsskatt eller saknar föreskriven trafikförsäkring, ska kunna flyttas omgående.
- Uppställningstiden för ett flyttat fordon, det vill säga tiden innan fordonet övergår till kommunens ägo och beslut kan fattas om fordonet ska skrotas eller säljas, ändras från tre månader till en månad.
- Vid försäljning av ett fordon ska likviden tillgodoräknas den tidigare ägaren först efter avräkning mot kommunens kostnader för flyttningen och övriga åtgärder i samband med flyttningen.
- Ökad möjlighet att flytta fordon med fordonsrelaterade skulder som är felparkerat på tomtmark.
- Begreppet *fordonets ägare* ges en tydlig definition i lagstiftningen.

Bland de konsekvenser för kommunerna som utredaren bedömer kan bli aktuella är att det initialt kan innebära att flyttningsbesluten blir fler. På sikt kommer det dock att leda till färre flyttningsbeslut och färre felparkerade fordon, främst eftersom antalet målvaktsfordon förväntas minska. Genom ökade möjligheter att flytta och omhänderta fordon förhindras också uppkomsten av nya fordonsrelaterade skulder med det fordonet. Fler parkeringsplatser kommer att göras tillgängliga, vilket innebär ökade

intäkter för kommunerna från parkeringsavgifter. En förkortad uppställningstid för flyttade fordon från tre månader till en månad bör leda till minskade uppställningskostnader för kommunerna. Införandet av en definition av begreppet fordonets ägare bedöms innebära att mindre resurser kommer att behöva läggas på utrednings- och bevisfrågor och därmed till minskade kostnader för framförallt kommunerna.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB.

Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har inte besvarat remissen till följd av att ärendet inte berör deras verksamhet. Stockholms Stadshus AB avstår från att svara och hänvisar till Stockholms Stads Parkerings AB:s remissvar.

Stadsledningskontoret ser mycket positivt på de förslag till ändringar i lagstiftningen som presenteras i utredningen. Om de föreslagna ändringarna genomförs bedömer kontoret att antalet flyttningar kommer att minska, även om det i ett kortare initialt skede kan komma till en viss ökning till följd av förbättrade möjligheter för staden att agera mot regelbrytarna.

Fastighetsnämnden ser positivt på att tillämpningen som föreslås också ska kunna omfatta tomtmark även om nämndens verksamhet berörs i begränsad omfattning.

Trafiknämnden ser positivt på förslaget. För att kommunen enkelt ska kunna tillämpa flyttning enligt den föreslagna utvidgade definitionen av fordonsrelaterade skulder, behöver det vara enkelt att kontrollera obetalda och förfallna skatter eller avgifter. De uppgifter som redovisas rörande skulderna måste vara helt tillförlitliga. Nämnden ser positivt på förslaget om fordonets ägare som också är i linje med det som har önskats av storstäderna. Vidare föreslår nämnden att om ett fordon flyttats p.g.a. att det har brukandeförbud eller saknar trafikförsäkring ska dessa brister åtgärdas innan ett fordon kan lämnas ut till fordonets ägare. Trafiknämnden har vidare ett resonemang och önskemål kring vissa justeringar i förslagen.

Stockholms Stads Parkerings AB ställer sig positiv till remissförslaget på kvartersmark. För Stockholms Stads Parkerings AB utgör fordonsmålvakter ett problem då bolaget varken har möjlighet att flytta på felparkerade fordon eller inkassera utfärdade felparkeringsavgifter för fordonen på en fordonmålvakt. Bolaget ställer sig även positiv till definitionen av "fordonets ägare" i flyttningslagstiftningen samt att det är positivt med förslaget att den registrerade fordonsägarens ansvar för flyttningskostnader blir tydligare. Slutligen ställer sig bolaget även positiv till förslaget att Transportstyrelsen inte ska registrera ett ägarbyte om den nya fordonsägaren har fordonsrelaterade skulder som uppgår till mer än 50 000 kr.

Mina synpunkter

I kommunfullmäktiges budget för 2021 framgår att staden ska verka för att uppnå inriktningsmålet *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet*. God framkomlighet i transportsystemet förhindras bland annat av att fordon ibland parkeras mot gällande regler eller är uppställda under lång tid utan att parkeringsavgift betalas.

Jag ser mycket positivt på de förslag till ändringar i lagstiftningen som presenteras i utredningen. Om de föreslagna ändringarna genomförs bedömer staden att antalet flyttningar kommer att minska ytterligare, även om det i ett kortare initialt skede kan komma till en viss ökning till följd av förbättrade möjligheter för staden att agera mot regelbrytarna. Lagändringarna förväntas minska stadens kostnader genom att uppställningstiden innan fordonet övergår till kommunens ägo förkortas.

Framkomligheten bedöms öka genom att fler parkeringsplatser blir tillgängliga när färre platser upptas av icke-betalande fordon.

Staden ställer sig positiv till att remissförslaget även avser kvartersmark. Fordonsmålvakter utgör idag ett problem på kvartersmark.

I övrigt hänvisar jag till trafiknämndens yttrande som för ett resonemang och önskemål kring vissa justeringar i förslagen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till det som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 21 april 2021

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Infrastrukturdepartementet har remitterat *Uppdrag om översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. Ds 2020:20* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

I promemorian föreslås en rad åtgärder som bedöms utgöra ett skarpare regelverk mot fordonsmålvakter. Bland annat föreslås att definitionen av begreppet fordonsrelaterade skulder, som grund för att fatta beslut om flyttning av felparkerade fordon, utvidgas till att omfatta fler skulder till det allmänna än obetalda felparkeringsavgifter.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB.

Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har inte besvarat remissen till följd av att ärendet inte berör deras verksamhet. Stockholms Stadshus AB avstår från att svara och hänvisar till Stockholms Stads Parkerings AB:s remissvar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2021 framgår att staden ska verka för att uppnå inriktningsmålet *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet*. God framkomlighet i transportsystemet förhindras bland annat av att fordon ibland parkeras mot gällande regler eller är uppställda under lång tid utan att parkeringsavgift betalas. Med stöd av lagstiftningen kan dessa fordon i vissa fall flyttas, vilket sker genom trafiknämnden, som också har den lagstyrda möjligheten att ta ut en avgift från fordonsägarna som täcker de egna kostnaderna. Vissa fordon är återkommande aktuella för flyttning utan att de debiterade avgifterna betalas, eftersom de registrerade fordonsägarna är så kallade fordonsmålvakter, det vill säga personer utan utmättningsbara tillgångar som endast skenbart är ägare av fordonet.

Stadsledningskontoret ser mycket positivt på de förslag till ändringar i lagstiftningen som presenteras i utredningen. Antalet fordonsflyttningar har i Stockholm under lång tid legat runt cirka 3 000 per år, för att under 2020 ha minskat till 2 275 stycken. Om de föreslagna ändringarna genomförs bedömer kontoret att antalet flyttningar kommer att minska ytterligare, även om det i ett kortare initialt skede kan komma till en viss ökning till följd av förbättrade möjligheter för staden att agera mot regelbrytarna. Lagändringarna förväntas minska stadens kostnader genom att uppställningstiden innan fordonet övergår till kommunens ägo förkortas. Kundförluster i form av utebliven ersättning för kostnader för fordonsflyttningar bedöms också minska. Stadens intäkter från felparkeringsavgifter bedöms inte påverkas, men av de felparkeringsanmärkningar som utfärdas kommer andelen som betalas att öka. Framkomligheten bedöms öka genom att fler parkeringsplatser blir tillgängliga när färre platser upptas av icke-betalande fordon. Därmed torde även intäkter från parkeringsavgifter öka något.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 9 mars 2021 följande.

1. Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Fastighetsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontorets uppdrag är i första hand att förvalta lokaler för stadens egna behov såsom exempelvis idrottsbussar och idrottsanläggningar. Därutöver förvaltar kontoret bland annat saluhallar samt campinganläggningar. De förvaltade objekten upplåts främst för nyttjande, antingen stadsinternt eller till utomstående. Även om det finns sådana inslag omfattar kontorets uppdrag inte till största delen markrelaterade frågor, vilka översynen av lagstiftningen främst omfattar.

Då kontorets verksamhet inte primärt avser markrelaterade frågor så är den aktuella lagstiftningen något som kontoret endast undantagsvis kommer i kontakt med. Lagstiftningen gör ingen egentlig skillnad mellan gatumark och tomtmark, men själva målvaktsparagrafen är begränsad till fordon som är uppställt i strid mot offentlighetsrättsliga föreskrifter om stannande eller parkering, det vill säga på gatumark. Det innebär att ett målvaktsfordon som står uppställt i strid med gällande föreskrifter på tomtmark inte kan flyttas med stöd av målvaktsparagrafen. Kontoret har därmed små och ganska svårtillämpade regelverk att tillämpa i de fall då problemet ändå uppstår. Kontoret ser därför positivt på att tillämpningen föreslås också ska kunna omfatta tomtmark även om kontorets verksamhet berörs i begränsad omfattning. Särskilt eftersom staden som helhet har ett uppdrag att agera med brottsförebyggande insatser.

Den aktuella lagstiftningen innebär dock ingen skyldighet att agera vid uppställning av målvaktsfordon men den ger en möjlighet att agera. Detta innebär därför att man som kommun och markägare bör ha en enhetlig tillämpning av regelverket för att undvika en godtycklig hantering.

Kontoret har inga synpunkter på övriga frågor som behandlas i översynen.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 mars följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Utredaren föreslår att det införs en definition av begreppet fordonsrelaterade skulder i 1 § första stycket LFF, vilket innebär att dessa kommer att innefatta fler skulder än obetalda och förfallna felparkeringsanmärkningar.

Fordonsrelaterade skulder ska enligt förslaget avse obetalda och förfallna skatter eller avgifter enligt nedan:

- lagen (1976:206) om felparkeringsavgift
- lagen (2004:629) om trängselskatt
- vägtrafikskattelagen (2006:227)

- lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt
- lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg
- förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

Kontoret ser positivt på förslaget då fordon med andra fordonsrelaterade skulder än endast felparkeringsanmärkningar, som sammanlagt överstiger 5 000 kronor, ska kunna flyttas.

För att kommunen enkelt ska kunna tillämpa flyttning enligt den föreslagna utvidgade definitionen av fordonsrelaterade skulder, behöver det vara enkelt att kontrollera obetalda och förfallna skatter eller avgifter. När den så kallade målvaktsparagrafen infördes i samband med lagändring år 2014, tog det närmare två år innan kommunerna fick tillgång till Transportstyrelsens system för att enkelt kunna kontrollera obetalda och förfallna felparkeringsavgifter. En förutsättning för att den nya bestämmelsen i lagen ska kunna tillämpas är att Transportstyrelsen löser åtkomst för kommunen relativt snart efter att den utvidgade definitionen träder i kraft.

De uppgifter som redovisas rörande skulderna måste vara helt tillförlitliga. Kommunerna kommer annars att tyngas med utredningar samt riskerar en ökad administrativ börda med anledning av eventuella fordonsflyttar som beslutats på felaktiga grunder. Detta leder i förlängningen till att kommunen får lämna tillbaka felaktigt flyttade fordon. Detta utan att kunna debitera fordonsägare för de kostnader som uppkommit.

Kontoret är, med förbehåll för ovan redovisade, positiv till möjligheten att flytta fordon med andra fordonsrelaterade skulder än förfallna felparkeringsavgifter. Det är en viktig brottsförebyggande samhällsåtgärd.

Fordonets ägare

Utredaren föreslår att det ska införas en enhetlig definition av uttrycket *fordonets ägare*. Begreppet fordonets ägare ska avse

- för fordon upptagna i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för beslut om flyttning, och
- för oregistrerade fordon, den civilrättsliga ägaren.

Kontoret ser positivt på förslaget som också är i linje med det som har önskats av storstäderna. Om flyttning av fordon med fordonsrelaterade skulder fortsättningsvis ska kunna ske är ändringen nödvändig då det föreligger brister i befintlig lagstiftning. Ett bakdaterat ägarskapsbyte, i syfte att fordonet ska lämnas ut till en annan person än den med fordonsrelaterade skulder, är relativt vanligt. Ägarbyte av ett fordon kan göras retroaktivt i upp till 10 dagar hos Transportstyrelsen. Det finns idag en svårighet att avgöra om det är den registrerade ägaren eller den civilrättsliga ägaren som har bättre rätt till fordonet. I de fall där bakdaterat ägarskap genomförs och anföras som grund för utlämnande av fordonet utan att skulder ska behöva betalas, uppstår omfattande administration i form av civilrättsliga ägarskapsutredningar. För att avgöra vem som är den civilrättslige ägaren går dessutom alltfler ärenden vidare till domstol. Då käranden också fått rätt i domstol riskerar lagens syfte att urholkas. I exempelvis lagen (1976:206) om felparkeringsavgift är det tydligt definierat att det är den registrerade ägaren vid tillfället som parkeringsanmärkningen utfärdats som också är betalningsansvarig för densamma.

Förvaringstid på uppställningsplats

Utredaren föreslår att uppställningstiden för ett flyttat fordon ändras från tre månader till en månad, innan fordonet övergår till stadens ägo och staden därefter fattar beslut om fordonet ska skrotas eller säljas.

Ett fordon som flyttats hämtas i normalfallet ut inom en vecka, några enstaka inom en månad. Övriga hämtas i regel inte ut och blir kvar i tre månader på uppställningsplatsen. De flesta fordonsägare som inte går att nå via delgivning är heller inte intresserade av att lösa ut sitt fordon då kostnaderna ofta överstiger fordonets värde. Har ägaren dessutom fordonsrela-

terade skulder, som ska betalas innan fordonet återlämnas, blir tröskeln ännu högre. Att förkorta uppställningstiden till en månad är ett önskemål som framförts till Infrastrukturdepartementet vid ett flertal tillfällen.

Oskattade och oförsäkrade fordon samt fordon med körförbud

Utredaren föreslår att felparkerade fordon som är belagda med körförbud, användningsförbud p.g.a. obetald fordonsskatt eller som enligt uppgift i vägtrafikregistret saknar föreskriven trafikförsäkring, ska kunna flyttas omgående.

Idag kan dessa fordon flyttas tidigast på den fjärde vardagen efter upptäckt. Innan en flyttning får genomföras ska dessutom ägaren själv uppmanas att flytta fordonet. Detta sker genom att en uppmaning fästs på bilen samt ett brev skickas till ägaren. Flyttningar sker därför inte med stöd av denna flyttgrund. Dessa fordon flyttas istället enligt flyttningsskäl långtidsuppställd (fordon som står uppställda under lång sammanhängande tid på stadens gator), då kontorets procedur och efterföljande åtgärder är desamma. Med den föreslagna ändringen kan flyttning av dessa fordon ske med omedelbar verkan och aktuell flyttgrund kan börja tillämpas. I nuläget finns det åtskilliga fordon ute i trafiken som inte har fullgjort sina skyldigheter när det kommer till skatter, avgifter och kontrollbesiktning. Åtgärder mot dessa fordon är viktiga, inte minst för att uppnå en tryggare stadsmiljö. Dessa fordon framförs alltså olagligt och upptar dessutom attraktiv parkeringsyta på gatumarken.

Kontoret ser positivt på förslaget men vill justera enligt följande. Ett fordon som flyttats med stöd av FFF 2 § 3 b eller c (som har brukandeförbud eller saknar trafikförsäkring) ska inte lämnas ut till ägaren förrän åtgärder har vidtagits av denne. När fordonet inte längre har brukandeförbud eller saknar trafikförsäkring kan det lämnas ut. Om kommunerna släpper ut ett fordon till ägaren och detta inte har åtgärdats innebär det att fordonet troligen även fortsättningsvis kommer att brukas utan att åtgärder sker.

Vad gäller ett fordon som flyttats med stöd av FFF 2 § 3 a (som är belagt med körförbud) anser kontoret att det bör lämnas ut. Ett fordon som har körförbud har rätt att föras till närmaste verkstad eller närmaste besiktningstation för åtgärd, vilket kommunen inte kan förhindra.

Kontoret föreslår ett tillägg i LFF 8 § med innebörden att om ett fordon flyttats p.g.a. att det har brukandeförbud eller saknar trafikförsäkring ska dessa brister åtgärdas innan ett fordon kan lämnas ut till fordonets ägare.

Överskott vid försäljning

Utredaren föreslår att om försäljning av ett fordon sker, oavsett vilken flyttgrund det är flyttat på, ska likviden tillgodoräknas den tidigare ägaren. Detta ska ske efter avräkning mot stadens kostnader för flyttningen och övriga åtgärder i samband med flyttningen. Har fordonet flyttats p.g.a. fordonsägarens fordonsrelaterade skulder ska även avräkning i första hand ske mot de äldsta fordonsrelaterade skulderna. Här avses samtliga skulder som ingår i det tilltänkta utvidgade begreppet.

Då ett fordon inte hämtas ut efter delgivning och kungörelse tillfaller det kommunen. Fordonsägaren har i och med det uppgett sin rätt till fordonet. Kontoret anser att det är mycket viktigt att lagen kompletteras så att ett överskott vid försäljning även ska täcka tidigare skulder till kommunen avseende flyttningar av fordon som innehafts av samma ägare. Först när även de skulderna är reglerade ska ett eventuellt överskott tillfalla fordonets ägare.

Kontoret flyttar cirka 3 000 bilar om året, många av dem ägs av samma personer. Flera av dessa personer har inget intresse av att hämta sina fordon utan de blir kvar på uppställningsplatsen för att skrotas eller säljas. Personerna är heller inte intresserade av att betala för kommunens hantering. De hamnar i skuld till kommunen för sina obetalda fordringar och en majoritet av dessa fakturor förblir obetalda, varför de konstaterade kundförlusterna för kontoret i snitt uppgår till cirka 8-9 miljoner, exklusive moms, per år. Om det uppstår ett överskott vid försäljning av ett fordon anser kontoret att det är orimligt att överskottet ska utbetalas till en person som sedan tidigare står i skuld till staden. Därför förespråkar staden kvittningslösningen enligt stycket ovan, oavsett om begreppet fordonsrelaterade skulder utvidgas eller inte.

Rätt- eller felparkerade fordon

Förslag har från olika håll framförts till utredaren att även kunna flytta rätt parkerade fordon på flyttgrunden fordonsrelaterade skulder. Utredaren har konstaterat att flyttningslagen och förordningen, med några få undantag, bygger på att fordonet ska vara felparkerat. Ett beslut om flyttning av fordon är ett omfattande intrång i den enskildes rätt till sin egendom. Av förarbeten till lagen framgår att endast olägenheter av mer påtaglig karaktär bör godtas som grund för rätt att flytta fordonet. Utredaren pekar även på att Kronofogdemyndigheten har andra möjligheter att ta ett fordon i utmätning. Polisen föreslås också ges utökade möjligheter att ingripa mot fordon som har ett skuldbelopp överstigande 50 000 kronor. I sammanhanget kan nämnas att vid köp av en begagnad bil är det viktigt att till exempel ägarbytet hinner genomföras eller obetald fordonsskatt hinner betalas in. Den nye ägaren kan, genom att parkera sitt fordon rätt, utföra dessa åtgärder utan att riskera att fordonet flyttas på grund av fordonsrelaterade skulder. Kommunen bör därför enbart fokusera på de fordon som är felaktigt uppställda. Kontoret instämmer med utredarens förslag.

Skulderna ska betalas innan fordonet lämnas ut

Utredaren föreslår i sitt resonemang att alla fordonsrelaterade skulder (enligt den nya definitionen) till det allmänna ska vara betalda innan ett fordon kan lämnas ut till fordonsägaren. Det har funnits förslag om att skulder till Trafikförsäkringsföreningen, i form av uteblivna trafikförsäkringsavgifter, eller skulder till privata parkeringsbolag i form av kontrollavgifter utfärdade på tomtmark också ska betalas innan ett fordon kan lämnas ut. Utredaren har kommit fram till att indrivning av privaträttsliga skulder inte överensstämmer med flyttningslagstiftningens syfte och rent principiellt faller utanför myndigheternas verksamhetsområde. En sådan utvidgning skulle dessutom innebära betydande tillämpningsproblem eftersom privaträttsliga fordringar inte antecknas i vägtrafikregistret

Kontoret delar utredarens uppfattning och anser också att endast fordonsrelaterade skulder till stat eller kommun ska vara betalda innan ett fordon kan lämnas ut. Det är dock viktigt att kommunerna enkelt kan kontrollera om samtliga skulder som beskrivs i definitionen av *fordonsrelaterade skulder* är inbetalda i de fall ägaren vill hämta ut sitt flyttade fordon. Om kommunerna ska flytta fordon enligt den föreslagna definitionen av ”fordonsrelaterade skulder” är det också viktigt att anpassa lydelsen av LFF 8§ 2 st.

I förslaget till ändring av paragrafen, framgår att innan ett fordon får lämnas ut ska de förfallna avgifterna som *fordonets ägare* är betalningsansvarig för enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, ha betalats. I lydelsen har endast ändring gjorts rörande ägarskapsbegreppet. Om lag och förordning för kommunerna kommer att innebära flyttgrund för fler skulder än endast felparkeringsavgifter, är det mycket viktigt att justera paragrafen. Den ska då innefatta alla fordonsrelaterade skulder enligt den nya definitionen. Utredarens resonemang innebär också att alla fordonsrelaterade skulder ska vara betalda innan fordonet kan lämnas ut.

Möjlighet till flyttning av fordon med skulder på tomtmark

Utredaren föreslår att kommunen ska kunna flytta ett fordon med fordonsrelaterade skulder som är felparkerat på tomtmark som regleras i enlighet med lag (1984:318) och förordning om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP). Idag finns möjlighet för kommunerna att, efter begäran från markägare eller anlitat parkeringsbolag, flytta långtidsuppställda fordon och fordonsvrak från tomtmark.

Det kan dock finnas en överflyttningseffekt från gatemark till tomtmark av fordon med fordonsrelaterade skulder, främst i områden där fordonsrelaterade skulder är frekventa.

Tomtmarksparkeringar angränsar ofta till gatemarksparkeringar och det är inte acceptabelt att bara genom att byta parkeringsplats fortsätta den felaktiga parkeringen. Utredaren trycker också på den brottsförebyggande effekten av denna möjlighet.

Kontoret anser att denna möjlighet generellt sett är bra, men det finns även nackdelar. I de större kommunerna hanteras parkeringsplatser på tomtmark av många olika parkeringsbolag. Idag sker de flesta betalningar av parkeringsavgift elektroniskt. De parkeringsbolag som övervakar de privata parkeringarna har egna system och handdatorer som används för att kontrollera betalningar. Kontoret har inte tillgång till deras system och kommer heller inte att ha

det framöver. Det kan därför vara svårt att konstatera om fordon är felparkerade. För att flytta fordon krävs att staden tar kontakt med det parkeringsbolag som övervakar platsen för att höra om fordonet betalat parkeringsavgift eller inte, alltså om det står rätt eller fel. Detta innebär att det inte är möjligt att genomföra flyttning av fordon på tomtmark p.g.a. fordonsrelaterade skulder i den utsträckning som utredaren tänkt. Flyttning på tomtmark med stöd av den föreslagna lagändringen kommer i princip inte att kunna initieras av kommunen med mindre än att markägaren kan påtala felaktig uppställning av fordonet.

Om markägare eller parkeringsbolag inkommer med begäran om hjälp att flytta fordon som stått feluppställda i mer än 7 dygn ska de bära kostnaden för detta enligt lagen. Om ingen ägare hämtar ut sitt fordon och ersätter staden för kostnaderna faktureras den som begärt flyttningen, denne får i sin tur regressa (återkräva skulden av) mot fordonsägaren. Kontoret tolkar förslaget så att de flyttningar som avses i utredarens förslag är de som ska utföras omgående p.g.a. att fordonet har fordonsrelaterade skulder. Det innebär också att staden får bära kostnaden för dessa flyttningar om fordonen inte hämtas ut av ägaren. Övergivna fordon som stått uppställda i mer än sju dygn där markägare eller parkeringsbolag hemställer om hjälp att få fordonet flyttat ska enligt kontorets uppfattning regleras som tidigare. Det är viktigt att förstå skillnaden då kommunerna annars riskerar att få avsevärt högre kostnader för flyttningarna från privat tomtmark. Kontoret vill i sammanhanget också understryka att det är den kommunala myndigheten som fattar beslutet om flyttning av fordon. Det är viktigt att förstå att lagen ger en möjlighet och att den inte är tvingande för myndigheten. Markägaren eller dennes anlitade parkeringsbolag kan inte avgöra vilka flyttningar som ska utföras och hur dessa ska prioriteras.

Vägra ägarskapsbyte eller införa ägarbundet användningsförbud

Utredaren har särskilt uttryckt önskemål om att samtliga remissinstanser ska yttra sig över de två alternativen:

- att Transportstyrelsen vägrar ägarskapsbyte om den nya ägaren har fordonsrelaterade skulder som överstiger 50 000 kr
- att införa ägarbundet användningsförbud, som innebär att Polismyndigheten kan omhänderta fordonet, i det fall fordonsägaren har fordonsrelaterade skulder överstigande 50 000 kronor.

Utredaren kommer i sina allmänna överväganden till slutsatsen att det inte bör införas någon ny möjlighet att vägra ägarbyte i de fall där de fordonsrelaterade skulderna överstiger 50 000 kronor. Utredaren förespråkar istället ett ägarbundet användningsförbud på samtliga av fordonsägarens fordon i motsvarande situation.

Kontoret finner som utredaren att ett ägarbundet användningsförbud på samtliga av fordonsägarens fordon är att föredra. Dock kommer det i praktiken att vara Polismyndigheten som beivrar den tilltänka bestämmelsen varför kontoret väljer att inte yttra sig närmre i frågan.

Ekonomi

De ändringar som föreslås kan komma att påverka kontorets ekonomi. Då kontoret i dagsläget inte vet hur de slutliga lagändringarna kommer att se ut bygger nedanstående på att de föreslagna ändringarna genomförs.

Fordonsflyttningsverksamheten är förenat med kostnader och de fordon som i princip alltid hämtas ut är de som dagligen används av företag eller privatpersoner. Det finns tyvärr en hel del fordon som brukas trots att de inte ska vara ute i trafik. Att förhindra användningen av dessa fordon är en samhällsangelägenhet och att kunna flytta fler fordon som i många fall utgör en fara för andra trafikanter är viktiga åtgärder. Av de fordon kontoret flyttade förra året hämtades endast 30 procent ut av ägarna. Hantering av de kvarvarande fordonen är förenat med kostnader för staden. Ägarna betalar sällan dessa fordringar, i vissa fall har de heller inte någon känd adress. De flyttningar som kontoret inte får betalt för innebär som helhet bokförda kundförluster i storleken 8-9 miljoner kronor/år.

Förslaget att korta ner förvaringstiden på uppställningsplatsen till en månad istället för tre månader kommer att innebära lägre kostnader för hantering av uppställda fordon. Kostnaden för uppställning är i dag 100 kr de första 10 dygnen och därefter 40 kr resterade 80 dygn. I nuläget är maxbeloppet för uppställning därför 4600 kr (90 dagar) men kommer med nya lagförslaget istället att bli 1800 kr (30 dagar). Sannolikt kan det komma att innebära att de bokförda kundförlusterna för kontoret minskar med cirka 4-5 miljoner årligen. Även risken att uppställningsplatsen är fullbelagd minskar, vilket särskilt inträffat vintertid. Vid snörika vintar behöver kontoret ytan för att kunna hantera den ökade mängden flyttningar som då sker.

Kontoret behöver utveckla dagens systemstöd för att kunna ta emot information om fler skulder än endast obetalda och förfallna felparkeringsavgifter. Kostnaden för att anpassa befintligt system ligger sannolikt i spannet 50 000-100 000 kr.

Att flytta fordon med fordonsrelaterade skulder från tomtmark kommer att innebära ökade kostnader för staden, då parkeringsbolag eller markägare inte behöver ersätta staden för dessa flyttningar. Övergivna/långtidsuppställda fordon som kontoret flyttar från tomtmark faktureras till det bolag eller den markägare som begärt flyttningen. Vid flyttning av fordon för fordonsrelaterade skulder får kontoret stå för kostnaderna, om inte ägaren löser sina skulder och hämtar ut sitt fordon mot de kostnader som uppkommit för flyttningsåtgärderna. Det är viktigt att de flyttningar som här avses är de som ska utföras omgående när fordonsägare flyttar fordonet till tomtmark för att undgå flyttning från gatumark. De flyttningar av fordon som stått uppställda i mer än sju dygn som bolag eller markägare begär hjälp med ska som tidigare faktureras dem.

Även om de totala kostnaderna med anledning av utredarens förslag initialt kan komma att öka för kontoret vid flyttning av fordon med fordonsrelaterade skulder, oskattade och oförsäkrade fordon samt fordon med brukandeförbud, så kommer kostnaderna sannolikt att minska på sikt. Flera av de fordon som inte ska vara ute i trafiken, många av dem av äldre modell, kommer att tas om hand såväl av kommun som av stat. Det innebär att dessa fordon i större utsträckning försvinner från våra gator, behovet av flyttningar minskar således. Vi får också betydande miljövinster. En hel del äldre fordon som inte är miljövänliga kan komma att flyttas men framförallt får vi en tryggare miljö för våra medborgare och besökare att vistas i.

Stockholms Stads Parkerings AB

Stockholms Stads Parkerings AB:s yttrande daterat den 3 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Bolaget ställer sig positiv till utredningen vars syfte framförallt är att minska de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna samt att minska förekomsten av fordonsmålvakter och målvaktsfordon. En fordonsmålvalt är enligt Transportstyrelsens definition en person som är registrerad på över 100 personbilar eller lastbilar. Målvaktsfordon är i sin tur fordon som regelmässigt är avställda och oförsäkrade samtidigt som de fortsätter att ge upphov till fordonsrelaterade skulder avseende felparkeringsavgifter, fordonsskatter, trängselskatter och infrastrukturavgifter.

Stockholm Parkering ställer sig positiv till remissförslaget på kvartersmark. För Stockholm Parkering utgör fordonsmålvakter ett problem då bolaget varken har möjlighet att flytta på felparkerade fordon eller inkassera utfärdade felparkeringsavgifter för fordonen på en fordonmålvalt.

Bolaget ställer sig även positiv till införandet av definitionen 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.

Vidare anser Stockholm Parkering att det är positivt med förslaget att den registrerade fordonsägarens ansvar för flyttningskostnader blir tydligare, då den flyttande myndigheten i större utsträckning måste kunna få betalt av ansvarig fordonsägare.

Slutligen ställer sig bolaget även positivt till förslaget att Transportstyrelsen inte ska registrera ett ägarbyte om den nya fordonsägaren har fordonsrelaterade skulder som uppgår till mer än 50 000 kr. En sådan vägransgrund är tydligast mot fordonsmålvakter och andra personer som av uppenbar ovilja eller oförmåga inte betalar sina fordonsrelaterade skatter och avgifter.

I övrigt har bolaget inga synpunkter.