



Datum
2018-10-29
Adress

Yttrande

Diarienummer
TN-2018-3194

Till
Näringsdepartementet

Remiss - Departementspromemoria, Ds 2018:33, om översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter N2018/04311/MRT

Tekniska nämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Malmö stad välkomnar ytterligare utredning av fordonsmålvaktsproblematiken och lämnar sina synpunkter på förslagen i promemorian enligt nedan.

Yttrande

Promemorians förslagsdel

Promemorian under avsnitt 10.1: [[Ett reformerat registreringsförfarande kräver särskild sakkunskap och ett långt större grepp än vad som är möjligt att anlägga inom ramen för denna promemoria.

Möjligheterna att reformera registreringsförfarandet bör därför ses över särskilt. Transportstyrelsen bör få i uppdrag att se över vägtrafikregistret och dess funktion samt föreslå hur registreringsförfarandet ska reformeras och ytterligare digitaliseras.]]

Ytterligare anges i promemorian under avsnitt 10.2: [[Det bör inte införas någon möjlighet att vägra registrering av en ny fordonsägare. Det bör inte heller införas någon begränsning av hur många fordon en person får äga eller registrera i vägtrafikregistret.]]

Kommunens inställning

Kommunen kan konstatera att i merparten av de flyttningsärenden som rör fordonsmålvakter inkommer det begäran om omregistrering av ägandeskap närmast direkt efter flytten. Ägandeskapet begärs dessutom retroaktivt och i nära nog samtliga fall där ägandebyten görs har detta skett samma dag eller dagen före flytt, eller tiden just dessförinnan. Det är kommunens inställning att om en vägran att registrera ägandebyte retroaktivt skulle införas, och då enbart för fordon där ägaren har fordonsrelaterade skulder, och en registrering i nutid istället skulle ske har fordonsflyttningsinstitutet fortsatt någon verkan.

Den gemene fordonsköparen kan ha fullt legitima skäl till att behöva efterregistrera och det går inte att förbjuda den möjligheten. Men kontrollen för transportstyrelsen skulle enbart komma ifråga för fordon vars ägare innehar fordonsrelaterade skulder (visserligen 10 % av Malmös fordonsflotta). Efter införande av sådana kontroller skulle retroaktiva ägandebyten med tiden troligen avta. Kontrollen skulle enbart ta sikte på fordon vars ägare har fordonsrelaterade skulder. Skulle det möjligen bland dessa retroaktiva ägarbyten finnas någon som verkligen har utfört ett ägandebyte i god tro finns fortsatt den nuvarande utredningsmöjligheten för Transportstyrelsen.

Sveriges kommuner är i avvaktan på möjlig klagörande dom från Högsta Domstolen såsom ovan angivits. Domen berör kanhända ej av processrättsliga skäl problematiken, eller faller till kommunens nackdel. Ett ökat retroaktivt ägarbyte, med följande krav på bättre rätt till fordon, är då att förvänta. Med ett sämre utfall på omhändertagna fordonsmålvaiktsbilar.

Kommunen vill framföra att ytterligare en möjlig lösning skulle kunna vara att införa reglering likt den som föreligger i felparkeringsavgiftslagen, att den registrerade ägaren med fordonsrelaterade skulder erhåller ett strikt ansvar för sin fordran. Frågan bör snarast utredas även vad gäller vägran att registrera fordonsinnehav.

Promemorians förslagsdel

I promemorian, under avsnitt 10.3, anges att det ska införas användningsförbud och avskyltning vid obetalda felparkeringsavgifter. [[Om felparkeringsavgift inte har betalats inom föreskriven tid ska det 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. Vissa angivna skulder ska inte räknas in i den totala avgiftsskulden.

Förbudet ska gälla till dess den skuld som har föranlett förbudet har betalats.]]

Kommunens inställning

Möjligheten till användningsförbud och avskyltning tillkommer polismyndigheten. Kommunen är dock osäker på huruvida en sådan lösning är fullt ut tillfredsställande. Risker är att fordonet ändå används, möjligen med andra falska registreringsskyltar, att fordonen oskyltade ställs upp på både gatu- och kvartersmark och att kommunen då måste ta in fordonen för utredning. För att användningsförbud och avskyltning ska uppnå någon effekt borde fordonen i sådana fall tas direkt till särskild uppställningsplats. Ett sådant förfarande skulle dock belasta polisen både resursmässigt och kostnadsmässigt. Men utan ett sådant förfarande ser kommunen inte någon vinst i förslaget vare sig för kommunerna eller för polismyndigheten.

Kommunen emotser ett mer genomgripande förslag där frågan ses över i samband med frågan om retroaktivt ägarbyte.

Promemorians förslagsdel avsnitt 10:4-9

Kommunens inställning

Kommunen har inget anförda beträffande vad anges i promemorian under avsnitten 10:4 - 9.

Promemorians förslagsdel

Avsnitt 10:10 [[Möjligheterna för berörda myndigheter och kommuner att samarbeta är goda]] och 10:16 [[Konkurs som ett alternativ för att stoppa fordonsmålvakterna]].

Kommunens inställning

Promemorian redogör för problematiken men gör inte något ställningstagande i frågor som bör belysas. Tillhör fordonen som fordonsmålvakten äger konkursboet eller äger fordonsflyttningslagen företräde? Har ett konkursbo företräde till flyttade fordon när kommunen har flyttat konkursgäldenärs fordon i enlighet med lag mm om flyttning av fordon i vissa fall? D.v.s. kan en konkursförvaltare begära av kommunen, väl ett fordon flyttats, att detta fordon överlämnas till konkursförvaltaren?

Båda lagstiftningar är. *lex specialis* och som sådana står ingendera av dessa lagstiftningar direkt över varann. Det är kommunens uppfattning att kommunen inte kan, utan stöd i uttrycklig lagtext eller förarbete, lämna ut fordon till konkursförvaltaren utan att riskera ev. ansvar. Frågan torde behöva utredas om det förordas konkursförfarande som svar på fordonsmålvaktsproblematiken.

Promemorians förslagsdel

I detta avseende anger promemorian under avsnitt 10.11: [[Tillämpningsområdet för den nya flyttningsgrunden bör för närvarande inte utvidgas. Flyttningsgrunden bör således inte tillämpas på annan mark än gatumark och ett grundläggande krav bör även fortsättningsvis vara att fordonet ska vara felparkerat. Vidare bör endast offentligrättsliga felparkeringsavgifter ligga till grund för ett beslut om flyttning. Övervägandena innebär att den nya flyttningsgrunden även fortsättningsvis ska vara tillämplig enbart på fordon som är uppställt i strid mot offentligrättsliga forskrifter om stannande eller parkering och under förutsättning att fordonets ägare har skulder avseende felparkeringsavgifter som uppgår till mer än 5 000 kronor.]]

Kommunens inställning

Kommunen i egenskap av offentligrättslig myndighet delar promemorians uppfattning att det enbart ska vara möjligt med flyttning av fordon för offentligrättsliga avgifter. Den uppfattningen delar dock inte det av kommunens parkeringsbolag som arbetar på kommunal kvartersmark. Man menar att även civilrättsliga avgifter torde kunna utgöra flyttningsgrund utifrån ett rättviseperspektiv.

Oaktat att detta är två helt olika utgångspunkter torde promemorian ha tagit större hänsyn till den normativa aspekten. Om ett fordon står parkerat på brandgator m.m. på kvartersmark borde kommunen kunna flytta dessa fordon åtminstone om ägaren har offentligrättsliga skulder. Kommunen kan, likt parkeringsbolaget, också konstatera att en mängd fordon vars ägare har fordonsrelaterade skulder, s.k. fordonsmålvaktsfordon, nu använder kvartersmark för uppställning – och då står i strid med den civilrättsliga regleringen. De fordonsägare

som är utan skulder, vare sig personliga eller tillhöriga fordonet, torde ju uppfatta att fordonsmålvakterna urholkar ett system som bör bygga på lika och rättvis bedömning.

Promemorians förslagsdel

Under avsnitt 10:12 anges [[Starka skäl talar för att tidsfristen, dvs. uppställningstiden, om tre månader enligt 6 § 1 st. 2 LFF bör förkortas. En översyn av de totala konsekvenserna för flyttningslagstiftningen bör ske innan en sådan ändring kan införas.]]

Kommunens inställning

Kommunen delar utredarnas inställning och önskar en skyndsam utredning.

Promemorians förslagsdel

Begreppet fordonets ägare föreslås i 10.13 promemorian förtydligas.

Kommunens inställning

Kommunen delar utredarnas inställning och önskar en skyndsam utredning. Eftersom begreppet fordonets ägare får en central betydelse för flera av de aspekter som kommunen önskat belysa delar kommunen promemorians förslag om en skyndsam utredning.

Promemorians förslagsdel avsnitt 10:15-17

Kommunens inställning

Kommunen har inget ytterligare att anföra än vad ovan redovisats beträffande vad anges i promemorian under avsnitten 10:15-17.

Övriga synpunkter på promemorian

Kommunen noterar att inget nämns i promemorian som belyser problemet med att utlandsregistrerade fordon används som fordonsmålvaktsbilar. Kommuner har, med nuvarande lagstiftning och avsaknad av mellanstatliga avtal, inte någon möjlighet att komma åt de flesta utländska ägarregister. Kommunen får då göra en presumtion om vem ägaren torde vara. Transportstyrelsen, som i enlighet med lag om felparkeringsavgift övertar kommunens fordran på skuld för parkeringsanmärkningar, driver inte in fordringar på utländska fordon. Som ett exempel har Stockholm en betalningsvilja för dessa fordon på 6,8 % (2017). Promemorian anger inte något om en ev. lösning på det av kommunerna anförda problemet.

Kommunen kan också konstatera att ett faktiskt problem som adresserats utredarna inte uttryckligen berörs i promemorian. Kommunerna har anført att man önskar ändring av undermålsreglerna – den röda lappen på fordonet. Upptäcker brukaren den ”röda lappen” på ett fordonsmålvaktsfordon flyttas fordonet av brukaren innan fordonsflyttare hinner komma till platsen för att flytta fordonet, med de onödiga kostnader det medför för kommunerna. Lagstiftningen ger i dagsläget t o m utrymme för att när fordonet är ”hissat” på fordonsflyttningstransport och brukaren då kommer till platsen måste kommunen ”släppa” fordonet. Detta ger upphov till stora kostnader och det urholkar det allmänna rättsmedvetandet. Det bör utredas snarast, i samband med de utredningar promemorian föreslagit, vilka underrättsregler som ska gälla och om lagstiftningen kan ta höjd för att om ett fordonsflyttningsför-

farande är inlett ska detta inte kunna avslutas utan vidare åtgärd vad gäller fordonsmålvaktsfordon.

Kommunen avslutningsvis att frågan om begränsande av hur många fordon en privatperson kan inneha trots allt förtjänar att belysas. Det finns dessutom ingen legaldefinition av begreppet fordonsmålvalt och så som Transportstyrelsen definierat begreppet är ett fordonsinnehav om 100 fordon det som avgör att en person anses omfattas av begreppet. Det kan klart konstateras att ett stort antal personer som innehar 99, eller kanske t o m endast 10, fordon verkar med samma syfte som de som innehar 100 fordon. Det avgörande är ju huruvida fordonsrelaterade skulder uppstått. För att ytterligare klargöra problemens omfattning torde Transportstyrelsens definition behöva tydliggöras samtidigt som ett omtag bör göras i frågan om hur stort innehav av fordon en privatperson kan inneha i vägtrafikregistret.

ordförande

.....
Andréas Schönström
.....

sekreterare

.....
Kristina Andersson
.....