

Äganderätt, målvaktsproblematik och exekutionsrättsliga utmaningar*

Del 1

JOHAN SANDSTEDT**

1. Inledning

1.1 Ämnet

Följande bidrag handlar om äganderätt, målvaktsproblematik och exekutionsrättsliga utmaningar. Inkörsporren till temat var NJA 2018 s. 913 (*Den flyttade bilen*). I målet hade en överlåtelse av ett fordon med tillhörande rådighetsavskärande ägt rum.¹ Dagen efter överlåtelsen flyttades fordonet p.g.a. säljarens förfallna och obetalda felparkeringsskulder. Tvist uppstod mellan köparen och parkeringsbolaget som hade flyttat fordonet. Ostridigt i målet var att säljaren vid flyttningen fortfarande var registrerad som ägare av fordonet samtidigt som köparen var verklig ägare.² För HD blev frågan vem som avsågs med ordet ägare i den då tämligen nya 2 a § flyttningslagen.³ Avsågs ”fordonets verkliga ägare eller den som var registrerad som ägare i vägtrafikregistret den dag som fordonet flyttades, oavsett vem som senare registrerats som ägare den dagen?”⁴

* Artikelns har genomgått vetenskaplig expertgranskning (peer review).

** Docent, lektor i civilrätt, Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet. Avdelningsledare för forskningsavdelningen för insolvensrätt med sakrätt vid SCCL. Ett tack till den anonyma granskaren och redaktören för kommentarer på ett tidigare utkast. Eventuella brister i bidraget får jag dock som vanligt ta på mig (förutom i de fall det handlar om brister i lagstiftningen). Använda förkortningar av författningar och den litteratur som återges i förkortad form återfinns i den avslutande fotnoten i avsnitt 3.6.

¹ Detta enligt köparens beskrivning av omständigheterna, men det bestreds inte av det svarande parkeringsbolaget, se TR i NJA 2018 s. 913 (914).

² NJA 2018 s. 913 (919 p. 5). För sakomständigheterna rörande förvärvet, se domen s. 914 (TR).

³ Bestämmelsen som möjliggör flyttning p.g.a. obetalda och förfallna skulder enligt felparkeringsslagen (och fr.o.m. den 1 januari 2023 för s.k. ”fordonsrelaterade skulder”, en utvidgning av tillämpningsområdet, se avsnitt 4.3.1) trädde i kraft den 1 juli 2014 och ingick i det s.k. målvaktsförfattningspaketet. Om bestämmelsen, se prop. 2013/14:176 (Fordonsrelaterade skulder) s. 53 ff. Bestämmelsen trädde i kraft den 1 juli 2014.

⁴ NJA 2018 s. 913 (919 p. 6).

Ämnesmässigt kan bidraget tyckas vara smalt och endast handla om fordonsjuridik – i tillägg en liten del av den: målvaktsjuridiken eller snarare *målvaktsproblematiken*. Målet illustrerar att flera möjliga ägare kan skapa problem. Den rättsliga grunden till målvaktsproblematiken är just flera möjliga ägare: en verklig ägare och en registrerad ägare.

Frågan om indrivning av skulder är en tydlig del av målvaktsproblematiken. Exekutionsrätten med de tillhörande sak- och äganderättsliga aspekterna hör följaktligen hit. UB och KonkL är centrala lagar. På fordonsjuridikens område handlar det delvis om mindre bekanta författningar än så, och även om författningar och ändringar med anledning av just målvaktsproblematiken. Vidare finns målvaktsrelaterad exekutionsrättslig lagstiftning av tydlig *sui generis*-natur: den är en nyskapelse för fordonsområdet och går uttryckligen på tvärs mot de sak- och exekutionsrättsliga grunderna avseende äganderätten.⁵ Lagstiftningen kan därför även sägas vara tydligt *konstraintuitiv*.

Mötet mellan fordonsjuridikens målvaktsproblematik och exekutionsrätten har knappt uppmärksammats i litteraturen.⁶ Mot den bakgrunden skulle man kunna säga att vi befinner oss i exekutionsrättens periferi eller tala om specialspecialprocessrätt. Vissa ändringar träder i kraft den 1 januari 2023.⁷ Andra ändringsförslag har ännu inte nått så långt, men åtskilliga av dessa lär snart bli verklighet.

1.2 Om ägande och om registeregendom

Att äga något kan ha betydelse på många olika sätt. På ett personligt plan kan ägandet vara en statusmarkör eller en del av den egna identiteten. Man är exempelvis häst-, båt-, bil- eller motorcykelägare. Sakrättaren tänker kanske på ägandet och egendomen som en del av den potentielle gäldenärens förmögenhet, eller förpliktelseunderlaget med *Hesslers* ord.⁸ Man kan även tänka i termer av ägarens positiva och negativa befogenheter, dvs. å ena sidan vad ägaren får göra med sin egendom och å andra sidan ägarens skydd mot andra avseende egendomen.⁹ Men själva äganderätten kan även innebära ansvar och förpliktelser. Och då upphör det positiva med ägandet för vissa.

⁵ Ianspråktagandelagen behandlas i avsnitt 3.4.

⁶ Ämnet faller utanför de klassiska skildringarna, t.ex. Heuman, Lars, Specialprocess, 8 uppl., Stockholm 2020, Mellqvist, Mikael, Obeståndsrätten – en introduktion, 10 uppl., Stockholm 2022. Detsamma gäller för lagkommentarerna avseende UB och KonkL.

⁷ Se SFS 2022:1230 (för felparkeringslagen), 2022:1231 (för flyttningslagen) och 2022:1235 (för ianspråktagandelagen).

⁸ Hessler, Allmän sakrätt s. 20 ff.

⁹ Se t.ex. Sandstedt, Sakrätten, Norden och europeiseringen s. 21 f. och Hessler, Allmän sakrätt s. 20 ff.

För viss egendom förs register. Sedan sent 1800-tal gäller det för fastigheter.¹⁰ Enligt tidigare regler och även enligt den nu gällande JB uppnår en förvärvare visserligen borgenärsskydd (och blir ägare) redan genom det skriftliga avtalet;¹¹ däremot är vissa rättsverkningar kopplade till lagfartsansökan och inskrivning i fastighetsregistret.¹² Det handlar främst om omsättningsskyddsfrågor, dvs. skydd mot senare förvärvare,¹³ mot överlåtarens pantsättning efter överlåtelsen,¹⁴ men även om hävd – och i tillägg handlar det även om exekutionsrättsliga frågor.¹⁵ Förvärvaren är inte endast skyldig att söka inskrivning av sitt förvärv enligt 20:1 JB, utan har som visats även andra rättsliga incitament att göra det. I fastighetsfallet är registreringen knuten till egendom som är lätt att finna. Fastigheter är – uttryckt på engelska – *Immovables*, inte *Movables*.

Detta gäller även för finansiella instrument. Det som tidigare representerades av fysiska värdepapper (aktiebrev t.ex.) är numera s.k. dematerialiserade tillgångar. Sakrättsmomentet är registrering eller denuntiation.¹⁶

Även för fordon finns ett register. De fordon som räknas upp i 5 § fordonsregistreringslagen måste som utgångspunkt vara registrerade i vägtrafikregistret för att få användas i trafik i Sverige.¹⁷ Även fordonets ägare ska registreras.¹⁸ Ägarregistreringen medför i sig knappt några positiva rättsverkningar för ägaren – det är inget sakrättsligt register med en slags konstitutiv verkan. Men registreringen kan ha betydelse i bevishänseende, t.ex. vid bedömningen av ett eventuellt

¹⁰ Tidigare försökte man hålla den fasta egendomen i familjen. Den s.k. börsrätten avskaffades i Sverige 1863, se t.ex. Källström, Kent, *Den sociala civilrättens framväxt*, JT Jubileumshäfte 2007 s. 35–47 (38). Det kan nämnas att den finns kvar i Norge som odelsrett. Början på det moderna inskrivningssystemet fick vi i Sverige genom 1875 års inskrivningsförordning och lagfartsförordning, se t.ex. Sandgren, Ulf, *Lantmäteriet – en modern myndighet med anor*, Gävle 2017 s. 21. (nedladdningsbar via <https://www.lantmateriet.se/sv/Om-Lantmateriet/Om-oss/historia/>; besökt 2022-08-08).

¹¹ Se t.ex. Strömberg/Zackariasson, *Sakrätt beträffande fast egendom* s. 274 f. med talrika hänvisningar till rättspraxis och litteratur.

¹² Se även Strömberg/Zackariasson, *Sakrätt beträffande fast egendom* s. 140 f.

¹³ Vid tvesala eller överlåtelse till flera är det tidsprioriteten i form av lagfartsansökan som avgör, och för att en senare förvärvare ska ha företräde p.g.a. att denne ansökt om lagfart först, måste denne vara i god tro, 17:1–2 JB.

¹⁴ Överlåtaren är enligt 6:2 JB inte längre behörig att upplåta panträtt i den sålda fastigheten – denne är inte längre ägare – men ett godtrosförvärv av panträtt kan ske enligt 6:7 JB i förlitan på uppgifterna i fastighetsregistret. Godtrosförvärv enligt 18:1–2 JB är inte aktuellt i detta fall, men bygger också på överlåtarens lagfart.

¹⁵ För återvinning i konkurs är inte avtals- och tillika borgenärsskyddstidpunkten avgörande, utan istället just tidpunkten för lagfartsansökan, se 4:4 KonkL. Detta problematiseras i Strömberg/Zackariasson, *Sakrätt beträffande fast egendom* s. 276 ff. Vid utmätning innebär lagfarten enligt 4:24 UB en presumtion för äganderätt.

¹⁶ Se 6 kap. lag (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument om ”Rättsverkan av registrering” och 3:10 3 st. samma lag om denuntiation.

¹⁷ Detta gäller exempelvis för bilar och motorcyklar. Cyklar ingår inte i uppräknningen.

¹⁸ Om detta, se avsnitt 3.2.

godtrosförvärv.¹⁹ Framförallt är en hel del förpliktelser och ansvar förbundna med fordonsägandet och ofta sker kopplingen till den registrerade ägaren.²⁰ Den kopplingen är administrativt enkel och främjar effektiviteten,²¹ men förutsätter att fordonsägarna är lydiga och gör rätt för sig. Att registerobjekten i högsta grad är *Movables* öppnar upp för oönskade, men samtidigt smidiga lösningar för den kreative med rymligt samvete. Något som har varit bristfälligt, men ändå har fungerat någorlunda, visar sig till slut innebära problem.

¹⁹ Se 2 § 2 st. GFL och främst lokutionen ”egendomens beskaffenhet”. Fordon är s.k. känslig egendom. I prop. 1985/86:123 (Godtrosförvärv av lösöre) s. 21 uttalades följande: ”Den som köper motorfordon av en privatperson anses för övrigt ha en långtgående plikt att undersöka om överlåtaren har rätt att förfoga över fordonet. I regel krävs det att han har tagit reda på om säljaren är upptagen i bilregistret som ägare till fordonet och att han genom granskning av säljarens förvärvshandlingar eller genom kontakt med den som har överlåtit fordonet till säljaren har förvärvat sig om att fordonet inte är behäftat med förbehåll om återtaganderätt.” Från rättspraxis kan hänvisas till exempelvis NJA 2005 s. 502 (den professionella köparen hade gjort ett flertal problemlösa affärer med säljaren tidigare, flera gånger avseende varulager, och ansåg sig av den grunden vara i god tro; HD framhöll dock att stränga krav ställs på den som yrkesmässigt handlar med fordon och att det krävs att ägarförhållandena undersökts, domen s. 509 f.), NJA 2006 s. 45 (om undersökningsplikt för yrkesmässigt handlande och en kedja av försäljningar på kort tid; förutom en kontroll i vägtrafikregistret krävs i regel en granskning av säljarens förvärvshandlingar eller en kontakt med dennes fängesman och beroende på omständigheterna även en undersökning av tidigare förvärv, domen s. 52) och NJA 2009 s. 889 (en bekräftelse av tidigare uttalanden om att kraven på privatpersoner är lägre: ”En privatperson som gör ett förvärv i den reguljära handeln kan normalt inte anses ha någon undersökningsplikt om det inte finns särskild anledning att misstänka att säljaren inte fick förfoga över egendomen (prop. 1985/86:123 s. 22).” Se domen s. 904). Se även Millqvist, Göran, Sakrättens grunder, 9 uppl., Stockholm 2021 s. 77 ff.

²⁰ Se vid sidan av uttalandena i prop. 2021/22:239 (Ytterligare åtgärder mot fordonsmålvakter) s. 16 exempelvis uttalandena i prop. 2018/19:33 (Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet) s. 165: ”Den registrerade fordonsägaren är bl.a. skattskyldig för fordonsskatt enligt 2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen och trängselskatt enligt 8 § lagen om trängselskatt. Som ytterligare exempel kan nämnas att betalningsansvaret för felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgifter åvilar den som äger det felparkerade fordonet vid tiden för överträdelsen. Vidare är den registrerade fordonsägaren skyldig att fullgöra försäkringsplikten i fråga om trafikförsäkring för ett motordrivet fordon enligt trafikskadelagen (1975:1410).” Uttalandet strax innan i propositionen att ”[e]nligt praxis presumeras den registrerade fordonsägaren också vara fordonets verkliga ägare” kan väl sägas ha viss bäring på godtrosförvärvsfallet, men inte avseende borgenärsskyddsfallet, se NJA 2019 s. 765 I–III. En sådan presumtion yttrades dock i RH 2015:24. Målet handlade om kostnadsansvar enligt flyttningsskattelagen. Om presumtionsfrågan och nyare rättspraxis, se även Ds 2020:20 (Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m.) s. 70 ff.

²¹ Administrativ effektivitet är något som har poängterats i sammanhanget. Se t.ex. NJA 2015 s. 98 (106 p. 9) med vidare hänvisningar till prop. 1983/84:104 (Förslag till lag om kontrollavgift vid olovlig parkering, m.m.) s. 12 ff. och 22 ff. I NJA 2019 s. 480 (489 p. 9) uttalade HD att felparkeringslagen ”bygger på en avvägning mellan kravet på rättssäkerhet och intresset av ett snabbt och smidigt förfarande” med vidare hänvisning till prop. 1975/76:106 (Förslag till lag om felparkeringsavgift, m.m.) s. 34 och 41.

1.3 Om ägare, dubbla ägare och trippla ägare – och ett förslag på hur kollisioner ska hanteras

Bidraget handlar om målvaktsproblematik och exekutionsrättsliga utmaningar och dessa frågor är inte endast kopplade till varandra utan i allra högsta grad även till äganderätten och möjligheten till olika ägare. Därför måste något sägas om sistnämnda, även om det i viss mån innebär att gå händelserna i förväg. Vi kommer att möta många olika ägare och distinktioner.

Vi kan inleda med det bekanta, nämligen den civilrättsliga/*verkliga ägaren*.²² I denna fråga finns ett par möjligheter till fördjupning (eller kaninhål), dels den mer komparativrättsligt färgade frågan om nordisk funktionalism vs. kontinental substantialism och dels den mer rättsfilosofiskt färgade frågan om rättigheters existens i Norden. Detta förbigås här. Med tanke på bidragets exekutions-, sak- och äganderättsliga fokus är det viktigt att här lyfta fram att i den verkliga ägarens äganderätt ingår sakrättsligt skydd och att objektet för äganderätten ingår i ägarens förmögenhet, eller förpliktelseunderlaget. Och det är i samband med den verkliga ägarens äganderätt man kan tala om positiva och negativa befohgenheter.²³ Vem som är ägare får därmed anses vara en sakrättslig fråga.²⁴ Att äganderätten upplevs som svärfångad av många – begreppsrelativitet är ett ord i sammanhanget, funktionalism eller rättsrealism är andra – kan inte förnekas, men det nu anförda torde överensstämma med HD:s tal om ”äganderätt i vanlig mening” i NJA 1993 s. 324.²⁵ Det sakrättsliga skyddet hör hit och att egendomen utgör den verkliga ägarens förpliktelseunderlag hör hit. I en utomstående besittares konkurs eller vid utmätning har den verkliga ägaren separationsrätt och i den omvända situationen ska den verkliga ägarens förpliktelseunderlag kunna tas i anspråk av borgenärerna.

Vid sidan av den verkliga ägaren har vi den *registrerade ägaren*.²⁶ För fordon finns som påpekats ett register, vägtrafikregistret, och vid ett förvärv ska

²² Här görs ingen skillnad mellan civilrättslig och verklig ägare. Det tycks inte heller HD göra, även om domstolen tydligt föredrar sistnämnda i NJA 2018 s. 913, se t.ex. domen p. 6. Utta-landet i domen p. 7 om ”prövning” kan dock kopplas till förarbetenas ”civilrättslig prövning”. Ingen skillnad tycks vara för handen hos HD heller. Justitiesekreteraren talar på motsvarande ställe (betänkandet p. 13) om ”civilrättslig prövning” och ”den faktiska ägaren, dvs. den civilrättslige ägaren”. I enlighet med bidragets titel och HD:s preferens kommer verklig ägare att vara vanligast förekommande här.

²³ Se inledningsstycket i avsnitt 1.2.

²⁴ Fordonet är lösöre och registreringen har i sig ingen konstitutiv verkan. Vi står kvar med huvudregeln om tradition (och det möjliga, men knappast praktiska undantaget om registrering enligt lag (1845:50 s. 1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva). Vid konsumentköp räcker avtalet, se 8:7 konsumentköplagen (2022:260) (tidigare 49 § konsumentköplagen (1990:932)).

²⁵ NJA 1993 s. 324 (329 f.): ”[D]old äganderätt till fastighet [är] inte en äganderätt i vanlig mening utan får anses utgöra endast ett obligationsrättsligt anspråk mot den öppne ägaren.”

²⁶ Registrerad ägare är kort och koncist och används även i rubriken till och i 5:1 fordonsregistreringsförordningen. Det passar bättre än formuleringarna ”[m]ed fordonets ägare avses [...]”

den nya ägaren registreras. Någon egentlig kontroll sker inte och registret har inte ambitionen att ange den verkliga ägaren.²⁷ Ansvar och förpliktelser är ofta kopplade till den registrerade ägaren.²⁸ I ägarregistreringsreglerna finns även en möjlighet till retroaktiv ägarregistrering, den s.k. tiodagarsregeln.²⁹ Ägarterminologin kan skapa felaktiga associationer här. I de fall den verkliga ägaren och den registrerade ägaren är samma person, vilket normalt är fallet, är det inget problem.

Man kan säga att vi har *dubbla ägare* – och samtidigt en *osynlig* och en *synlig ägare*.³⁰ Genom att den verkliga ägaren och den registrerade ägaren kan vara två olika personer och den förstnämnde är osynlig samtidigt som den sistnämnde är synlig har vi plötsligt även en *fordonsmålvakt*.³¹

Vid sidan av dessa ägare kommer vi även kunna tala om en *flyttningslags-ägare*, som är avsedd att gälla för bl.a. flyttningslagen.³² Med flyttningslags-ägare avses den registrerade ägaren, men utan de generella reglernas retroaktivitetsmöjlighet.

Med ändringen i flyttningslagen kommer vi t.o.m. kunna tala om *trippla ägare*.

Om ingripande och exekutiv försäljning av ett fordon sker mot någon som uttryckligen inte är verklig ägare, utan endast registrerad ägare (eller flyttningslagsägare) avseende skulder som denne är betalningsskyldig för, så får det anses vara ett tydligt avsteg från grundläggande sak- och exekutionsrättsliga princi-

den som när överträdelsen skedde var antecknad som fordonets ägare i något av de register som avses i 1 § 1 eller 2 eller den som senare har antecknats där som ägare av fordonet vid tiden för överträdelsen” (4 § felparkeringslagen), eller ”[s]om ägare av ett fordon anses den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare” (2:4 vägtrafikskattelagen). Uttrycket ”registrerad ägare” är även vanligt förekommande i förarbetena (två axplock: prop. 2013/14:176 s. 19, 21, 31, 55 ff., 99 (Lagrådet), prop. 2021/22:239 s. 17, 21 f., 24 och 34), men även de längre ”stå som registrerad ägare” eller ”registrerad som ägare” är vanliga.

²⁷ Prop. 2000/01:95 (Lag om vägtrafikregister, m.m.) s. 44 f. och 77 (som ledde till den numera upphävda vägtrafikregisterlagen); ambitionerna är inte högre i prop. 2018/19:33, se t.ex. s. 96, 165 f., och 208 (som ledde till fordonsregistreringslagen och vägtrafikdatalagen). Detta påpekas även i NJA 2018 s. 913 (920 p. 7).

²⁸ Se nedan i avsnitt 2.3.

²⁹ Detta behandlas i avsnitt 3.2.

³⁰ Jag väljer medvetet att inte tala om dold ägare och dold äganderätt. Det låter jag vara förbehållet den familjerättsliga rättsfiguren.

³¹ Bulvan är en äldre term, som nog också skulle kunna användas. Dock verkar termen målvakt användas när företeelsen har samband med ljusskygg eller t.o.m. brottslig verksamhet. Vid sidan av den nu aktuella målvakten finns bl.a. penningmålvakten och målvakten i bolagsstyrelser. Bulvanskapet behandlas ur ett rättsmissbruksperspektiv i Munukka, Jori, Rättsmissbruk. En rättsfigur under framväxt, Stockholm Centre for Commercial Law, Årsbok I, Stockholm 2008 s. 135–164 (154 f.).

³² Om detta, se avsnitt 4.3.1 och för promemorians förslag till omhändertagandelag i avsnitt 4.5.2.

per.³³ Den verkliga ägarens förpliktelseunderlag används för att betala skulder som formellt sett är någon annans, när denne egentligen borde ha varit separationsberättigad istället. Lagstiftningen är mot den bakgrunden tydligt kontra-intuitiv. Frågan är vilka eller vilket redskap man kan använda sig av för att hantera de olika tänkbara kollisionerna.

Här bör man enligt min uppfattning skilja på i utgångspunkten två grundläggande olika intressesituationer: (1) förhållandet till den verkliga ägarens borgenärer och (2) situationer när den verkliga ägaren vill åtnjuta ägandets fördelar, men hitintills har varit osynlig genom att undvika att registrera sin äganderätt.

Beträffande (1), dvs. i förhållande till den verkliga ägarens borgenärer *bör*³⁴ de verkliga ägarförhållandena få genomslag. Här handlar det om borgenärernas intressen och de kan ju knappast lastas för den egna gäldenärens förehavanden. Förpliktelseunderlaget ska tjäna till att täcka deras fordringar.³⁵ Beträffande (2) vill den verkliga ägaren åtnjuta ägandets fördelar, dvs. ägarens intressen. Ofta handlar det om äganderättens negativa befogenheter, dvs. skyddet mot tredje man. I den nyaste propositionen på området uttalas följande om målvaktssituationen och den verkliga ägaren:

”Det aktuella förslaget syftar till att förhindra att civilrättsliga ägare av målvaktsfordon kringgår regelverket, och på så sätt ger upphov till den aktuella problematiken med fordonsmålvakter.”³⁶

Uttalandet är lite obestämt, men det är samtidigt inte svårt att hålla med. Men vad ska man rent juridiskt göra med uttalandet? Man skulle kunna få uttalandet att rymmas under *venire contra factum proprium*; på svenska kanske man skulle kunna tala om läran om kontrafaktiskt handlande och eventuellt med tillägget ”för egen fördel”.³⁷ Den verkliga ägaren ska inte i strid med sitt tidigare handlande – nämligen att låta någon annan uppträda som ägare – kunna göra gällande eget skydd som ägare. Den argumentationen är inte heller främmande i svensk

³³ Sådana möjligheter finns på fordonsjuridikens område: om ianspråktagandelagen, se avsnitt 3.4; om den föreslagna omhändertagandelagen, se avsnitt 4.5.

³⁴ *Bör* är enligt min uppfattning mildt uttryckt. Ursprungligen stod det *måste* och anledningen till den mildare formuleringen är att lagstiftaren – medvetet eller omedvetet – har sett annorlunda på denna (enligt mig) grundläggande självklarhet och att ett måste från min sida kan se oresonligt ut, eftersom det ju enligt lagstiftaren var oproblemiskt.

³⁵ Detta tomma konstaterande får något mer utrymme senare i texten, tydligast i avsnitt 4.3.4.

³⁶ Prop. 2021/22:239 s. 23.

³⁷ Munukka, Jori, Lojalitetsplikten som rättsprincip, SvJT 2010 s. 837–848 (842 not 26) talar om principen om motstridigt beteende. Temat tangeras även i Lennander, Gertrud, Rättsmissbruk genom att dra fördel av eget illojalt agerande, FS Stefan Lindskog, Stockholm 2018 s. 421–440 och berörs uttryckligen med sikte på tysk rätt på s. 424. Kringgåendeaspekter har framhävts av Lagrådet i ett sammanhang, se prop. 2013/14:176 bilaga 10 på s. 99 och nedan i avsnitt 3.4.2. I dansk teori talar Evald, Jens, Retsmisbrug i formueretten, Köpenhamn 2001 om *venire-groundsætningen*, se s. 112, 122 och 303 ff.

rätt i ägarsammanhang.³⁸ Och den innebär samtidigt ett möjligt incitament för den verkliga ägaren att inte förbli osynlig. Även det är positivt.

1.4 Närmare om bidraget

Med föreliggande bidrag kommer inte målvaktsproblematiken att lösas – för det krävs faktiska resurser och insatser. Syftet är istället att bidra med kunskap på området, framförallt genom att undersöka målvaktsproblematiken ur ett något annorlunda, men samtidigt mer generellt perspektiv med ett särskilt intresse för de exekutionsrättsliga frågorna och deras normala samband med den äganderättsliga frågan. Kreditköparens och leasetagares eventuella ägarstatus enligt de fordonsjuridiska författningarna behandlas inte – och detsamma gäller för barns eventuella ägande.³⁹ Effektivitet och rättssäkerhet är två storheter som normalt placeras i motsatta vågskålar. Dessa aspekter får även ett visst uttryckligt beaktande här, men kan i jämförelse med andra bidrag framstå som underkommunicerade.⁴⁰ Här är perspektivet ett annat och andra frågor hamnar då explicit i centrum.⁴¹

Bidraget skrivs mot bakgrund av självklarheten att rättsregler i sig inte är självutförande, utan måste upprätthållas av olika myndigheter och att dessa myndigheter då även behöver de resurser som uppgiften kräver, både vad gäller personal och utrustning.⁴² Annars riskerar diskrepansen mellan författningarnas ordning (man kan kanske tala om "law in books") och verklighetens oordning (som då får sägas vara "law in action") att bli för stor. Det uppkomna problemet löses vidare inte genom ny lagstiftning om inte heller den upprätthålls. Målvaktsproblematiken är ett aktuellt exempel.

Några ord om dispositionen. I *avsnitt 2* följer en inledande text om rättsområdet, ägarhanteringen i HD-praxis och målvaktsproblematiken. I *avsnitt 3*

³⁸ Se fastighetsbulvanfallet NJA 1949 s. 757. JustR Karlgren, en av domarna i målet, har i sin bokanmälan av ett verk av Grönfors (Karlgrén, Hjalmar, Ställningsfullmakt och bulvanskap, SvJT 1962 s. 257–270 (265 not 12)) reagerat på kritik mot avgörandet och förklarat att "[f]ör egen del var min tanke, då jag såvitt nu är i fråga anslöt mig till motiveringen, egentligen den som kommit till uttryck i den engelska 'estoppel'-läran (resp. läran om 'venire contra factum proprium')".

³⁹ Se t.ex. 3 § respektive 4 § fordonsregistreringslagen.

⁴⁰ Detta är centralt i Flodgren, JT 2019–20 s. 3–24 (4 ff.) och s. 306–322. Det framgår tydligt av titeln till förarbetet i dens., Felparkering i korsningen mellan effektivitet och rättssäkerhet – hellre fälla än fria?, FS Håkan Hydén, Lund 2018 s. 197–222.

⁴¹ Notvis kan det noteras att dessa frågor i hög grad fångas av *venire contra factum proprium*-lösningen ovan i avsnitt 1.3 vad gäller den verkliga ägarens val att förbli osynlig.

⁴² Se som exempel Santesson, Peter, Ett vanligt e-postprogram har bättre IT-stöd än polisen, Expressen 2021-07-04: <https://www.expressen.se/ledare/peter-santesson/ett-vanligt-e-postprogram-har-batte-it-stod-an-polisen/> (besökt 2022-08-08). Se även uttalanden i exempelvis prop. 2019/20:67 (Användningsförbud och avskylning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter) s. 15 angående avsaknad av systemstöd hos Transportstyrelsen.

blir det mer konkret och specifikt avseende den rättsliga kontexten. Där avhandlas reglerna om ägarregistrering, flyttning, den kontraintuitiva nyskapelsen i anspråktagandelagen, företrädesordningen för kostnader och skulder vid de olika förfarandena och avslutande sammanfattande kommentarer. Bidraget behandlar ett dynamiskt rättsområde med många ändringar och även pågående lagstiftningsärenden. Av den grunden är också framställningen dynamisk och skildrar något pågående istället för att försöka fånga en ögonblicksbild av gällande rätt. I *avsnitt 4* riktas blicken mot de lagändringar som trädde i kraft den 1 januari 2023, främst ändringar i flyttningslagen. Där behandlas även pågående ärenden, nämligen frågan om att vägra registrera ägarbyte eller om att istället införa ett ägarbundet användningsförbud och förslag om ytterligare en nyskapelse, lag om omhändertagande av vissa fordon.⁴³ Det avslutas med sammanfattande kommentarer. I *avsnitt 5* följer en avslutande diskussion.

2. Kort om rättsområdet, ägarhanteringen i HD-praxis och målvaktsproblematiken

2.1 Inledning

Nedanstående text inleds med en kort introduktion till rättsområdet och ägarhanteringen i HD-praxis (2.2) innan vi når fram till en grundläggande presentation av målvaktsproblematiken (2.3), som i sin tur har sin grund i en otydlighet i ägarförhållandena i och med att reglerna öppnar upp för dubbla ägare i form av en osynlig verklig ägare och en annan synlig ägare enligt vägtrafikregistret. Sistnämnde är målvakten.

2.2 Om rättsområdet och ägarhanteringen i HD-praxis

Fordonsrelaterade frågor berör många privatpersoner, inte endast rättsligt, utan kanske framförallt ekonomiskt. S.k. p-böter⁴⁴ är något många kan relatera till som onödiga och irriterande extrautgifter. *Rättsområdet* felparkeringsrätt har fått en utförlig vetenskaplig behandling av *Flodgren*.⁴⁵ Vi befinner oss enligt henne ”i gränslandet mellan straffrätt/offentlig rätt och civilrätt”.⁴⁶ Ett rätts-

⁴³ Den presenteras i avsnitten 4.1 och 4.5 och kallas där omhändertagandelagen.

⁴⁴ Mer korrekt uttalat handlar det om felparkeringsavgift enligt 2 § felparkeringslagen eller kontrollavgift enligt 1 § kontrollavgiftslagen.

⁴⁵ Flodgren, JT 2019–20 s. 3–24 och s. 306–322. Se även nämnda bidrag i FS Hydén, Lund 2018 s. 197–222.

⁴⁶ Flodgren, JT 2019–20 s. 3–24 (4).

område utan tydligt hemvist förbigås gärna, för samtidigt som det berör flera är ingen direkt ansvarig för det. Och att det i normalfallet i tillägg inte handlar om stora pengar, något nytt och trendigt eller något behjärtansvärt och skyddsvärt ökar typiskt sett inte heller intresset.⁴⁷ Nåväl, den kunskapsbristen har *Flodgren* botat.

Vid sidan av *Flodgrens* bidrag kan rättspraxis vara en bra inkörsport till fordonsjuridiken.

Där möter man i *NJA 2015 s. 98 (Det felparkerade fordonsvraket)* frågan om den ”som är registrerad ägare av ett fordon är ansvarig för kontrollavgift som tas ut på grund av olovlig parkering, även om någon annan ägde bilen vid den tidpunkt då parkeringen skedde.” HD konstaterade med stöd i lagstiftningens konstruktion att man som nybliven ägare ansvarar för en felparkering som skedde samma dygn, dvs. också innan man ens blivit registrerad ägare.⁴⁸ Administrativ enkelhet lyftes fram som en motivering för reglernas konstruktion – och HD överlämnade en eventuell ändring av eftergiftsregleringen till lagstiftaren.⁴⁹ Man kan kanske tycka att regleringen är en aning fyrkantig med tanke på med vilken precision man idag kan fastställa en transaktion på exempelvis börsen.

I *NJA 2019 s. 480 (Den ofrivillige bilägaren)* möter vi inte endast personen KH som felaktigt har fått 119 bilar registrerade på sig, utan även säljaren av en av dessa bilar och som får den återregistrerad på sig själv med retroaktiv verkan och med påförda parkeringsböter. I utkanten figureerar även köparen som utgav sig för att vara KH och erlade full betalning. Frågan hos HD var om säljaren var betalningsansvarig för parkeringsböterna enligt 4 § felparkeringslagen. I behandlingen av felparkeringsreglerna lyfte HD avvägningen mellan rättssäkerheten och ”intresset av ett snabbt och smidigt förfarande”.⁵⁰ Den inledande frågan och möjliga undantaget om säljaren frånhänts fordonet genom brott (4 § 1 st.) besvarades nekande av HD.⁵¹ Därefter handlade det om tolkningen av 4 § 2 st. 1 p. i lagen⁵² och ägaren i den mening som avses i bestämmelsen.⁵³ Ägaren hade av effektivitetsskäl fått en särskild innebörd med typfallet äganderättsövergång genom ett förvärv i åtanke. Enligt HD väckte det frågan om regleringen, ”särskilt andra ledet i 4 § första stycket 1 lagen om felparkeringsavgift”⁵⁴ lät sig ”tillämpas i alla sammanhang där ägarregistreringen bygger

⁴⁷ Trots att det inte handlar om väldigt stora summor för den enskilde är det å andra sidan för det mesta en överraskande utgiftspost och märkbar av det skälet. För det allmännas del handlade det om utestående fordringar om sammanlagt 1,6 miljarder kr vid årsskiftet 2019/20 (mot 1,9 miljarder kr vid årsskiftet 2017/18, se Ds 2020:20 s. 52 f.). Ämnet är inte heller trendigt. Kopplar man in en klimataspekt i det hela, så kommer det troligtvis inte väga över till förmån för fordonsägarna, för vem tycker egentligen om fordonsägare i dessa dagar, särskilt om denne har en s.k. fossilbil?

⁴⁸ I det konkreta målet handlade det om flyttning av ett fordonsvrak enligt flyttningslagen, ett ”tillfaller”-förvärv enligt samma lag och retroaktiv ägarregistrering. HD:s uttalande tar sikte på ägarregistreringsreglerna och gäller följaktligen inte endast för detta specialfall.

⁴⁹ *NJA 2015 s. 98* (106 p. 8–12). Man kan måhända ana att HD inte är helt tillfreds med regleringen, se domens p. 12. Utförligt om målet och minoritetens uppfattning i *Flodgren*, JT 2019–20 s. 306–322 (311 f.).

⁵⁰ *NJA 2019 s. 480* (489 p. 9).

⁵¹ *NJA 2019 s. 480* (489 f. p. 11–18).

⁵² ”Med fordonets ägare avses

1. den som när överträdelsen skedde var antecknad som fordonets ägare i något av de register som avses i 1 § 1 eller den som senare har antecknats där som ägare av fordonet vid tiden för överträdelsen”.

⁵³ För det följande, se *NJA 2019 s. 480* (490 f. p. 19–25).

⁵⁴ Det bör handla om andra styckets p. 1 i bestämmelsen.

på en av Transportstyrelsen beslutad återregistrering”.⁵⁵ De efterföljande punkterna behandlade det ledets bakgrund och tillkomsthistoria – att bekräfta praxis i förvärvssituationen – och HD kom mot den bakgrunden fram till att bestämmelsen inte kunde vara tillämplig i en situation som denna, också om det minskade ”enkelheten och effektiviteten i systemet”. Och ”[e]tt motsatt synsätt skulle emellertid innebära alltför stora risker för den som överlåter ett fordon och sedermera, utan egen begäran, på nytt blir registrerad som ägare av detta.”

De nämnda domarna kan sägas ha vissa problem att fånga äganderätten och tycks befinna sig i en fordonsjuridisk *sui generis*-värld.⁵⁶

Även det inledningsvis behandlade målet NJA 2018 s. 913 hamnar i den fordonsjuridiska genren och här aktualiserades *målvaktsproblematikens nya lagstiftning* (2 a § flyttningslagen). Vem avsågs med ordet ägare? Detta mål är som påpekats inkörsporten till bidraget och förklarar tillsammans med 2015 och 2019 års mål förhoppningsvis även bidragets äganderättsliga perspektiv, även om det måste sägas att målen och framförallt lagstiftningen först väckte en mer allmän förundran över hanteringen av äganderättsfrågorna oberoende av de exekutionsrättsliga aspekterna.

2018 års mål rör sig i utkanterna av felparkeringsrätten. Om felparkeringsrätten genom p-boten med *Flodgrens* ord kan sägas handla om ”vardagslivets små förtretligheter” för den enskilde,⁵⁷ så handlar föreliggande bidrag om ett annat slags problem, nämligen att vissa personer tämligen enkelt kan undkomma kostnader och ansvar, som det normala fordonsägandet är förenat med, genom användandet av en s.k. fordonsmålvakt. Det kräver, som påpekats, några ord om målvaktsproblematiken.

2.3 Några ord om målvaktsproblematiken

För fordon finns ett register och där registreras vid sidan av fordonet även fordonets ägare.⁵⁸ Det normala fordonsägandet är förenat med en hel del olika kostnader och skyldigheter och dessa kopplas inte sällan till ägarregistreringen. Som fordonsägare kan man tämligen enkelt undkomma dessa ägarförpliktelser genom användandet av en fordonsmålvakt, som följaktligen får agera registrerad ägare istället för fordonets verkliga ägare, det påpekade problemet med dubbla ägare.

Hos det stora fordonsägarkollektivet som gör rätt för sig genom att betala trängselskatt, fordonsskatt, infrastrukturavgift, p-böter, försäkring och besiktiga fordonet väcker det berättigade känslor av orättvisa när andra kan smita undan.

⁵⁵ Uttalandet kan ses ur ett intentionsdjups-perspektiv; om detta, se Lindskog, JT 2001–02 s. 217–221.

⁵⁶ Men kommentaren kan givetvis också säga något om betraktaren.

⁵⁷ Flodgren, JT 2019–20 s. 3–24 (4).

⁵⁸ Om detta, se avsnitt 3.2.

Och detta kan givetvis påverka den allmänna betalningsmoralen.⁵⁹ Att reglerna kan kringgåås förhållandevis enkelt sticker givetvis i ögonen och får den gällande regleringen att framstå som naiv och skriven för en helt annan tid.

NJA 2018 s. 913 berör indirekt lagstiftarens ambition att komma till rätta med fordonsmålvaktsproblematiken. Många har nog en aning om *vad som avses med en målvalt* också utanför sportsammanhanget, även om en legaldefinition saknas.⁶⁰ HD uttalade följande i det nu aktuella målet⁶¹:

”Med fordonsmålvalt avses en person utan utmättningsbara tillgångar som i vägtrafikregistret är antecknad som ägare till ett fordon i stället för den som äger och brukar fordonet. Syftet med att anlita en fordonsmålvalt är att ägaren kan undandra sig det ekonomiska ansvar som följer av ett fordonsinnehav.”

Genom användandet av en målvalt placeras de ovan nämnda ägarförpliktelserna hos en person som genom att sakna utmättningsbara tillgångar också saknar ekonomisk förmåga (och även vilja) att uppfylla dem. Den verkliga ägaren förblir osynlig och undgår på detta sätt dessa förpliktelser – och det är också själva syftet med användandet av en fordonsmålvalt.

Till bilden hör inte sällan att den registrerade ägaren kan vara svår att nå och kanske t.o.m. bor utomlands, eller att det aktuella fordonet för det mesta sägs ha sålts och inte kan hittas när utmätning aktualiseras. Samordningsnummer och oklara identiteter är också en del av problematiken – och även att dessa fordon kan vara betydelsefulla hjälpmedel i kriminell verksamhet.⁶²

En viss minimikvantitet fordon är inte nödvändigtvis kopplad till målvaktsbeskrivningen, men man kan finna flera exempel där en enskild har haft över tusen bilar registrerade på sig och samtidigt saknat utmättningsbara tillgångar,⁶³ vilket kan uppfattas som paradoxalt. Att målvakten får betalt för uppdraget torde inte heller vara ovanligt. Målvakterna befinner sig i ett slags parallellsamhälle, där de i princip är ekonomiskt och rättsligt immuna mot statens tvångsmedel; personalexekution och bysättning hör som bekant till historien.

Det är den nu nämnda målvaktsanvändningen som behandlas här. Men bevekelsegrunden kan även vara att man genom att låta en vän eller anhörig på en mindre ort vara registrerad ägare får en lägre försäkringspremie.⁶⁴ Det är även tänkbart att den verkliga fordonsägaren inte vill skylta med sitt fordonsinne-

⁵⁹ Dessa aspekter omnämns även i prop. 2013/14:176 s. 12.

⁶⁰ Det påpekas i Ds 2018:33 (Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter) s. 30, där även målvaktsproblematiken får en mer generell behandling på s. 30 ff.

⁶¹ NJA 2018 s. 913 (920 f. p. 11). Liknande uttalanden förekommer även i prop. 2013/14:176 s. 11, Ds 2018:33 s. 30–34, särskilt s. 32 och prop. 2019/20:67 s. 10.

⁶² Se t.ex. beskrivningarna i Ds 2012:7 (Fordonsrelaterade skulder) s. 25 f., prop. 2013/14:176 s. 11, Ds 2018:33 s. 30–34, 97 och 102, prop. 2019/20:67 s. 9 f., Ds 2020:20 s. 192 f. (om samordningsnummer) och prop. 2021/22: 239 s. 17 f.

⁶³ Se t.ex. uppgifterna i prop. 2019/20:67 s. 9.

⁶⁴ Prop. 2013/14:176 s. 34 f.

hav, kanske av säkerhets- eller imageskäl.⁶⁵ Det kan exempelvis handla om s.k. *greenwashing*.⁶⁶ Även om dessa fall också är tänkta att omfattas av den nya målvaktsrelaterade lagstiftningen,⁶⁷ ligger fokus som påpekats på den inledningsvis presenterade målvaktsproblematiken.

3. Den rättsliga kontexten

3.1 Inledning

I detta avsnitt ligger fokus på grundläggande bestämmelser kopplade till ägarregistrering (3.2), flyttning (3.3) och ianspråktagande med vissa exekutionsrättsliga följdfrågor (3.4).

Ianspråktagandet är en nyskapelse för att komma till rätta med den omfattande målvaktsproblematiken, som tydligt kan kopplas till den nämnda möjligheten till dubbla ägare (dvs. förekomsten av en osynlig verklig ägare samtidigt som det finns en annan ägare enligt vägtrafikregistret). Hur den nya lagen ska tolkas är inte helt tydligt i alla avseenden. Ianspråktagandet innebär samtidigt även vissa exekutionsrättsliga ”utmaningar”, eftersom den kontraintuitiva nyskapelsen innebär att något som ingår i den verkliga ägarens förpliktelseunderlag kan tas i anspråk och istället säljas för den registrerade ägarens skulder (3.4.1). Ianspråktagandet måste passa in i den exekutionsrättsliga miljön (3.4.2–3). Ytterligare en sista följdfråga är om det ianspråktaga fordonet säljs ”obelastat” eller inte (3.4.4).

Därefter följer en behandling av företrädesordningen för kostnader och skulder (3.5). Några sammanfattande kommentarer avslutar detta avsnitt (3.6).

3.2 Ägarregistrering enligt registreringsreglerna

Fram till den 1 juli 2019 reglerades ägarregistreringen i 2001 års vägtrafikregisterlag med tillhörande förordning. De har upphävts och ersatts av två lagar med tillhörande förordningar: *fordonsregistreringslagen* och *vägtrafikdatalagen*. Förstnämnda lag (och förordning) är av intresse här. Som påpekats måste de fordon som räknas upp i 5 § fordotsregistreringslagen som utgångspunkt vara registrerade i vägtrafikregistret för att få användas i trafik i Sverige. I 6–9 och 11 §§ samma lag listas undantagen, t.ex. för fordon i internationell vägtrafik i Sverige, 7 §, eller fordon registrerade i Danmark, Finland eller Norge, 8 §.

⁶⁵ Detta nämns också i prop. 2013/14:176 s. 22 f. Detta kan leda till försäkringsrättsliga problem när försäkringstagaren inte är fordonets verkliga ägare., se Sluijs, Jessika van der, När är en försäkringstagare ”verklig ägare” till en bil i försäkringsvillkorens mening?, JT 2010–11 s. 153–161.

⁶⁶ Minns det notvisa påpekandet ovan i avsnitt 2.2. Vem tycker idag om en fossilbilsägare?

⁶⁷ Se prop. 2013/14:176 s. 22 f.

Även fordonets ägare ska registreras. Detta framgår av 2:3 *fordonsregistreringsförfordningen*. Ägarbytet regleras i förordningens 5 kap. Enligt huvudregeln i 5:1 1 st. ska den registrerade ägaren och förvärvaren anmäla ägarbytet till Transportstyrelsen. Om endast en av dem anmäler ett ägarbyte ska den andre ges tillfälle att yttra sig innan en omregistrering får ske, 5:1 2 st. I 5:2 återfinns den s.k. tiodagarsregeln. En anmälan som inkommer inom tio dagar från den dag som anges i anmälan gäller från den dag som anges i anmälan. Ägarbytet kan alltså registreras retroaktivt.

Den nuvarande ägarregistreringsregeln i 5:2 *fordonsregistreringsförfordningen* med retroaktiv verkan är en kvarleva från en tid då registreringshandlingen skickades in per brev.

I den tidigare bilregistreringskungörelsen (1972:599) fanns en straffsanktionerad skyldighet att anmäla äganderättsövergången inom en vecka, se 51 § (och 90 §). Anmälan bekräftade en övergång av äganderätten och hade retroaktiv verkan.⁶⁸ Bilregistreringskungörelsen upphävdes genom 2001 års vägtrafikregisterlag med tillhörande förordning. I förarbetena presenterades statistik över sena anmälningar av äganderättsövergångar för oktober 1995 och 1996. Det handlade enligt förarbetena om ett ”stort antal fall”.⁶⁹ Trots den presenterade statistiken ansåg man att i ”de allra flesta fall uppstår inte några problem vid sådan registrering.”⁷⁰ Man konstaterade att det kunde uppstå problem med en s.k. oförsäkradperiod, men ansåg ändå att ”det inte vore lämpligt att införa någon tidsgräns för att registrera retroaktiva ägarbyten i registret.”⁷¹

Mot denna bakgrund föreslog utredningen att utkastets 10:1 vägtrafikregisterförfordningen skulle hålla fast vid den gällande registreringsplikten utan borte tidsgräns avseende retroaktiviteten, men även utan straffsanktion.⁷² Övergången av äganderätten skulle enligt 10:2 1 st. ”räknas från den dag som anges i anmälan.”

I strid med kommittén måste regeringen ha uppfattat retroaktiviteten som problematisk och den obegränsade retroaktiviteten ersattes av den s.k. tiodagarsregeln, se 10:2. Tiodagarsregeln har som påpekats vidareförts till 5:2 *fordonsregistreringsförfordningen*.

Den nämnda tiodagarsregeln har återkommande kritiserats i de målvaktsrelaterade utredningarna, inledningsvis kortfattat,⁷³ senare mer utförligt.⁷⁴ Trots detta finns den ändå kvar, numera i 5:2 *fordonsregistreringsförfordningen*.

⁶⁸ Detta framgår även av beskrivningen av rättsläget i SOU 1998:162 (Vägtrafikregistrering) s. 330.

⁶⁹ SOU 1998:162 s. 330. Det handlade om 21 300 fall med över en vecka och upp till en månad efter angiven överlåtelsedag, 2 100 antal fall som var en till åtta månader gamla och 1 100 fall som var över åtta månader gamla (motsvarande siffror för oktober 1996 var 19 850, 2 350 och 900 fall).

⁷⁰ SOU 1998:162 s. 330.

⁷¹ SOU 1998:162 s. 330 f.

⁷² Se SOU 1998:162 s. 55 och 528 f.

⁷³ Se Ds 2012:7 s. 62 och nästan identiskt formulerat i prop. 2013/14:176 s. 56.

⁷⁴ Ds 2018:33 s. 102 (polismyndighetens kritik) och 147 f. Registret bör bättre återspegla de verkliga ägarförhållandena, tiodagarsregeln ses över, noggranna identitetskontroller införas, t.ex. genom elektroniska signaturer. Detta kunde dock inte utredas inom ramen för denna utredning. Se även Ds 2020:20 s. 15, 68 och kritiken på s. 89 ff. och 94. Även här konstaterade utredaren (a Ds s. 15) att det inte ingick i utredningsuppdraget att utreda digitaliseringslösningar.

Reglerna utgår fortfarande från att det är det fysiska fordonsbeviset som ska skickas in till Transportstyrelsen. Möjlighet till direktanmälan finns i 8 kap. fordonsregistreringsförordningen. Anmälan kan idag även ske via nätet eller med hjälp av Transportstyrelsens applikation ”Mina fordon”.

De nu presenterade förfarandena ligger till grund för vem som är registrerad ägare i vägtrafikregistret och ägaruppgifterna i registret ligger sedan till grund för fordonsägaransvaret i en mängd olika författningar. Det är måhända effektivt. Samtidigt har registret som påpekats inte ambitionen att ange den civilrättsliga ägaren.⁷⁵ Själva ägarfrågan är – som också påpekats – i sig en sakrättslig fråga,⁷⁶ men mot bakgrund av de presenterade reglerna och den faktiska verkligheten, har bristerna i registreringsförfarandet kommit att utnyttjas. Det handlar kort sagt om brister avseende rättssäkerheten.

3.3 Flyttning enligt flyttningsreglerna

I *flyttningslagen* anges rättsgrunderna för flyttning av fordon. Huvudregeln återfinns i 2 § flyttningslagen⁷⁷ och kompletteras sedan den 1 juli 2014 med målvaksregeln i 2 a § i samma lag.⁷⁸ Den 1 januari 2023 trädde ändringar i kraft. Dessa är kursiverade:

”Regeringen får meddela föreskrifter om rätt för staten eller för en kommun att i vissa fall flytta ett fordon som är parkerat i strid mot föreskrifter om parkering eller stannande enligt [felparkeringslagen] eller villkor enligt [kontrollavgiftslagen], om fordonets ägare har obetalda och förfallna skulder avseende avgifter enligt samma lag under förutsättning att föreskrifterna gäller fordon vars ägare har fordonsrelaterade skulder.”

Regeringens tillämpningsföreskrifter återfinns i 2 § *flyttningsförordningen* och avseende lagens målvaksregel i 2 § 3 p. f) i nämnda förordning, av vilken framgår att flyttning får ske om fordonet:

1. ”är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering” och
2. ”fordonets ägare har skulder avseende avgifter enligt [felparkeringslagen] som uppgår till mer än 5 000 kronor.”⁷⁹

⁷⁵ Prop. 2000/01:95 s. 44 f. och 77 (som ledde till den numera upphävda vägtrafikregisterlagen); ambitionerna är inte högre i prop. 2018/19:33, se t.ex. s. 96, 165 f., och 208 (som ledde till fordonsregistreringslagen och vägtrafikdatalagen). Detta påpekas även i NJA 2018 s. 913 (920 p. 7).

⁷⁶ Se ovan i avsnitt 1.3.

⁷⁷ Bestämmelsen innebär ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om flyttning av fordon (1) ”när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl”, (2) sju dygns olovlig parkering enligt kontrollavgiftslagen (”sjudagarsregeln”), (3) efter parkering på annans mark i minst sju dygn i följd och anmaning om att flytta fordonet.

⁷⁸ Om denna, se prop. 2013/14:176 s. 53 ff. Bestämmelsen trädde i kraft den 1 juli 2014.

⁷⁹ På förordningsnivå följer givetvis anpassningar till ändringarna i lagen, se avsnitt 4.3.

Av den ursprungliga lagtexten framgick att bestämmelserna endast var tillämpliga på ”felparkering” enligt felparkeringslagen, dvs. s.k. gatumarksparkering (som är offentligrättslig), men däremot inte för s.k. tomtmarksparkering (som är privaträttslig); sistnämnda regleras av kontrollavgiftslagen. Gränsdragningen sades även vara bekant för de berörda och kritiserades även,⁸⁰ för att nu slutligen upphävas.⁸¹ I 2 a § flyttningsförordningen föreskrivs att flyttande myndighet ska meddela KFM. Pågår ett exekutivt förfarande hos KFM avseende det flyttade fordonet har det förfarandet företräde och vidare flyttningsåtgärder får inte vidtas. De får dock återupptas om fordonet inte säljs.

I flyttningslagen finns vidare regler om uppställningsplats, skrotning av fordonsvrak (3 §), hantering (4 §), underrättelse till ägaren eller kungörelse av flyttningen (5 §) och äganderättsövergång till kommun eller stat (6 §).⁸²

Fordon som förvaras på särskild uppställningsplats ”tillfaller” kommunen eller staten efter en månad från delgivning till ägaren eller tre månader från kungörelse av flyttningsbeslutet och ägaren i dessa fall inte har hämtat fordonet, eller om ägaren får anses ha uppgett sin rätt (6 § 1–3 p.). För flyttade fordonsvrak sker ”tillfallandet” omedelbart (6 § 2 st.). Den tidigare rudimentära försäljningsregeln återfinns nu i 6 a och 6 b §§.⁸³

Vidare finns regler om ägarens ersättningsskyldighet för kostnader (7 §; kostnaderna framgår av 13 § flyttningsförordningen), regler om utlämnande (8 §) och *sui generis*-tillbehörsregler om föremål på och i fordonet (9 §). Föremål ”anses vid tillämpningen av denna lag höra till fordonet”. För fordonsvrak finns en särreglering för föremål som ”inte har varit avsett att stadigvarande brukas i fordonet”. Ett sådant föremål ska behandlas enligt bestämmelserna i HittegodsL.

2023 års nyheter avseende flyttningslagen fördjupas nedan.⁸⁴

⁸⁰ Ds 2020:20 s. 77. Och ibland är gränsen inte helt tydlig och då blir det närmast slumpmässigt om fordonet kan flyttas eller inte. Bilden runt gränsdragningen är tydligt otydlig.

⁸¹ Se nedan i avsnitt 4.3.

⁸² Det självklara att lagtextens ”tillfaller” innebär en äganderättsövergång framgår explicit av 7 § 2 st. (”om äganderätten har övergått enligt 6 §”) och även av Ds 2020:20 s. 115: ”Den omständigheten att fordonet ’tillfaller’ stat eller kommun enligt 6 § [flyttningslagen] innebär en äganderättsövergång”. Se även a. Ds s. 116 som dock inte träffar helt: ”Att egendomen ’tillfaller’ staten innebär således i dessa avseenden en försäljningsrätt, men en skyldighet att redovisa överskott till rättsinnehavare. [min kurs.]” Redovisning sker givetvis till tidigare rättsinnehavare eller ägare.

⁸³ Se mer om detta nedan i avsnitt 4.3.2. Enligt den äldre regeln (men även den nya) skulle en avräkning av ägarens skulder ske efter ”tillfallandet p.g.a. flyttning. Här måste den tidigare ägaren avses. Detta är dock allt annat än klart. Här får en hänvisning till Ds 2020:20 s. 113 ff. med vidare hänvisningar räcka. Mer om detta nedan i avsnitt 4.3.3.

⁸⁴ Se avsnitt 4.3.

3.4 Nyskapelsen ianspråktagandelagen

3.4.1 Allmänt

Den 1 juli 2014 trädde *ianspråktagandelagen* i kraft. Den är en fordonsjuridisk och exekutionsrättslig *sui generis*-lösning för just den aktuella problematiken och ingick i målvaktsförfattningspaketet.⁸⁵ Ursprungligen hade en legal panträtt kopplad till fordonet som den obetalda skulden hade samband med föreslagits.⁸⁶

Lagen är kort; den innehåller endast tre paragrafer. Att den tredje paragrafen trädde i kraft 1 juli 2019 och det nya andra stycket i 2 § den 1 januari 2021 illustrerar att det handlar om ett *work in progress* för att komma till rätta med ett nyare problem. Den 3 § behöver inte mer än ett omnämnande i detta sammanhang för av den framgår endast att uppgift om KFM:s beslut ska föras in i vägtrafikregistret.⁸⁷ En del kritik har riktats mot otydligheter i lagen;⁸⁸ något enstaka frågetecken har rätats ut, men andra återstår eller bereds vidare.

Lagen gäller enligt 1 § ”rätt att ta fordon i anspråk för betalning av” vissa fordonsrelaterade skulder till stat eller kommun.⁸⁹ Av 2 § 1 st. framgår följande:

”Vid indrivning av sådana fordringar som anges i 1 § får Kronofogdemyndigheten besluta att ta i anspråk det fordon som skatten eller avgiften avser för betalning av gäldenärens skuld om

1. gäldenären saknar utmätningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulden, och
2. fordonet inte tillhör eller kan anses tillhöra gäldenären enligt bestämmelserna i utsökingsbalansen.”

Lagen möjliggör följaktligen ett ianspråktagande av ett fordon för betalning av de fordonsrelaterade skatter och avgifter, som räknas upp i 1 §. Det handlar om offentligrättsliga anspråk. Ianspråktagandet är kopplat till det fordon som fordringarna avser. För att vara tillämplig krävs vidare att gäldenären saknar

⁸⁵ Bakgrunden presenteras kortfattat i prop. 2013/14:176 s. 8 f. och lite utförligare i Ds 2018:33 s. 23 ff. Se även a.prop. s. 22 ff. om lagförslaget.

⁸⁶ Den legala panträtten hade föreslagits i Transportstyrelsens och KFM:s rapport, men hade istället blivit ett ianspråktagande i Ds 2012:7, se s. 41 ff. Ianspråktagandet föreslogs för att begränsa omfattningen av skyddet och inte ge det återverkningar i andra insolvensrättsliga situationer, se de utförligare förklaringarna i a. Ds s. 43 f. Detta återfinns även i prop. 2013/14:176 s. 32 f. (och lagrådsremissen s. 30 f.).

⁸⁷ Bestämmelsen trädde i kraft den 1 juli 2019 och förarbetena återfinns i prop. 2018/19:33. I lagstiftningsärendet ingick även fordonsregistreringslagen och vägtrafikdatalagen.

⁸⁸ Se prop. 2013/14:176 s. 30 och kritiken om bl.a. otydlighet i förhållande till UB.

⁸⁹ Det handlar i p. 1–5 om (1) felparkeringsavgift enligt felparkeringslagen, (2) trängselskatt eller avgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, (3) fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen, (4) skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, och (5) avgift enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

utmättningsbara tillgångar, 2 § 1 st. 1 p.,⁹⁰ och att fordonet *inte tillhör* eller kan anses tillhöra gäldenären enligt UB, 2 § 1 st. 2 p. Just sistnämnda aspekt är mot bakgrund av de sak- och exekutionsrättsliga grunderna i UB främmande. Normalt är det ju gäldenärens förmögenhet som utgör förpliktelseunderlaget för gäldenärens skulder.⁹¹ Ianspråktagandelagens utgångspunkt ställer detta på huvudet och är ett kontraintuitivt undantag. I grunden finns dock alltid ett utmättningsförfarande mot den registrerade ägaren, som ju enligt många lagar ansvarar för skatterna och avgifterna.⁹² I tillägg måste fordonet hittas – det är i högsta grad rörligt.⁹³

3.4.2 Tillämpningen av UB ”i övrigt”: gäller lagtexten eller finns det undantag?

Av 2 § 3 st. 1 men. framgår följande:

”I fråga om ianspråktagande enligt första stycket är i övrigt bestämmelserna om utmätning i utsökningsbalken tillämpliga.”

Ianspråktagandet kan följaktligen ”i övrigt” kopplas till utmätningen enligt UB. Den bilden förmedlar lagtexten, men lagtextbilden relativiseras sedan på olika ställen i förarbetena, där det uttalas att inte alla UB-bestämmelser ska eller kan vara tillämpliga. Följande generella uttalande i propositionen bidrar till osäkerheten⁹⁴:

”Regeringen anser därför att frågan om vilka bestämmelser i utsökningsbalken som närmare bestämt kan eller ska tillämpas måste överlåtas till rättstillämpningen.”

På ett mer konkret plan gäller det anförda exempelvis för reglerna om *beneficium*.

Beneficiefrågan var omdiskuterad bland remissinstanserna och kan både röra (1) *ianspråktagande-gäldenären* och (2) *den verkliga ägaren*. Avseende (1) förklarades ett *beneficium* inte kunna

⁹⁰ Om man följer uttalandet i prop. 2013/14:176 s. 34 (och lagrådsremissen s. 30) att ”[e]tt ianspråktagande av ett fordon endast [kommer] att bli aktuellt i ett pågående utsökningsmål hos Kronofogdemyndigheten” och då ”görs det en tillgångsundersökning” tycks bestämmelsen ange att bilen ska utmätas i sista hand (lagen åsidosätter, som Lagrådet påpekar, utmättningsordningen, se prop. 2013/14:176 bilaga 10 på s. 97), även om den ekonomiska realiteten hos den typiske målvakten troligtvis innebär att man inte kommer att hitta annan utmättningsbar egendom. Men tillgångsundersökningen har redan gjorts. Lagrådet ansåg att denna punkt borde strykas av en annan grund, se prop. 2013/14:176 bilaga 10 på s. 97, nämligen att målvaktssupplägget i sig och att fordonet lett till skulderna borde tala för att det tas i anspråk. Då slipper man även den möjliga fördröjningen en tillgångsundersökning kan innebära.

⁹¹ Det påpekades inledningsvis i avsnitt 1.2.

⁹² Se t.ex. prop. 2013/14:176 s. 38; lagrådsremissen s. 34.

⁹³ Om det och om möjligheten till skrivbords-ianspråktagande, se prop. 2013/14:176 s. 36.

⁹⁴ Prop. 2013/14:176 s. 38; lagrådsremissen s. 35.

komma ifråga, eftersom egendomen ju inte tillhör gäldenären.⁹⁵ Uttalandet får väl på något sätt sägas stämma överens med den kontraintuitiva lagens egna logik, men varför ska å andra sidan logiken gälla här? Med tanke på att UB-reglerna i övrigt ju ska gälla kunde man ju tänka sig att beneficiereglerna också gäller *mutatis mutandis*, dvs. med vederbörliga anpassningar. Att de sällan kommer att tillämpas har då att göra med att man snarare kan säga att en bil som gäldenären inte använder inte heller är något gäldenären behöver (jfr 5:1 UB). Den argumentationen är nog lättare att ta till sig än förarbetenas förment logiska. Och när ändå resultatet kommer att bli på det sättet vore det också arbetsbesparande för KFM om det undantaget reglerades i lagen.⁹⁶

Avseende (2) uttalades för det första att det inte är något KFM ”vare sig kan eller ska pröva i målet mot den registrerade ägaren”.⁹⁷ Uttalandet är i sin konstaterande formalism inte mycket till motivering. Då är de senare uttalandena, som kan ses som en *venire contra factum proprium*-invändning, en betydligt bättre motivering för att utesluta ett beneficiesskydd. Den verkliga ägaren kan inte i strid med sitt tidigare handlande – nämligen att låta någon annan uppträda som ägare – göra gällande eget beneficiesskydd som ägare. Lagrådet såg däremot detta som en fiktion och valde att tala om kringgåendeaspekterna som ett rättfärdigande av lösningen.⁹⁸

Inte heller *ägarreglerna* i 4:17–19 UB och tillhörande regler ska vara tillämpliga.⁹⁹ Det framgår i sig redan av 2 § 1 st. 1 p. (och av att uttalandet ”i övrigt” återfinns först i 2 § 3 st. 1 men.). Men en viss oklarhet om vilka regler som ska eller inte ska tillämpas råder ändå. Ett exempel som lyfts av Lagrådet är *kreditsförsäljningsfallet* i 9:10 UB.¹⁰⁰

Bestämmelsen avhandlar försäljning av utmätt gods som förvärvats med återtagandeförbehåll e dyl. Köpeskillingen måste i dessa fall täcka kreditsäljarens återstående fordran. Då kan det säljas ”obelastat”. Kreditsäljaren kan dock samtycka till en ”belastad” försäljning. Då svarar köparen för skyldigheterna enligt avtalet. Lagrådet kritiserade de motsägelsefulla uttalandena om regelns giltighet. I den slutliga propositionen förklarade regeringen att 9:10 UB är tillämplig.¹⁰¹

Det problematiska med förarbetsuttalanden som går emot eller åtminstone relativiserar lagtexten är tydligt. När det framgår att det finns undantag eller oklarheter runt hur 2 § 3 st. 1 men. ska förstås, så framstår givetvis också svaren på andra frågor som mindre säkra. Gäller lagtextens ordalydelse i det här fallet, eller finns det ytterligare undantag (med eller utan stöd i förarbetena, se det generella uttalandet i förarbetena strax ovan)? Det nu presenterade får nog anses ge åtminstone ett visst stöd åt tanken att man hade kunnat ägna lagtexten lite mer pedagogisk kraft och explicit besvara vissa givna följdfrågor och även möjliga undantag. Ianspråktagandets plats i den exekutionsrättsliga miljön hade blivit tydligare.

⁹⁵ Prop. 2013/14:176 s. 38; lagrådsremissen s. 34.

⁹⁶ Se även prop. 2013/14:176 bilaga 10 på s. 98. Tankar i den nu presenterade riktningen finner man även i a.prop. s. 39.

⁹⁷ Prop. 2013/14:176 s. 38 f.; lagrådsremissen s. 34.

⁹⁸ Prop. 2013/14:176 bilaga 10 på s. 99.

⁹⁹ Prop. 2013/14:176 s. 37 f.; lagrådsremissen s. 33.

¹⁰⁰ Se prop. 2013/14:176 bilaga 10 på s. 98.

¹⁰¹ Se prop. 2013/14:176 s. 41.

3.4.3 Tillämpningen av det som föreskrivs i annan lag om utmätning: konkurrensen med utmätning och konkurs

Den möjliga *konkurrensen med utmätning och konkurs* är ytterligare en sådan fråga som rör ianspråktagandets plats i den exekutionsrättsliga miljön. Och i tillägg en viktig sådan. I 2 § 3 st. 2 men. föreskrivs följande

”Det som föreskrivs i annan lag om utmätning tillämpas även för ianspråktagande.”

Även här kan man få ställa sig frågan om lagtexten ska förstås bokstavligen eller inte – och dessutom kanske ställa sig frågan om det som gäller för utmätning i alla avseenden passar för ianspråktagandet. Den nämnda konkurrensen med utmätning och konkurs behandlas även i förarbetena och uttalandena får sägas bekräfta att lagtexten ska förstås bokstavligen.

I konkurrensen med en *utmätning* avseende samma fordon är 8–9 §§ FRL tillämpliga.¹⁰² Ianspråktagandet ger följaktligen förmånsrätt i det utmätta fordonet och gäller som huvudregel i och med beslutet, 4:30 UB. Tidsprioriteten är avgörande.

I konkurrensen med *konkurs* (hos den verkliga ägaren) gäller 3:7–8 KonkL.¹⁰³ Har konkursbeslut meddelats får utmätning eller ianspråktagande inte ske därefter, 3:7 1 st. KonkL;¹⁰⁴ ett viktigt undantag gäller pantsäkrad egendom, 3:7 2 st. och 1:5 2 st. KonkL. Konkursen har följaktligen tidsprioritet i detta fall.

Om tidsföljden mellan förfarandena är den omvända – beslut om utmätning eller ianspråktagande tidsmässigt kommer först – ska verkställigheten som huvudregel fortgå, 3:8 1 st. 1 men. KonkL, vilket i slutändan dock inte behöver innebära att utmätningssborgenären får betalt. Ett av konkursinstitutets syften är ju som bekant att hindra kapplöpningen mellan borgenärerna.¹⁰⁵ Om utmätningssökanden inte har panträtt och förmånsrätten som nås genom utmätningen ska gå åter – med det avses återvinning enligt 4:13 och 19 3 st. KonkL – ska de influtna medlen redovisas till konkursförvaltaren.¹⁰⁶ I 3:8 2 st. KonkL behandlas förvaltarens eller annan borgenärs möjlighet att begära att verkställigheten

¹⁰² Se prop. 2013/14:176 s. 39 och 75 och lagrådsremissen s. 34 och 68.

¹⁰³ Detta nämns i prop. 2013/14:176 s. 38 (”bör”) och något utförligare på s. 75 (”kommer [...] att bli tillämpliga”) och lagrådsremissen s. 33 och 68 (med samma uttalanden). Se utförligare i Mellqvist/Welamson, Konkurs och annan insolvensrätt s. 84 ff. ang. förhållandet till utmätning (och därmed även ianspråktagande; ianspråktagandet är ju som påpekats inte en legal panträtt).

¹⁰⁴ Om utmätning ändå sker saknar den verkan. Ett undantag gäller för löneutmätning enligt 7:19 1 st. UB om utmätning för konkursboets räkning eller för underhållsbidrag (sistnämnda genom hänvisning till 7:14 1 st. 1 p. UB).

¹⁰⁵ Det påpekas exempelvis av Mellqvist/Welamson, Konkurs och annan insolvensrätt s. 85.

¹⁰⁶ Det kan notvis påpekas att en panträtt kan återvinnas enligt 4:12 KonkL. Det påpekas även av Lennander, Gertrud, Konkurslag (1987:672) 3 kap. 8 §, Karnov 2021-07-01 (JUNO) och Palmér/Savin, Konkurslagen (JUNO) kommentaren till 3 kap. 8 §.

uppskjuts.¹⁰⁷ I tredje stycket behandlas möjligheten till återgång av utmätningen och den är kopplad till avsaknaden av panträtt i första styckets andra mening. Återgången måste ske före försäljning. Det nu anförda ska också gälla för ianspråktagandet.¹⁰⁸

För den möjliga *konkurrensen med utmätning och konkurs* gäller följaktligen lagtexten (enligt förarbetena). Det nu anförda ska också gälla för ianspråktagandet och några anpassningar torde inte vara aktuella.¹⁰⁹ Sin *sui generis*-natur till trots tycks ianspråktagandet följaktligen ändå kunna inordnas i den exekutionsrättsliga miljön. Med den ursprungligen föreslagna legala panträtten hade resultatet blivit ett annat,¹¹⁰ eftersom panträtten hade haft exekutionsrättsliga återverkningar – både i förhållande till utmätning och konkurs.

3.4.4 Frågan om "(o)belastat" förvärv av "skuldbelastat" fordon: kan en ny ägare drabbas av gamla fordonsrelaterade skulder?

3.4.4.1 Allmänt

Av 2 § 1 st. ianspråktagandelagen framgår att förfarandet gäller "det fordon som skatten eller avgiften avser för betalning av gäldenärens skuld". När så har skett ska det ianspråktagade fordonet förhoppningsvis säljas och köpeskillingen användas till att avbetala skulderna. Då krävs minst en intressent och denne vill troligtvis rent konkret veta om fordonet kan tas i anspråk för tidigare fordonsrelaterade skulder eller inte – och om det får användas eller inte. Det vore knappast omsättningsbefrämjande om frågan besvaras nekande eller med att rättsläget är osäkert.

Sedan den 1 januari 2021 finns två bestämmelser som någotsånär besvarar frågan om en ny ägare drabbas av gamla skulder. I både bestämmelser trädde lagändringar i kraft den 1 januari 2023. De presenteras kursiverade. Av 2 § 2 st. 1 men. ianspråktagandelagen framgår följande:

"Ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning *eller enligt [flyttningslagen]* får inte tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen."

Och av 11 a § felparkeringslagen framgår följande:

"Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning, av ett konkursbo *eller enligt [flyttningslagen]* får det användas även om felparkeringsavgift eller förhöjd avgift, som en tidigare ägare är betal-

¹⁰⁷ Det kan enligt lagtexten ske "för att borgenärs rätt skall kunna tas till vara eller om det finns några andra synnerliga skäl för det."

¹⁰⁸ Se främst prop. 2013/14:176 s. 75.

¹⁰⁹ Se främst prop. 2013/14:176 s. 75.

¹¹⁰ Se ovan i avsnitt 3.4.1. med vidare hänvisningar.

ningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för ett fordon som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.”

Positivrättsliga svar finns numera och den som nöjer sig med det kan hoppa över de två följande avsnitten.

I det följande ska avsnittets rubrik behandlas som två separata frågor, trots att de egentligen kan sägas behandla detsamma, men möjligtvis är formulerade för olika adressater. *Först* behandlas frågan om en ny ägare kan drabbas av gamla fordonsrelaterade skulder? De två presenterade bestämmelserna står i centrum. Frågan är mer konkret och den kan sägas vara mer nordisk och fragmenterad. Därför får den inleda.

Därefter följer behandlingen av den mer abstrakta frågan – som kanske en kontinentaleuropeisk jurist hade formulerat den – om en exekutiv försäljning (eller försäljning av ett konkursbo) leder till ett ”obelastat” förvärv av det ”skuldbelastade” fordonet eller inte. Texten visar två alternativa sätt att formulera frågan och tre olika sätt att ta sig an den.

3.4.4.2 Den mer konkreta frågan

På detta ställe ska frågan besvaras på ett vanligt sätt och samtidigt anges det vara *fragmenterat*. Därför måste något sägas om sistnämnda. Att vi har en fragmenterad tillnärmning fångas upp av uttalandet att vi har en ”Issue-by-issue approach”,¹¹¹ inte mer abstrakt formulerade (meta)normer. Varje konkret fråga behandlas eller regleras för sig och för att besvara en mer abstrakt formulerad fråga måste dessa enskilda svarsfragment sammanställas till ett mer eller mindre tydligt svar. Sedan januari 2021 blir utgångspunkten för svaret de två presenterade bestämmelserna.

I de presenterade bestämmelserna finner man *två svarsfragment*. Det *första svarsfragmentet* ges i 2 § 2 st. 1 men. ianspråktagandelagen. Där förklaras det som KFM hittills har valt att utfärda intyg om, nämligen att fordonet inte kan tas i anspråk för skulder som uppstått fram till dagen för den exekutiva försäljningen.¹¹² Det är värt att notera att bestämmelsen tar sikte på exekutiv försäljning – och en sådan sker efter ianspråktagande och utmätning.^{113 114} Med den senaste

¹¹¹ Citatet från Håstad, Torgny, *Derivative Acquisition of Ownership of Goods*, ERPL 2009 s. 725–741 (725). Uttalandet tar specifikt sikte på sakrätten, men kan enligt min uppfattning anses gälla mer än så.

¹¹² Uppgiften från prop. 2019/20:67 s. 22 och Ds 2018:33 s. 112 f.

¹¹³ Se prop. 2019/20:67 s. 22 f.: ”Den som köper ett utmätt eller ianspråktaget fordon vid en exekutiv försäljning måste kunna förlita sig på att fordonet inte kan tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen.”

¹¹⁴ Ang. konkursförsäljning av lös egendom, se 8:7–10 KonkL. Exekutiv försäljning kommer ifråga för fartyg och luftfartyg, 8:8, och vid panthavares försäljning, 8:10. Se även Palmér/Savin, *Konkurslagen (JUNO)* kommentaren till 8 kap. 7 § (”Lös egendom får inte säljas exeku-

lagändringen omfattas även försäljning enligt flyttningslagen. Konkursfallet bereds vidare.¹¹⁵

Det *andra svarsfragmentet* återfinns i den nya 11 a § felparkeringslagen. Bestämmelsen reglerar numera fyra situationer: (1) exekutiv försäljning, (2) konkursbos försäljning, (3) försäljning enligt flyttningslagen och (4) fordon tillhörande ett konkursbo.¹¹⁶ För försäljningssituationerna under (1)–(3) gäller inte ett användningsförbud p.g.a. en tidigare ägares ej betalade avgifter. Detsamma gäller under (4) för ett konkursbos fordon avseende tidigare ägares, däribland konkursgäldenärens, obetalda avgifter.

I tillägg tycks 11 a felparkeringslagen genom regleringen av situation (4) ta ställning – eller åtminstone bidra med tolkningsdata – till den gamla frågan om konkursegendomen fortsätter att tillhöra gäldenären eller i och med konkursbeslutet tillhör konkursboet.¹¹⁷

I de två bestämmelserna handlar det om *olika rättsverkningar*: att utesluta ett användningsförbud hos den nya ägaren respektive att utesluta ett förnyat ianspråktagande (eller handlar det snarare om utmätning?).

Rent intuitivt kan det snarare tyckas handla om utmätning och tanken kan fastna där. Man måste dock betänka att det handlar om en kontraintuitiv exekutionsrättslig lag av *sui generis*-karaktär. Frågan om *utmätning* vs. *förnyat ianspråktagande* kan kommenteras kort. Om man rent intuitivt vill *följa utmätningsspåret* skulle man kunna anföra att lagtextens ”tas i anspråk” inte behöver förstås som en teknisk hänvisning till endast ianspråktagandelagen. Uttrycket i dess olika varianter används visserligen flitigt i lagen, men det bildliga uttrycket förekommer även i UB, emellanåt i

tivt under konkurs i andra fall än som anges i 3:8 samt 8:8 och 8:10 konkurslagen.”) och Mellqvist/Welamson, Konkurs och annan insolvensrätt s. 202. (”Också konkursförvaltaren kan emellertid beträffande beträffande egendom, till skillnad från lös sådan, utverka exekutiv försäljning, dvs. försäljning i den ordning som föreskrivs i utskönningsbalken.”)

¹¹⁵ Se prop. 2019/20:67 s. 23: ”Promemorians förslag om att ett fordon som sålts av ett konkursbo också ska undantas från ianspråktagandelagens tillämpningsområde bereds vidare inom Regeringskansliet.”

¹¹⁶ I prop. 2019/20:67 s. 18 är det också tydligt att på den tiden tre alternativa situationer behandlades, de två första i första meningen och den tredje i andra meningen: ”Liksom vid användningsförbud vid obetald fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgift bör fordonet få användas trots ett tidigare användningsförbud, sedan fordonet har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo eller om fordonet tillhör ett konkursbo”.

¹¹⁷ Denna fråga ska inte fördjupas här, men det kan noteras att bestämmelsen tycks ha hittat sin inspiration i annan fordonslagstiftning. Formuleringen rimmar väl med lagtexten i 6:2 2 men. vägtrafikskattelagen. Om bestämmelsen och bakgrunden, se Brynolf, Peder, Vägtrafikskattelag (2006:227) 6 kap. 2 §, Karnov (JUNO) (besökt 2021-10-15). Den rimmar även väl med formuleringen i 16 § 2 st. i den upphävda vägtrafikskattelagen (1973:601). Regeln om konkursbos försäljning infördes genom prop. 1985/86:92 (Om kilometerskatten). Konkursfrågan behandlas på s. 31 i a.prop. utan att äganderättsfrågan behandlas. Formuleringen rimmar även väl med de nya formuleringarna i 18 b § lag (2004:629) om trängselskatt (som trädde i kraft 1 januari 2015) och 15 § lag (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg (som trädde i kraft 1 februari 2015).

äldre språkdräkt.¹¹⁸ Man kanske även skulle kunna tillägga att bakgrunden till lagstiftningsärendet och syftet med bestämmelsen är förenliga med en sådan tolkning; man vill underlätta den vanliga omsättningen.¹¹⁹ Man kan fullfölja tankegången med att anföra att en snäv tolkning av uttrycket kopplat till ianspråktagandelagen endast skulle förhindra ett ianspråktagande vid ett nytt målvaktsförvärv. Ett ianspråktagande enligt ianspråktagandelagen kommer ju inte ifråga mot den verkliga ägaren, utan då gäller utmätning enligt UB.

Om man istället kontraintuitivt vill *följa ianspråktagandespåret* får man istället rikta blicken mot en tidigare registrerad icke-ägare och dennes kvarstående skulder avseende fordonet och mot denne kan ju endast ianspråktagandelagen tillämpas. Den nya ägaren – nu förmodligen såväl verklig som registrerad ägare – är inte betalningsskyldig för dessa skulder, men de är fortfarande registrerade på fordonet.¹²⁰ Även här kan man anföra att bakgrunden till lagstiftningsärendet och det omsättningsbefrämjande syftet med bestämmelsen är förenliga med nu gjord tolkning. Tolkningen harmonierar i övrigt väl med uttalandena i förarbetena.¹²¹ Och den nya bestämmelsen passar även systematiskt väl in; den återfinns ju i ianspråktagandelagen. Ibland är det kontraintuitiva det riktiga.

Det handlar följaktligen mycket riktigt om att utesluta ett förnyat ianspråktagande mot den tidigare målvakten, inte om utmätning mot den nya verkliga ägaren.

Vidare är formuleringen av *försäljningssätten olika* i de två lagarna.

Skillnaden i formulering mellan de två lagarna torde innebära att ett fordon som säljs av ett konkursbo eller tillhör ett konkursbo inte kan drabbas av användningsförbud, men däremot att det fortfarande kan tas i anspråk för tidigare skulder. En domstol torde knappast komma fram till att konkursbos försäljning omfattas av uttrycket exekutiv försäljning i den ena lagen, men inte den andra i och med att den ansågs måste nämnas särskilt i den ena lagen; i tillägg inte när bestämmelserna tillkommit i samma lagstiftningsärende och förarbetena även förklarar att konkursförsäljningen ska utredas vidare.

Vidare: de tre lagarna har även *olika ägarförståelse*. Återigen rör möjligheten till dubbla ägare till det. 4 § felparkeringslagen utgår från den registrerade ägaren, medan ianspråktagandelagen utgår från den verkliga ägaren samtidigt som sistnämnda lag för sin tillämpning förutsätter att gäldenären inte är den verkliga ägaren. Flyttningslagen har sedan den 1 januari 2023 ytterligare en annan ägarförståelse.¹²² Ägarsamtal kan uppenbarligen vara förvirrande – och de underlättas knappast av möjligheten till dubbla ägare (och numera även trippla ägare)¹²³.

Det nu presenterade var det *fragmenterade* och kanske typiskt nordiska *svaret* på frågan om en ny ägare kan *drabbas av gamla fordonsrelaterade skulder*? Frågan fick två nya svarsfragment och vi vet att ett fordon som säljs exekutivt

¹¹⁸ Användningen i UB ger intrycket att ta(gas) i anspråk används brett och otekniskt och bl.a. innefattar utmätning (se t.ex. 4.2 1 st. UB: ”Genom utmätning får tagas i anspråk...”; liknande i UB 7:4 1 st.) och i vissa fall närmast används synonymt (se t.ex. 4:3 2 st. UB: ”Av utmättningsbar egendom bör i första hand tagas i anspråk...”; liknande i UB 5:1 med p. 4).

¹¹⁹ Se t.ex. Ds 2018:33 s. 113.

¹²⁰ Se Ds 2018:33 exempelvis s. 79 f.

¹²¹ Se Ds 2018:33 s. 88 f., 112 f. (KFM:s uppfattning) och 188 och prop. 2019/20:67 s. 22 f.

¹²² Se nedan i avsnitt 4.3.1 och 4.3.3.

¹²³ Se nedan i avsnitt 4.3.3.

inte kan säljas exekutivt hos den nya ägaren eller drabbas av användningsförbud p.g.a. gamla skulder avseende fordonet och att sistnämnda även gäller vid ett förvärv från ett konkursbo.

Samtidigt visar det skildrade att fragmenteringens och en tillnärmning fråga för fråga också har vissa svagheter. Den innebär ju att om ett nytt lagstiftningsfragment tillkommer – förslagsvis avseende en ny avgift eller skatt, eller via ett nytt försäljningssätt¹²⁴ – måste även det innehålla regler om vad som gäller för en eventuell förvärvare av ett skuldbelastat fordon. Även om man med tiden kan anses ha arbetat fram ett induktionsgrundlag som utgångspunkt för lösningar på oregrerade fall, måste ändå ett eventuellt nytt lagstiftningsfragment innehålla klara regler, eftersom något annat inte endast skapar rättsosäkerhet, utan ett sådant ingrepp även kräver lagstöd.¹²⁵ Och ett avslutande tillägg: klara svar har man först med klara regler och de har vi ju först sedan januari 2021 och med komplettering två år senare.

3.4.4.3 Den mer abstrakta frågan

Ett försök att besvara den mer *abstrakta frågan om "(o)belastat" förvärv av "skuldbelastat" fordon* kan endast vara just ett försök att visa alternativa sätt att närma sig frågan mindre fragmenterat, i detta fall två alternativa sätt.

(1) En civilrättare skulle mot bakgrund av de senaste årens omsättningsbejakande rättspraxis i HD vilja se det ur ett *betingelse-perspektiv*, dvs. med en blick på om den eventuella belastningen också står sig mot en köpare av fordonet, kanske med beaktande av ond respektive god tro.¹²⁶ Och man skulle kanske komma fram till att belastningen inte gäller mot förvärvaren.

De fordonsjuridiska belastningarna tycks dock vara något annat, vilket redan framgår av förarbetena.¹²⁷ Att frågan diskuterades illustrerar samtidigt den fragmenterade tillnärmningen och att frågan kanske inte var klar, även om det från utredningens sida måhända framstod på det sättet. Kritik riktades också från flera remissinstanser.¹²⁸ Regeringen ansåg dock att risken för skenöverlåtelser

¹²⁴ Se nedan i avsnitt 4.3.5.

¹²⁵ Enligt RF 8:2 p. 2 och art. 1 i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna. Se även Sandstedt, Johan, Indragning av bostad eller egendom, HD:s pleniavgöranden och EMK: om pragmatism och formalism, JT 2016–17 s. 382–408.

¹²⁶ Se de olika överlåtelseförbudsmålen, bl.a. NJA 2015 s. 1040 (*De enstegstättade fasaderna II*), NJA 2016 s. 51 och NJA 2016 s. 288 (*Betalingserkläringen*). I litteraturen, se bl.a. Persson, Annina H., Betingelser – en svårfångad sakrättslig företeelse, FS Göran Millqvist, Stockholm 2019 s. 511–523 (särskilt 518 ff.) och Munukka, Jori, Avtalade överlåtelseförbud, FS Lars Pehrson, Stockholm 2016 s. 285–313.

¹²⁷ Om just överlåtelsefallet, se prop. 2013/14:176 s. 46 ff. och lagrådsremissen s. 40 ff. Detta kommenterades även av Lagrådet, se prop. 2013/14:176 bilaga 10 på s. 99 f.

¹²⁸ Se t.ex. prop. 2013/14:176 s. 46. Föreningen Sveriges Kronofogdar och KFM tycks ha antagit att en visad äganderätt – oavsett om förvärvet skedde före eller efter ianspråktagandet – skulle

var för stor för att en annan lösning skulle vara möjlig.¹²⁹ Att Transportstyrelsens register släpade efter och därför inte uppvisade aktuell status avseende fordons-skulder fick den potentiella köparen bära risken för och lösa på annat sätt.¹³⁰ Ett fordon skulle följaktligen kunna tas i anspråk för en tidigare ägares skulder avseende det aktuella fordonet; åtminstone enligt regeringen.

Samtidigt var rättsläget så oklart och otillfredsställande att KFM utställde intyg om att ett exekutivt sålt fordon inte riskerade att säljas på nytt för tidigare ägares skulder. Denna KFM-lösning bekräftades sedan genom ett klagörande i lagtextform i 2 § 2 st. 1 men. ianspråktagandelagen. Man får väl anta att belastningen tas bort i registret enligt 3 § ianspråktagandelagen.¹³¹

(2) Ett annat sätt att närma sig frågan skulle kunna vara via *försäljningssättet*. Skulle det kunna ta bort eventuella belastningar. I Tyskland är det exempelvis fallet.

Godtrosförvärv kan enligt huvudregeln inte ske efter stöld, BGB § 935 1 st. Enligt bestämmelsens andra stycke gäller detta dock inte om godtrosförvärvet sker genom en *offentlig auktion* (BGB § 383 3 st.), eller en auktion enligt BGB § 979 1a st.¹³² Vid en *exekutiv auktion* sträcker sig skyddet för förvärvaren ännu längre, eftersom denna auktion ses som ett ”statshandlande” (*Hoheitsakt*). Förvärvet sker inte från gäldenären och är utan belastningar. En tredje mans rätt avseende saken utsläcks.¹³³ En eventuell tidigare ägare har därför varken obligations- eller sakrättsliga anspråk mot förvärvaren,¹³⁴ men kan rikta anspråk mot utmätningsborgenären med stöd av obehörig vinst-reglerna i BGB § 812 (borgenären har ju erhållit betalning ur det sålda utan rättsgrund), eller skadestandsreglerna i BGB § 823 (om borgenären hade kännedom om ägarförhållandena) och mot staten enligt grundlagens (GG) art. 34 och BGB § 839. Det måste påpekas att här handlar det om civilrättsliga belastningar.

Om man vill försöka att betrakta svensk rätt ur det nu presenterade tyska perspektivet blir nästa anhalt 14 kap. UB. Av 14:1 UB framgår att ”[e]xekutiv försäljning ger köparen samma rätt till den sålda egendomen som frivillig försälj-

ha företräde, se a.prop. s. 37. Antagandet illustrerar just att lagen är konstraintuitiv och svår att få att passa in i det sak- och exekutionsrättsliga systemet.

¹²⁹ Prop. 2013/14:176 s. 48; lagrådsremissen s. 43.

¹³⁰ Genom ett utdrag ur vägtrafikregistret avseende kommande debiteringar eller genom att ställa ett villkor att säljaren ska vara för eventuella tillkommande debiteringar, se prop. 2013/14:176 s. 48 och lagrådsremissen s. 42 f.

¹³¹ Mer om det föreslagna förtydligandet i 2 § 2 st. ianspråktagandelagen nedan i avsnitt 4.3.5.

¹³² Ur rättspraxis kan hänvisas till BGH NJW 1990, 889 (dom av 1989-10-05, IX ZR 265/88). Rättssatsen (min övers.): ”Vid en frivillig och för var och en tillgänglig och offentligt tillkännagiven auktion genom en offentligt anlitad auktionsutropare kan den godtroende auktionsköparen förvärva äganderätt i ofrivilligt förlorat lösöre.”

¹³³ Se t.ex. Anders, Monika/Gehle, Burkhard/Vogt-Beheim, Carmen, i Anders, Monika/Gehle, Burkhard (Red.), Zivilprozessordnung mit GVG und Nebengesetzen, 80 uppl., München 2022, ZPO § 817 Rn. 8 f. och Damm, Maximilian, Zwangsvollstreckung für Anfänger, 13 uppl., München 2021 Rn 243.

¹³⁴ Se t.ex. Lakkis, Panajotta, 1.12.2021, BGB § 903 Rn. 231, i Gsell, Beate/Krüger, Wolfgang/Lorenz, Stephan/Reymann, Christoph (Red) beck-online Grosskommentar.

ning, om ej annat följer av vad som sägs i detta kapitel.” Av nästa paragraf framgår att den ursprunglige ägaren måste ha borgenärsskydd för att kunna göra gällande bättre rätt än exekutivköparen. Det rättsdogmatiska huvudfallets ursprungliga ägare har borgenärsskydd, däremot normalt inte den förste tvesaluköparen. Denne har endast en omsättningsskyddsägarstatus;¹³⁵ endast ett avtal finns och följaktligen saknas normalt borgenärsskydd.¹³⁶ Övriga undantag gäller viss egendom. Vi kan därför konstatera att den exekutiva försäljningen inte är ett slags statshandlande med samtidigt utsläckande av eventuella belastningar.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att varken betingelse-perspektivet eller beaktandet av försäljningssättet besvarar den mer abstrakt formulerade frågan. Båda vägarna hade varit möjliga att välja. Vår naturliga preferens ligger dock i konkreta regler och svar – och att då heller inte formulera frågan abstrakt.

3.5 Företrädesordningen för kostnader och skulder vid de olika förfarandena

Många olika kostnader kan uppkomma genom ett fordonsinnehav och den korta frågan här är bl.a. hur dessa rangordnas sinsemellan vid de olika förfarandena. Flyttningen och andra åtgärder enligt flyttningsslagen ska ersättas av ägaren, om inte ägaren gör sannolikt att fordonet fränhånts denne genom brott, 7 § 1 st. flyttningsslagen. Kostnaderna specificeras i 13 § flyttningsförordningen. En stor del av kostnaderna hamnar i slutänden ofta hos staten eller kommunen, 7 § 3 st. flyttningsslagen. Dessa detaljer är inte viktiga här.

Företrädesregler finns redan i flyttningsbestämmelserna. Sker flyttningen enligt 2 a § flyttningsslagen (och 2 § 3 p. f och 2 a §§ flyttningsförordningen) så har flyttningskostnaderna företräde framför skulderna enligt felparkeringslagen (de äldsta först), 6 § 3 st. flyttningsslagen.

En annan konkurrenssituation kan uppstå vid flyttning enligt 2 a § flyttningsslagen (och 2 § 3 p. f § flyttningsförordningen), dvs. vid flyttning p.g.a. ägarens skulder. Enligt 2 a § flyttningsförordningen ska flyttande myndighet meddela KFM. Ett exekutivt förfarande hos KFM har företräde. Att en sådan meddelandeskyldighet endast gäller enligt nämnda bestämmelse har givetvis att göra med att ägarens obetalda skulder enligt felparkeringslagen utgör flyttningsgrund och att obetalda skulder inte sällan leder till att KFM blir involverad. Att det exekutiva förfarandet har företräde innebär dock inte att förfarandets skulder har det. Istället är det så att flyttningskostnaderna har företräde även här, 8 § 1 st. 2 men. flyttningsslagen. *Ratio* bakom denna regel är att en motsatt regel

¹³⁵ Vid tillämpning av 2 § 1 st. GFL anses den förste förvärvaren redan genom avtalet bli en ägare som sedan kan förlora sin äganderätt till en senare förvärvare och även gör det (annars skulle vi inte tillämpa lagen). Ägarstatusen är i detta avseende frikopplad från borgenärsskyddsstatusen. Därför talar jag om omsättningsskyddsägare.

¹³⁶ Se notvis ovan i avsnitt 1.3 om den verkliga ägaren och tradition.

skulle kunna få myndigheter att avstå från att flytta skuldbelastade fordon för att sedan få lämna över dem till KFM och själva bli sittande med kostnaderna.¹³⁷

3.6 Sammanfattande kommentarer

Några sammanfattande punkter att ta med sig från den tämligen detaljerade skildringen:

- Ägarregistreringen kan enligt 5:2 fordonsregistreringsförordningen ske retroaktivt. Registret har inte ambitionen att ange den civilrättsliga ägaren, samtidigt som ägaruppgifterna i registret ligger till grund för fordonsägaransvaret i en mängd olika författningar. Registrerad ägare och verklig ägare kan följaktligen vara två olika personer.
- Sedan 2014 finns flyttningsregler kopplade till ägarens skulder. Flyttande myndighet måste enligt reglerna meddela KFM om en flyttning sker och ett eventuellt exekutivt ärende avseende fordonet har företräde. I lagen finns bl.a. regler om ”tillfaller”-förvärv
- Ianspråktagandelagen är den kontraintuitiva nyskapelsen. Som tillämpningsföresättning gäller att gäldenären inte är fordonets ägare – och just den aspekten går på tvärs mot de sak- och exekutionsrättsliga grunderna avseende äganderätten. Vidare behandlas frågan om tillämpningen av UB ”i övrigt”, liksom konkurrensen med utmätning och konkurs och avslutande omsättningsbefrämjande regler för förvärv av ett skuldbelastat fordon vid exekutiv försäljning och numera även efter flyttning.
- Flyttningen får stå tillbaka för ett exekutivt förfarande hos KFM, men där emot har flyttningskostnaderna företräde i det exekutiva förfarandet.

Några kommentarer om detta kan vara på sin plats. Här möter vi alltså målvaktsproblematiken genom att reglerna om ägarregistrering öppnar upp för en dold verklig ägare och en synlig registrerad ägare, dvs. dubbla ägare. Upplägget används för att undkomma det normala fordonsägandets kostnader och ansvar. I målvaktsförfattningspaketet ingick flyttningsregler kopplade till just fordonskulder, men även ianspråktagandelagen. Sistnämnde lag följer registret på så vis att de för sin tillämpning explicit utesluter den verkliga ägaren och istället riktar in sig på den registrerade ägaren (det är ju denne som formellt ådrar sig skulderna).

Det faktum att ianspråktagandelagen utesluter den verkliga ägaren är också det som går på tvärs mot de sak- och exekutionsrättsliga grunderna avseende äganderätten. Normalt utgör gäldenärens förmögenhet också dennes förplik-

¹³⁷ Se förklaringen i Ds 2020:20 s. 184 och i de ursprungliga förarbetena, prop. 2013/14:176 s. 61 och 76.

telseunderlag och det kan normalt endast tas i anspråk för gäldenärens skulder, inte för att betala någon annans skulder. Det är grundläggande. Vid tillämpning av ianspråktagandelagen används däremot den verkliga ägarens fordon för att betala gäldenärens och tillika den registrerade ägarens skulder. Den verkliga ägaren som använder sig av den registrerade ägaren som målvakt får alltså stå tillbaka. Lagstiftarens val kan ofta rättfärdigas med *venire contra factum proprium* gentemot den verkliga ägaren, men som reglerna ska förstås gäller de även mot den verkliga ägarens borgenärer i de fall ianspråktagandet sker före en utmätning mot den verkliga ägaren. Det är inte helt givet att det ska vara på detta sätt. Med ianspråktagandelagen prioriteras det allmännas fordringar framför den verkliga ägarens borgenärer.

Lagstiftaren har följaktligen valt att fortsätta på registerspåret för att på så sätt försvåra användningen av målvakter istället för att modernisera registreringsförfarandet.***

*** De fordonsrelaterade författningarnas eventuellt vedertagna akronymer används inte i bidraget. Detta p.g.a. att inte ens de mest centrala författningarna hör till vardagsjuridiken – och här handlar det huvudsakligen om de mer perifera, målvaktsrelaterade bestämmelserna. De använda författningarna återges på följande sätt: felparkeringslagen = lag (1976:206) om felparkeringsavgift; flyttningsförordningen = förordning (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall; flyttningslagen = lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall; fordonsregistreringsförordningen = förordning (2019:383) om fordons registrering och användning; fordonsregistreringslagen = lag (2019:370) om fordons registrering och användning; FRL = förmånsrättslag (1979:979); förfarandelagen = lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m.; GFL = lag (1986:796) om godtrosförvärv av lösöre; hindrandelagen = lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd; HitttegodsL = lagen (1938:121) om hittegods; ianspråktagandelagen = lag (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter; JB = jordabalk (1970:994); KonkL = konkurslag (1987:672); kontrollavgiftslagen = lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering; RF = kungörelse (1974:152) om beslutad ny regeringsform; UB = utskönningsbalk (1981:774); vägtrafikdataförordningen = vägtrafikdataförordning (2019:382); vägtrafikdatalagen = vägtrafikdatalag (2019:369); vägtrafikregisterförordningen = förordning (2001:650) om vägtrafikregister (upphävd); vägtrafikregisterlagen = lag (2001:558) om vägtrafikregister (upphävd); vägtrafikskattelagen = vägtrafikskattelag (2006:227).

Följande litteratur anges i förkortad form: Flodgren, Boel, Felparkeringsrätt – hellre fälla än fria? Del 1, JT 2019–20 s. 3–24 och Del 2, JT 2019–20 s. 306–322; Hessler, Henrik, Allmän sakrätt: om det förmögenhetsrättsliga tredjemansskyddets principer, Stockholm 1973; Lindskog, Stefan, NJA 1997 s. 418 – Lagstiftarens intentionsdjup som lagtolkningsfaktor, JT 2001–02 s. 217–221; Mellqvist, Mikael/Welamson, Lars, Konkurs och annan insolvensrätt (JUNO Version 13, 2022); Palmér, Eugène/Savin, Peter, Konkurslagen (1 juli 2021, JUNO); Sandstedt, Johan, Sakrätten, Norden och europeiseringen – Nordisk funktionalism möter kontinental substantialism, Stockholm 2013; Strömgren, Peter/Zackariasson, Laila, Sakrätt beträffande fast egendom, Stockholm 2021.