

Äganderätt, målvaktsproblematik och exekutionsrättsliga utmaningar*

Del 2

JOHAN SANDSTEDT**

4. Det bestående problemet, nyheter och *work in progress*

4.1 Inledning

I detta avsnitt ligger fokus på nyheter och det som komma ska i lagstiftningsväg. Inledningsvis ges en kort allmän presentation av nyheterna, huvudsakligen enligt den i april 2022 överlämnade propositionen (4.2).

Därefter behandlas de nyheterna i förhållande till det redan skildrade (4.3). Det handlar nästan uteslutande om ändringar i flyttningsreglerna. De har i viss mån redan presenterats. Nu ska de analyseras.

Det handlar bl.a. om ett utvidgat tillämpningsområde och legaldefinitioner (införandet av ”fordo- nets ägare” och ”fordonsrelaterade skulder”) (4.3.1), förtydligade och förbättrade regler avseende försäljning och de därmed sammanhängande frågorna (4.3.2), frågor om terminologi och koherens (4.3.3), frågan om trippla ägare kan lösa fragmenteringsproblemet (4.3.4), och på slutet presenteras följändringar i bl.a. ianspråktagandelagen avseende undanröjande av omsättningshinder (4.3.5).

I det efterföljande avsnittet riktas blicken mot *work in progress*, nämligen frågan om vägrad registrering av ett ägarbyte eller hellre ett ägarbundet användningsförbud (4.4). I utredningen skulle möjligheten att vägra ägarbyten utredas. Ett författningsförslag presenterades också i denna fråga,¹³⁹ även om utredaren själv inte stödde förslaget.¹⁴⁰ Istället föreslog utredaren bl.a. införandet av ett ägarbundet användningsförbud.

* Tidigare publicerad i JT net 2022–23 s. [95]. Artikeln 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).

¹³⁹ Se Ds 2020:20 s. 41 (avsnitt 1.6).

¹⁴⁰ Se t.ex. Ds 2020:20 s. 15, 125 och främst 129 ff.

I nästa avsnitt presenteras ytterligare *work in progress*, i detta fall en nyskarpelse på området, en lag om omhändertagande av vissa fordon (omhändertagandelagen), som även föreslås kopplas till det nämnda ägarbundna användningsförbudet (4.5). Detta viktiga förslag – vilket enligt utredaren bedömdes få ”den enskilt största effekten på målvaktsproblematiken”¹⁴¹ – har dessvärre satts på vänt till dess Transportstyrelsen har de tekniska möjligheterna att hantera det. Målvaktsproblematiken är knappast avslutad i och med detta och utredaren påpekade bl.a. att registreringsförfarandet och möjligheten till digital registrering måste ses över. I denna del lämnades dock inga förslag, eftersom det inte ingick i utredningsuppdraget.¹⁴²

Avslutande följer några sammanfattande kommentarer (4.6).

4.2 Allmänt om förslaget

I november 2020 överlämnades den knappt 250-sidiga promemorian Ds 2020:20 (Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m.). Den följdes av den drygt 50-sidiga (exkl. bilagor) prop. 2021/22:239 (Ytterligare åtgärder mot fordonsmålvakter), som överlämnades i april 2022. I korthet innehåller propositionen regler om följande:

- Ett ökat bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om flyttning.
- Möjligheten att retroaktivt ändra flyttningsförutsättningarna genom anmälan om ägarbyte tas bort.
- För återfående av ett flyttat fordon krävs att samtliga fordonsrelaterade skulder som fordonsägaren är betalningsansvarig för betalas.
- Förkortad förvaringstid innan äganderätten övergår till det allmänna (från tre månader till en).
- Om en försäljning av ett fordon förväntas ge ett överskott ska det säljas – och regler om hur försäljningsintäkterna ska användas och om redovisning av ett eventuellt överskott till den tidigare ägaren.

Propositionen följer i hög grad promemorians förslag avseende flyttninglagen och ianspråktagandelagen samt relevanta följdändringar i andra lagar, men har i tillägg kompletterat med upplysningar under hand från Transportstyrelsen och Skatteverket.¹⁴³ Ändringarna i nästa avsnitt trädde i kraft den 1 januari 2023.

¹⁴¹ Se t.ex. Ds 2020:20 s. 16.

¹⁴² Ds 2020:20 s. 15.

¹⁴³ Prop. 2021/22:239 s. 13. Upplysningarna under hand torde förklara förslagen om användningsförbud, se nedan i avsnitt 4.3.5.

4.3 De flyttningsrelaterade ändringarna

4.3.1 Flyttningslagen: utvidgat tillämpningsområde, legaldefinition och förkortad tid för ”tillfaller”-förvärv

Tillämpningsområdet för 2 a § flyttningslagen har utvidgats och numera kan flyttning ske även vid olovlig parkering enligt kontrollavgiftslagen, dvs. på tomtmark.¹⁴⁴ Det innebär att den grundläggande skiljelinjen mellan offentlig rätt och civilrätt har upphävts här. Flyttningen ska dock endast ske för betalning av s.k. fordonsrelaterade skulder enligt 1 § 1 st. 5 p. flyttningslagen. Samlingstermen ”fordonsrelaterade skulder” är ny och det handlar endast om offentligrättsliga skulder;¹⁴⁵ tomtmarken är dock inte längre en fredad zon mot ingripande enligt flyttningslagen. Förslaget innebär även en saklig utvidgning i och med att den föreslås gälla för fordonsrelaterade skulder och inte endast skulder enligt felparkeringslagen.¹⁴⁶

Vidare har legaldefinitionen ”fordonets ägare” införts för flyttningslagen, se 1 § 1 st. 4 p. För ett registrerat fordon ska det enligt flyttningslagstiftningen vara ”den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för ett beslut om flyttning”. På detta sätt rundar man den allmänna regelns retroaktivetsproblem med möjliga skenöverlåtelse som då givetvis har antedaterats.¹⁴⁷ Samtidigt förvandlas det inledningsvis presenterade målet NJA 2018 s. 913 till rättshistoria (eller makulatur).

Dessutom har tiden för ”tillfallandet” förkortats till en månad efter kungörelse, istället för som tidigare tre månader, se 6 § 1 st. 2 p. flyttningslagen.¹⁴⁸ Förvaringen på uppställningsplats är kostsam – den utgör två tredjedelar av den sammanlagda kostnaden – och belastar ofta i slutänden den verkställande myndigheten.¹⁴⁹ En viss kompensation ges enligt en tillfällig förordning.¹⁵⁰ I utkastet föreslås ett utökad kostnadsansvar för fordonsägaren.¹⁵¹ Lagrådet hade även anmärkningar mot förslagets 5 § 3 st. 2 men. flyttningslagen och påpekat att följderna är kopplade till att fordonet inte avhämtas, inte till att fordonets ägare inte har anträffats inom den givna fristen.¹⁵² Felet finns redan i den nu gällande

¹⁴⁴ Se prop. 2021/22:239 s. 25 ff. och lagförslaget på s. 8. I Ds 2020:20 s. 27 och 35 f. presenteras även ett förslag till en 2 § 9 p. flyttningsförordningen. I bestämmelsen hade felparkeringslagen kunnat nämnas för tydlighetens skull.

¹⁴⁵ Se Ds 2020:20 s. 26.

¹⁴⁶ Prop. 2021/22:239 s. 26 f. och Ds 2020:20 s. 82 ff.

¹⁴⁷ Se t.ex. prop. 2021/22:239 s. 39. Se vidare nedan i avsnitt 4.3.3.

¹⁴⁸ Prop. 2021/22:239 s. 28 f.

¹⁴⁹ Se Ds 2020:20 s. 94 ff. och 101 ff. om statistik och kostnader.

¹⁵⁰ Se förordning (2018:1594) om bidrag till kommuner för kostnader för flyttning, uppställning och skrotning av vissa fordon.

¹⁵¹ Se Ds 2020:20 s. 104 ff. Detta berör ändringar på förordningsnivå och behandlas av naturliga skäl inte i propositionen.

¹⁵² Prop. 2021/22:239 bilaga 4 på s. 72.

lagtexten. Regeringen avfärdade den sakligt sett korrekta kritiken,¹⁵³ väl enkelt enligt mitt tycke.¹⁵⁴

4.3.2 Flyttningslagen: försäljning, kostnadstäckning, avräkning, redovisning av eventuellt överskott och kort om företräde

Den tidigare gällande regeln i 6 § 3 st. flyttningslagen gällde endast efter flyttning enligt 2 a §. Ordalydelsen kunde antyda att det är *värdet* (och inte betalningen) som skulle användas till kostnadstäckning enligt 7 § och eventuellt tillgodoräknande genom avräkning av ägarens felparkeringsskulder (de äldsta först).

I promemorian föreslogs att försäljningsregeln skulle bli flyttad till en ny 6 a § flyttningslagen. Regeln hade fått ett utvidgat tillämpningsområde och innebar därför även en förbättring och ett förtydligande av rättsläget. I propositionen togs det hela ytterligare några steg. Efter Lagrådets synpunkter valde regeringen att dela upp regeln på två skilda paragrafer – ett av Lagrådets argument var att ”det blir smått obegripligt att i första stycket tala om att ett fordon har tillfallit kommunen eller staten och sedan i andra stycket tala om fordonets ägare, och då avse någon annan än kommunen eller staten”.¹⁵⁵ Försäljningen ska därför regleras i 6 a § och avräkning och eventuell redovisning i 6 b §. Av den nya 6 a § framgår följande:

”Om en försäljning kan förväntas ge ett överskott efter avräkning av kostnaderna enligt 7 §, ska ett fordon som har tillfallit kommunen eller staten säljas.”

I 6 a § är tillämpningsområdet utvidgat och gäller oberoende av flyttningsgrund. En försäljningsplikt föreligger om ett överskott kan förväntas efter avräkning av kostnaderna enligt 7 §, dvs. flyttningskostnaderna. Däremot ströks promemorians förslag om att en skrotning av fordonet skulle ske om ett överskott inte

¹⁵³ Prop. 2021/22:239 s. 25: ”Regeringen konstaterar emellertid att de två paragrafernas utformning, såvitt framkommit, hittills inte har lett till några tillämpningsproblem och att det saknas tillräckligt underlag för att göra några justeringar.”

¹⁵⁴ Man kan ju inledningsvis fråga vilken empiri regeringen har för sitt uttalande att den bristande överensstämmelsen ”såvitt framkommit, hittills inte har lett till några tillämpningsproblem”. I direkt anslutning uttalas vidare ”att det saknas tillräckligt underlag för att göra några justeringar”. Lagrådets påpekande om att lagstiftningen är inkorrekt skulle enligt mig kunna vara grund nog. Om det är meningen att lagstiftning ska tas på allvar borde även lagstiftaren (i detta fall visserligen regeringen) ta lagstiftningsuppdraget på allvar. Till det hör bl.a. lagtext som logiskt sett hänger ihop. Om utkastets text ska kvarstå behövs även en regel i 6 § som reglerar vad som gäller om ägaren anträffas. Ett avslutande legitimt antagande om tillämpning av lagtext måste ju ändå få vara att det är lättare att tillämpa korrekta och logiska regler än motsatsen, även om svenska jurister är vana vid att tillämpa bristfällig lagtext. Risker för tillämpningsfel måste dock antas vara större med dålig lagtext.

¹⁵⁵ Prop. 2021/22:239 bilaga 4 på s. 73.

kunde väntas (se promemorians 6 a § 3 st.). Ingen skrotningsplikt föreligger och det står följaktligen ”tillfaller”-ägaren fritt att välja hur man i andra fall ska förfara med fordonet.¹⁵⁶

I 6 b § regleras som påpekats avräkning och eventuell redovisning. Reglerna gäller såväl när försäljningsplikt föreligger som när en frivillig försäljning sker. Av regeln framgår vidare att det är *betalningen* (och inte värdet) som ska användas till tillgodoräkandet genom avräkning av kostnaderna enligt 7 § – och vid en försäljning efter flyttning enligt 2 a § därefter de fordonsrelaterade skulderna (de äldsta först). Ett eventuellt kvarvarande belopp ska betalas ut till ”fordonets ägare”.

De införda uttryckliga och heltäckande reglerna avseende hanteringen av ett eventuellt överskott är som påpekats även en klar förbättring och ett förtydligande av rättsläget, eftersom den tidigare gällande 6 § 3 st. saknade en uttrycklig regel om vem ett eventuellt överskott skulle tillfalla; lagtexten behandlade som påpekats endast avräkningen efter en försäljning enligt 2 a §, men inte någon redovisningskyldighet avseende ett eventuellt överskott. Även om en explicit regel saknades, gav förarbetena stöd för en sådan regel avseende flyttning enligt målvaktsregeln.¹⁵⁷ Trots förarbetsuttalandet hade det ändå ansetts oklart vem som avsågs med fordonsägaren.¹⁵⁸ För övriga flyttningsgrunder hade en praxis utvecklats där ett eventuellt överskott ansågs tillfalla den verkställande myndigheten.¹⁵⁹

Det nu anförda och logiken talar för att det bör framgå att ett eventuellt överskott ska utbetalas till fordonets *tidigare* ägare – åtminstone i denna rättsliga kontext.¹⁶⁰ Den lösningen rimmår också väl med de exekutionsrättsliga grunderna i UB enligt vilka ett eventuellt överskott i utmätningsskottet ska redovisas till gäldenären. I fordonssammanhanget kan det tyckas vara slumpmässigt om fordonet säljs med stöd i flyttningsslagen eller exekutivt av KFM och en sådan skillnad som den nu redovisade är svår motiverad.¹⁶¹ Sammanfattningsvis ska redovisning av ett eventuellt överskott ske. Redovisningsborgenären skiljer sig dock åt beroende på förfarande: vid flyttning ska redovisningen ske till ”fordonets ägare” enligt den föreslagna legaldefinitionen i 1 § 1 st. 4 p. medan det vid ianspråktagande eller utmätning ska ske till den verkliga ägaren.¹⁶²

¹⁵⁶ Se författningskommentaren i prop. 2021/22:239 s. 48.

¹⁵⁷ Se prop. 2013/14:176 s. 59: ”Är fordonets värde högre än skulderna tillställs överskottet *fordonets ägare*. [...] Enligt det lämnade förslaget ska ett eventuellt övervärde tillgodoräknas *fordonsägaren*” [mina kurs.].

¹⁵⁸ Se Ds 2020:20 s. 114 och kort i prop. 2021/22:239 s. 30.

¹⁵⁹ Se främst Ds 2020:20 s. 114 med vidare hänvisningar.

¹⁶⁰ Se Lagrådets kommentar i anledning av promemorians förslag om att reglera försäljning och avräkning samt eventuell redovisning i samma paragraf ett par stycken tidigare. Se även nästa avsnitt om just de terminologiska aspekterna.

¹⁶¹ Det konstateras f.ö. även i Ds 2020:20 s. 113.

¹⁶² Se även Ds 2020:20 s. 113 och prop. 2013/14:176 s. 41 (om ianspråktagandet). Det får notvis påpekas att prop. 2021/22:239 s. 31 är en aning vag om vem som är rätt betalningsmottagare.

Vad slutligen gäller flyttningsreglernas företrädesordning,¹⁶³ så ändras egentligen ingenting mer än att den ansvarige är ”fordonets ägare” enligt legaldefinitionen och att utlämnanderegeln i 8 § 2 st. flyttningslagen inte är kopplad endast till skulder enligt felparkeringslagen, utan till ”fordonsrelaterade skulder”.

4.3.3 Flyttningslagen: om terminologi och koherens – och trippla ägare

En tydlig och enhetlig terminologi underlättar inte bara kommunikationen, utan kan även bidra till koherens.¹⁶⁴ Det kan inledningsvis konstatera att det nu historiska rättsläget tycks ha varit oklart och hade tydlig förbättringspotential. Detta har redan presenterats. Här handlar det om att få sakerna att hänga ihop någotsånär logiskt och det handlar i det följande om *tre olika regelkomplex* avseende i huvudsak samma rättsliga frågor och sammankopplat med detta även terminologiska frågor. I samtliga fall handlar det om en inledande ”tillfaller”-ägarerätt och de efterföljande frågorna om tillgodoräknande och om vem ett eventuellt överskott ska redovisas till.

Enligt den *tidigare gällande ordningen* hade kommunen eller staten blivit ägare till fordonet och om flyttningen skedde enligt 2 a § flyttningslagen skulle – efter det att kostnaderna enligt flyttningslagen täckts – värdet ”tillgodoräknas ägaren genom avräkning mot dennes obetalda och förfallna avgifter enligt [felparkeringslagen] [min kurs].” I och med att fordonet enligt det nyss anförda hade tillfallit kommunen eller staten vore det i den här rättsliga kontexten en logisk förbättring om lagtexten istället talade om fordonets *tidigare* ägare.¹⁶⁵ Av de efterföljande orden blir det hela dock mer begripligt. Otydligheten kvarstod dock avseende den då oreglerade frågan om redovisning av ett eventuellt överskott efter en försäljning, vare sig det handlade om flyttning enligt 2 a § flyttningslagen eller inte. I detta fall bidrog dock *Den flyttade bilen* NJA 2018 s. 913 till oklarhet, eftersom HD i det målet förklarade att det i nämnda bestämmelse handlade om fordonets verkliga ägare och inte den registrerade ägaren, som 6 § tycks ta sikte på. Och kommunen eller staten var ju den verkliga ägaren genom ”tillfaller”-förvärvet. Den s.k. rättstillämpningen får korrigeras ologisk lagstiftning – ibland går det bra och ibland inte. Här kan påminnas om oklarheterna i nuvarande hanteringspraxis; frågan om överskott har exempelvis hanterats på olika sätt, och det talar ändå för vikten av tydlig terminologi.

Bedömningen av *promemorians lagförslag* med försäljning, avräkning och nu även redovisning i en och samma paragraf smittas av samma kritik. Även Lagrådet var som påpekats kritiskt. I det första stycket regleras försäljningen

¹⁶³ Se avsnitt 3.5.

¹⁶⁴ Om de terminologiska diskussionerna, se från senare tid exempelvis Unnersjö, Alexander, *Regressrätt – Begreppet regressrätt och solidarregress*, Stockholm 2021 s. 20 ff. Han framhäver bl.a. kommunikationsaspekterna.

¹⁶⁵ Detta noteras f.ö. även i Ds 2020:20 s. 114.

och där påminns om ”tillfaller”-förvärvet och i det andra stycket följer avräkning och eventuell redovisning till ”fordonets ägare” (och även ordet ”fordonsägarens” förekommer i stycket). En teoretisk och formalistisk kritik kanske någon invänder – trots äganderättsövergången. Här kan man även inflika att det har tillkommit en legaldefinition av ”fordonets ägare”: ”den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för beslut om flyttning”. Fordonets ägare vore då fordonets ägare också när denne inte längre är det rent logiskt; att allt är reglerat i samma paragraf stör onekligen läsningen.

Den slutliga lagtexten med försäljningen i 6 a § och avräkning samt redovisning i 6 b § är en tydlig förbättring. På det sättet blir det lättare att hantera ”tillfaller”-förvärvet för sig och legaldefinitionens ”fordonets ägare” som en specifik definition för flyttningslagen och utan vidare ambitioner att säga något om äganderätten (hur märkligt nu detta uttalande än kan låta). Rent rättsligt blir kommunen eller staten verklig ägare, närmast har vi sedan tidigare den registrerade ägaren och i tillägg ”fordonets ägare” utan retroaktivitet i flyttningslagen.

Sammanfattningsvis och förtydligande kan följande konstateras. Genom den slutliga lagtexten går vi hypotetiskt från dubbla till *trippla ägare*: (1) den *verkliga ägaren*. Vid ”tillfaller”-förvärv blir kommunen eller staten verklig ägare. Sedan har vi två möjliga ägare kopplade till fordonsregistret, vilket som bekant inte har ambitionen att ange den verkliga ägaren,¹⁶⁶ nämligen (2) nyheten *flyttningslagsägaren*, dvs. ”fordonets ägare” enligt legaldefinitionen i 1 § 1 st. 4 p. flyttningslagen och i tillägg (3) den senare *registrerade ägaren*, dvs. en möjlig köpare innan flyttningen ägde rum, men som enligt den s.k. tiodagarsregeln med retroaktivitetsverkan ska registreras som ägare fr.o.m. det angivna datumet för förvärvet förutsatt att anmälan kommer in inom tio dagar, 5:2 fordonsregistreringsförordningen.

4.3.4 Flyttningslagen: *trippla ägare som lösning på fragmenteringsproblemet?*

Vad finns då att säga om fragmenteringen och de trippla ägarna? Målvaktsproblematiken har möjliggjorts av ett otillfredsställande registreringsförfarande, dels avseende den bristande kontrollen av vem som registreras, dels genom tiodagarsregeln.¹⁶⁷ I och med att förpliktelser och ägaransvar kopplas till den registrerade ägaren har man öppnat upp för en fragmentering av ägandet genom två ägare; en verklig ägare och en registrerad ägare. Vid ett ingripande mot den registrerade ägaren kan denne dra nytta av nästa brist och göra gällande att for-

¹⁶⁶ Det påpekades redan i avsnitt 1.3 och ges lite mer utrymme i avsnitt 3.2.

¹⁶⁷ I *Den ofrivillige bilägaren* NJA 2019 s. 480 mötte vi en person som felaktigt hade fått 119 bilar registrerade på sig, se ovan i avsnitt 2.2.

donet redan har överlåtits, men att överlåtelsen ännu inte har hunnit registreras. Någon gång stämmer det säkert, men ofta handlar det om skenavtal.

I sammanhanget kan det även konstateras att det hittills funnits få fördelar med att vara registrerad ägare.¹⁶⁸ Fördelen med nyregleringens vidare fragmentering genom en särreglering – istället för att på ett generellt plan åtgärda en brist, så skapar man en undantagsregel för en speciell situation – är inte endast att den möjliggör flyttning och försäljning av ett skuldbelastat fordon, utan även att den därigenom också skapar ett incitament för att synliggöra det egna ägandet; att vara registrerad ägare ger skydd och det är en tydlig fördel. Förslaget kommer förhoppningsvis göra användandet av fordonsmålsvakter mindre attraktivt. Men, och detta är ett viktigt men, det nu sagda förutsätter givetvis att dessa redskap i lagstiftningen även används. Rättsregler är ju som påpekats inte självutförande utan måste upprätthållas genom det allmänna.

Man kan tycka att lösningen är pragmatisk samtidigt som den inte är särskilt vacker.¹⁶⁹ Ytterligare fragmentering som lösning på ett problem som har sin grund i att gällande regler varit bristfälliga och inte upprätthållits och därmed möjliggjort fragmentering. Paradoxalt nog kan denna ytterligare fragmentering i lagstiftningen kanske bidra till mindre fragmentering i fordonsägandet.

Finns det några andra problem med fragmenteringen och hur ska de i sådana fall hanteras? I förhållande till den verkliga ägarens borgenärer bör de verkliga ägarförhållandena få genomslag.¹⁷⁰ Här kan påminnas om att 2 a § flyttningsförrordningen föreskrivs att flyttande myndighet ska meddela KFM och att det exekutiva förfarandet har företräde.¹⁷¹ I andra fall handlar det troligtvis endast om den verkliga ägarens intressen och en sådan invändning bör återigen kunna bemötas med *venire contra factum proprium*. Situationen hade kunnat undvikas

¹⁶⁸ Jfr med uttalandena om bl.a. fastighetsrätten ovan i avsnitt 1.2.

¹⁶⁹ Se behandlingen av frågan i prop. 2021/22:239 s. 20 ff. och Ds 2020:20 s. 88 ff.

¹⁷⁰ Se redan avsnitt 1.3 och avslutande i avsnitt 5.3.1.

¹⁷¹ Om det exekutiva förfarandet inte hade företräde kunde en meddelandeskyldighet tyckas vara poänglös. Temat behandlades något mer utförligt ovan i avsnitt 3.3. Vad som gäller i förhållande till konkurs framgår inte explicit, men med tanke på behandlingen av ianspråktagande respektive utmätning i förhållande till konkurs hos den verkliga ägaren borde man kunna anförä att eftersom det exekutiva förfarandet har företräde framför flyttningen och konkursen till resultatet har företräde framför de exekutiva förfarandena, så borde ett eventuellt överskott nog redovisas till den verkliga ägarens konkursbo. Det uttalandet bygger dock på att man godtar en prioritet för de fordonsrelaterade skulderna kopplat till flyttningen. Och vad är rättsgrunden för ett sådant antagande? Det skulle antingen kunna vara ett ”tillfaller”-förvärv enligt 6 § flyttningsslagen och innan det sker enligt 8 § 2 st. i samma lag. Prop. 2013/14:176 s. 76 f. talar om en ”möjlighet att kvarhålla fordonet” tills betalning sker eller ett förvärv enligt 6 §. Berg, Ulf, Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, 8 §, Karnov 2018-07-21 (JUNO) uttalar att flyttande myndighet har ”s.k. retentionsrätt i fordonet till säkerhet för att kostnaderna för åtgärden betalas.” Ceder, Maria/Olsson, Erik/Römbo, Eva/Ståhl, Åsa, Trafikkommentarer, (JUNO Version 11, 2022-09-19) Lagen om flyttning av fordon i vissa fall 8 § återger vad som framgår av a.prop. Se därmed 4 § 3 p. FRL.

om den verkliga ägaren hade låtit registrera sin äganderätt, vilket denne ju även är skyldig att göra.

På sikt är det givetvis önskvärt att fragmenteringen åtgärdas. Men att reformera registreringsförfarandet och att få det att bättre stämma överens med de verkliga förhållandena (och avskaffa tiodagarsregeln) får vara föremål för en senare utredning.¹⁷²

4.3.5 Upphävande av möjliga omsättningshinder

De möjliga omsättningshindren rör enligt förarbetena och nuvarande lagstiftning risken för att ett exekutivt förvärvat fordon antingen kan tas i anspråk hos förvärvaren eller att användningsförbud gäller för fordonet.¹⁷³ För den första gäller numera att regeln i 2 § 2 st. i anspråktagandelagen om att ett fordon inte kan tas i anspråk efter en exekutiv försäljning även vid försäljning enligt flyttningslagen.¹⁷⁴ Konkursfallet tar utredningen inte ställning till.¹⁷⁵ Vidare har en ny mening infogats i 2 § 2 st. enligt vilken ”[d]en myndighet som har sålt fordonet ska till Transportstyrelsen lämna uppgifter om överlåtelsedatum och om att fordonet inte kan tas i anspråk för vissa skulder.”¹⁷⁶

Med tanke på det som anfördes i avsnitt 3.4.4.2 krävs aktivitet från lagstiftaren om försäljning enligt flyttningslagen även ska utesluta användningsförbud. I propositionen föreslogs därför följdändringar avseende fordonsskatt, trängselskatt, infrastrukturavgifter och felparkeringsavgifter.¹⁷⁷

¹⁷² Det påpekas som bekant i promemorian, se ovan i avsnitt 4.1.

¹⁷³ Se ovan i avsnitt 3.4.4.

¹⁷⁴ Hänvisningen i utkastet sker till den nu gällande 6 § och inte till den föreslagna 6 a § flyttningslagen. Se även Ds 2020:20 s. 187 ff. Detta har rättats till i propositionen. I lagförslaget hänvisas endast till flyttningslagen.

¹⁷⁵ Se Ds 2020:20 s. 188: ”Ett förslag som omfattar även en konkursförvaltares försäljningar av skuldbelastade fordon hade enligt utredaren varit mer konsekvent och tydligare för den enskilde. Det nuvarande uppdraget omfattar emellertid endast försäljningar med stöd av 6 § [flyttningslagen], varför det tidigare framförda förslaget inte läggs fram på nytt.”

¹⁷⁶ Om bakgrunden, se Ds 2020:20 s. 189 och prop. 2021/22:239 s. 32.

¹⁷⁷ Detta föreslogs inte i promemorian och torde ha tillkommit efter nämnda upplysningar under hand från Transportstyrelsen och Skatteverket. Kort om detta i prop. 2021/22:239 s. 33. Det handlar om föreslagna ändringar i 6:2 1 men. vägtrafikskattelagen, 18 b § lagen (2004:629) om trängselskatt, 15 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och 11 a § felparkeringslagen.

4.4 Vägrat ägarbyte eller hellre ett ägarbundet användningsförbud?

4.4.1 *Det önskade förslaget om vägrat ägarbyte – och argumenten mot detta*

Angående möjligheten att vägra registrera ägarbyte – antingen vid stort fordonsinnehav eller stora fordonsrelaterade skulder – var utredaren som bekant negativ, men ett förslag skulle ändå presenteras. Detta återfinns i avsnitt 1.6 i promemorian. Utredarens alternativa författningsförslag med ett ägarbundet användningsförbud återfinns i kap. 2 i promemorian.¹⁷⁸

Problemen med att införa regler om vägrad ägarregistrering ansågs vara flera.¹⁷⁹ För det *första* riskerar antalet fordonsmålvakter att öka genom att överlåtaren förblir ägare och därmed en ofrivillig målvakt, för det *andra* att detta skulle kunna påverka begagnatmarknaden negativt genom en godkänd ägarregistrering som tydligt formaliakrav vid sidan av överlämnandet, för det *tredje* att vägtrafikregistret riskerade att bli än mer bristfälligt och för det *fjärde* att en ny möjlighet att vägra registrera ett ägarbyte inte bedömdes ”få någon effekt på den kriminella användningen av fordonsmålvakter”.¹⁸⁰

I promemorian föreslogs därför inte att ett stort fordonsinnehav skulle vara en grund för att vägra registrera ett ägarbyte,¹⁸¹ men däremot omfattande fordonsrelaterade skulder; ett förslag skulle som bekant presenteras.¹⁸² En lämplig plats för den enligt utredaren olämpliga regleringen vore en ny 5:7 a fordonsregistreringsförordningen.¹⁸³ Det kan påminnas om en föreslagen möjlighet att medge undantag från att vägra registrera ett ägarbyte, se 15:7 p. 7 och 15:8 i nämnda förordning.

4.4.2. *Promemorians förslag om ett ägarbundet användningsförbud*

Istället för att vägra registrera ett ägarbyte, med de ovan nämnda problemen, föreslog utredaren att en möjlighet till ett ägarbundet användningsförbud skulle införas och kopplas till omfattande fordonsrelaterade skulder. Av förslaget lagtext i 26 a § fordonsregistreringslagen framgår följande:

”Ett registrerat fordon får endast användas om den registrerade fordonsägaren betalar sina fordonsrelaterade skulder inom föreskriven tid. Ett sådant ägarbundet användningsförbud inträder när den

¹⁷⁸ Ds 2020:20 s. 125.

¹⁷⁹ Se Ds 2020:20 s. 129 ff. för det följande.

¹⁸⁰ Ds 2020:20 s. 133.

¹⁸¹ Se Ds 2020:20 s. 134 ff.

¹⁸² Se Ds 2020:20 s. 136 ff.

¹⁸³ Ang. författningsdiskussionen, se Ds 2020:20 s. 144 där det påpekades att andra vägransgrunder redan fanns i förordningen.

totala skulden uppgår till mer än 50 000 kr. I den totala skulden ska inte räknas in skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Ett fordon som omfattas av ett användningsförbud enligt första stycket kan omhändertas med stöd av lagen (2021:000) om omhändertagande av vissa fordon.

Ett ägarbundet användningsförbud gäller till dess att

1. fordonsägarens totala skuld är betald, eller
2. ett ägarbyte av fordonet har registrerats.”

Det första styckets första mening kan tyckas väl läroboksaktig, men får ses som en påminnelse om *fordonsbundna* användningsförbud i olika lagar.¹⁸⁴ Därefter följer det *ägarbundna* användningsförbudet, ytterligare en nyskapelse.¹⁸⁵ Det ska inträda när den registrerade ägarens skulder överskrider 50 000 kr. När det har skett ska fordonet kunna omhändertas enligt den föreslagna omhändertagandelagen. När väl ett användningsförbud har inträtt gäller det tills skulden är helt betald,¹⁸⁶ eller ett ägarbyte avseende fordonet har registrerats. Användningsförbudet är ju i detta fall *ägarbundet*.¹⁸⁷

4.5 Ytterligare en nyskapelse: omhändertagandelagen

4.5.1 Allmänt

Sist ut i behandlingen är den fordonsjuridiska nyskapelsen omhändertagandelagen. Enligt utredaren bedömdes det föreslaget få ”den enskilt största effekten på målvaktsproblematiken”.¹⁸⁸ Denna del av promemorian bereds som bekant vidare inom Regeringskansliet. Regeringen anser att sådana bestämmelser ”bör införas så snart som möjligt” och grunden till att förslaget inte läggs fram nu är helt enkelt att de tekniska lösningarna hos Transportstyrelsen först måste vara på plats.¹⁸⁹

Lagförslaget innehåller sammanlagt 20 paragrafer och det är, med utredarens ord ”till stora delar utformat med hindrandelagen och flyttningslagstiftningen som förebilder.”¹⁹⁰ Här ges endast en kort överblick över centrala punkter i lagen; de processuella bestämmelserna (15–19 §§), bestämmelsen om protokoll

¹⁸⁴ Se bl.a. avsnitt 4.3.5. *in fine* om dessa lagar.

¹⁸⁵ Ordet ”sådan” bör dock strykas. Det tillför inget, utan förvirrar bara i och med att första meningen inte behandlar ett ägarbundet användningsförbud, utan endast (fordonsbundna) användningsförbud.

¹⁸⁶ Inte endast till en nedbetalning under 50 000 kr, se diskussionerna i Ds 2020:20 s. 150.

¹⁸⁷ Det kan notvis noteras att ett glapp kan uppstå p.g.a. olika ägarförståelse i de olika lagarna. I denna lag med tillhörande förordning gäller tiodagarsregelns retroaktivitetsproblem medan däremot den föreslagna omhändertagandelagen likt förslaget till flyttningslagen laborerar med ”fordonets ägare” utan retroaktivitetsmöjligheter.

¹⁸⁸ Citatet från Ds 2020:20 s. 16. Se även liknande uttalande på s. 157.

¹⁸⁹ Prop. 2021/22:239 s. 33 f.

¹⁹⁰ Ds 2020:20 s. 159.

(14 §) och om bemyndigande (20 §) förbigås därför helt – liksom bestämmelsen om behovs- och proportionalitetsprinciperna (5 §).

4.5.2 Tillämpningsområde och definitioner

Lagens tillämpningsområde anges i 1 § 1 st. och blir mer konkret i 3 § 1 st.:

”Polismyndigheten får omhänderta ett fordon om

1. fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kr, eller
2. fordonet omfattas av ett ägarbundet användningsförbud enligt 26 a § [fordonsregistreringslagen].”

Lagen bemyndigar Polismyndigheten att omhänderta ett fordon och ingripandet är kopplat till att ”fordonets ägare” (som definieras i 2 § 2 p. och förstås på samma sätt som i nyregleringen i flyttningslagen, dvs. utan retroaktivitet) har ”fordonsrelaterade skulder” (som definieras i 2 § 1 p. och förstås på samma sätt som i flyttningslagen) överstigande 50 000 kr, eller att ett ägarbundet användningsförbud gäller för fordonet enligt förslaget till 26 a § fordonsregistreringslagen.

Villkoren i bestämmelsens två punkter tycks säga det samma. De är mycket riktigt alternativa. Den första punkten är skriven för en rättslig kontext utan ett ägarbundet användningsförbud medan den andra punkten är skriven med utgångspunkt i att ett sådant införs.¹⁹¹

Omhändertagandet kan ske också om föraren inte är ”fordonets ägare” och det är inte heller platsbundet, utan kan såväl ske av fordon i trafik som när det är parkerat.¹⁹² Lagen kan följaktligen vara parallellt tillämplig med flyttningslagen och då får Polismyndigheten välja med stöd av vilka regler fordonet omhändertas eller flyttas. Det kan tala för att reglerna i väsentliga avseenden bör ha liknande innehåll.

4.5.3 De centrala punkterna i lagförslaget

Nedanstående skildring följer huvudsakligen strukturen i lagutkastet. Gällande *tillbehör* finns en bestämmelse om föremål som finns på eller i ett fordon i 1 § 2 st. Regeln är identisk med den i flyttningslagen. Föremålen anses vid tillämpningen av omhändertagandelagen höra till fordonet. Däremot saknas flytt-

¹⁹¹ Se Ds 2020:20 s. 160 och 236.

¹⁹² Ds 2020:20 s. 161. Ang. föraren framgår det indirekt av 4 § 3 st.

ningslagens särreglering om föremål som ”inte har varit avsett att stadigvarande brukas i fordonet” med vidare hänvisning till Hittegodsl.¹⁹³

Även *skrotningsreglerna* skiljer sig åt. Enligt 4 § får skrotning av fordonet ske om värdet understiger en femtedel av prisbasbeloppet. Av 3 § flyttningslagen framgår att fordonsvrak ska skrotas. Enligt propositionens förslag styrs hanteringen av övriga fordon inte av om överskott väntas eller inte (se den nya 6 a § flyttningslagen).

En skyldighet att *underrätta KFM* om ett omhändertagande gäller enligt 3 § 3 st. – som enligt 2 a § flyttningsförordningen. Det exekutiva förfarandet hos KFM har även här företräde. Däremot saknar omhändertagandelagen en explicit regel om företräde för *omhändertagandekostnaderna* (sådana uppstår, se 8 §). Vid flyttning har dessa kostnader som bekant företräde (8 § 1 st. 2 men. flyttningslagen), trots att det exekutiva förfarandet som påpekats i sig har företräde.¹⁹⁴

Underrättelse och eventuell delgivning om omhändertagande eller skrotning regleras i 6 §. Föraren och ”fordonets ägare” ska underrättas och om sistnämnde inte kan anträffas, ska Polismyndigheten kungöra underrättelsen genom anslag i sina lokaler. Genom kungörelsen anses ”fordonets ägare” vara delgiven inom en månad från kungörelsen. Inspirationskällor är i detta fall 11 § hindrandelagen och angående delgivningen 5 § flyttningslagen.

”*Fordonets ägare*” ansvarar för *omhändertagandekostnaderna*, 8 §, och fordonet behöver inte lämnas ut innan kostnaderna och de fordonsrelaterade skulderna är betalade, 9 §.

”*Tillfaller*”-förförväret i 10 § 1 p. har sin förlaga i 6 § 1 st. 1 p. flyttningslagen. Det sker en månad efter delgivning enligt 6 §, eller senare enligt lagakraftvunnet beslut från domstol, 10 § 2 p. Efter ett ”tillfaller”-förförvärv ska fordonet hanteras enligt förfarandelagen. Detsamma gäller om ett omhändertagande upphör, men fordonet inte hämtas ut, 12 § 2 st. Om ett *omhändertagande upphör* (se 7 §) ska fordonet lämnas ut (till den det togs från, om det inte finns särskilda skäl att lämna ut det till någon annan), 12 § 1 st., och berörda personer ska underrättas (föraren, annan från vilken egendom omhändertagits och ”fordonets ägare”), 13 §.

Hanteringen och den eventuella *försäljningen* av fordonet ska enligt 11 § och 12 § 2 st. ske enligt förfarandelagen – inte enligt egna försäljningsregler inspirerade av flyttningslagen. Förfarandelagen gäller egendomshantering i hitintills sex olika fall. I två fall handlar det om ”tillfaller”-förförvärv (förverkande och hittegod), en gång om förvarstagande (stöldgods), en gång om omhändertagande (enligt 24 a § polislagen (1984:387)) och två gånger om att egendomen omfattas av vissa lagar (27:8 a RB, respektive hindrandelagen). Det handlar följaktligen

¹⁹³ Ds 2020:20 s. 172 förbigår skillnaden, men hänvisar till s. 117 ff. och diskussionerna om 9 § flyttningslagen. Nuvarande regel har funnits i lagform sedan 1967, men hanteringen är allt annat än oproblematiserad med kostsamma äganderättsutredningar, förvaring och stöldrisk. Traditionen tycks ha talat för bibehållandet i flyttningslagen, men praktiska skäl tycks ha talat emot en överföring till den nya lagen.

¹⁹⁴ Temat behandlas i Ds 2020:20 s. 172, dock utan att frågan om företräde tas upp.

om en samlingslag för tämligen disparata fall. De föreslagna försäljningsreglerna i flyttningslagen hade försäljningsreglerna i 7 och 8 §§ förfarandelagen som förebild,¹⁹⁵ men reglerar även explicit i vilken ordning kostnadstäckning och tillgodoräkning genom avräkning på skulderna ska ske. Förfarandelagens regler är knappare, mer allmänt hållna och i delar överflödiga för flyttning och omhändertagande.

Där finns regler om utlämning till ägare eller annan rättsinnehavare på dessas begäran ”efter beslut av den myndighet som förvarar egendomen, om egendomen inte redan har sålts eller förstörts” (det hela är en aning oklart, omfattas exempelvis den tidigare verkliga ägaren efter ”tillfaller”-förvärvet?), ersättning för förbättringskostnader (det är knappast aktuellt här), 7 §, en förklaring om att försäljningen sker för statens räkning, att efter en försäljning kan ersättningen till ägaren eller annan rättsinnehavare inte överstiga det belopp som har influtit vid försäljningen (det torde vara självklart) och att ansökan om ersättning prövas av myndigheten som beslutat om försäljningen, 8 §.

Även omhändertagandelagen handlar om en reglering av fordonsrelaterade skulder och enligt min uppfattning talar det för att förslaget skulle ha legat närmare flyttningslagen i denna fråga – istället för att hänvisa det hela till förfarandelagen. I och med att de två lagarna kan vara parallellt tillämpliga är det bra om skillnaderna avseende relevanta aspekter är så få som möjligt och tydligt motiveras. Möjligtvis kan det praktiskt komma att förhålla sig på det sättet att det vid ett omhändertagande oftast kommer att handla om att antingen skrota fordonet eller att lämna över ärendet till KFM. Det handlar ju i det fallet om större skulder.

4.6 Sammanfattande kommentarer

Några sammanfattande punkter angående nyheterna i främst flyttningslagen och förslagen som snart lär bli verklighet:

- Nyheterna i flyttningslagen innefattar ett utvidgat tillämpningsområde, legaldefinitioner (”fordonets ägare” och ”fordonsrelaterade skulder”) förkortad tid för ”tillfaller”-förvärv och generella försäljningsregler. Genom legaldefinitionen av ”fordonets ägare” utan retroaktivitetsmöjlighet har vi även fått en flyttningslagsägare och möjligheten till trippla ägare. De omsättningsbefrämjande reglerna för förvärv av ett skuldbelastat fordon vid exekutiv försäljning gäller numera även efter försäljning enligt flyttningslagen.
- De förslag som ännu inte trätt i kraft rör frågan om vägrad registrering av ett ägarbyte eller hellre ett ägarbundet användningsförbud, men även ytterligare en nyskapelse: omhändertagandelagen, vilken som påpekat skulle kunna få ”den enskilt största effekten på målvaktsproblematiken”.

¹⁹⁵ Se Ds 2020:20 s. 116.

Även här kan några kommentarer vara på sin plats. Här fragmenteras målvaktsproblematikens ägarbild ytterligare. Den osynliga verkliga ägaren och registrets synliga ägare med retroaktivitetsmöjlighet kompletteras här med en flyttningslagsägare, nämligen den registrerade ägaren, men utan retroaktivitetsmöjlighet.

Trippla ägare är en möjlighet. Vid en flyttning finns möjligen en osynlig verklig ägare, en registrerad ägare vid flyttningstidpunkten och en köpare som köpt fordonet före flyttningen, men som ännu inte hunnit bli registrerad ägare men blir det med retroaktiv verkan. Vid ett ”tillfaller”-förvärv blir istället kommunen eller staten verklig ägare. Lösningen på målvaktsproblematiken söks följaktligen inom fordonsjuridiken med specialspecialprocessuella lösningar.

Paradoxalt nog kan denna vidare fragmentering med trippla ägare möjligen bidra till en lösning på fragmenteringsproblemet genom att göra det osynliga verkliga ägandet mindre attraktivt. På så sätt kan förhoppningsvis målvaktsproblematiken minska.

Även här kan konstateras att lagstiftaren fortsätter på registerspåret för att försvåra användningen av målvakter – i detta fall kanske lyckosamt – istället för att genom ett moderniserat registreringsförfarande få ordning på ägarfrågorna och minska diskrepansen mellan de riktiga ägarförhållandena och registrets ägaruppgifter.

5. Avslutande diskussion

5.1 Inledning

I detta bidrag om äganderätt, målvaktsproblematik och exekutionsrättsliga utmaningar får målvaktsproblematiken anses stå i centrum. Att möjligheten finns att undgå det normala ägandets ansvar och många kostnader och istället placera dem hos en person utan betalningsförmåga och även att målvaktsfordonen kan vara verktyg i kriminell verksamhet sticker inte endast i ögonen, utan är ett allvarligt problem. Målvaktsproblematiken är bidragets faktiska problem.

I det följande diskuteras lagstiftarens valda väg för att, steg för steg, åtgärda målvaktsproblematiken. Den har kallats registerspåret¹⁹⁶ och för med sig vissa exekutionsrättsliga nyheter (5.2). Därefter behandlas, kopplat till bidragets äganderättsaspekter, önskemål om fortsatta åtgärder och problem med den valda vägen (5.3), Två sådana problem diskuteras under separata underrubriker (5.3.1 och 2). Diskussioner om dessa problem får avsluta detta bidrag om ett inte avslutat tema.

¹⁹⁶ Se avsnitt 3.6 och 4.6.

5.2 Registerspåret och de exekutionsrättsliga nyheterna

För att kunna driva in skulderna och ta dessa fordon ur trafik har man på fordonsrättens område steg för steg utvidgat flyttnings- och exekutionsmöjligheterna. Först genom det s.k. målvaktsförfattningspaketet med utvidgade flyttningsmöjligheter kopplade till felparkeringsavgifter enligt felparkeringslagen och genom den exekutionsrättsliga nyskapelsen ianspråktagandelagen. Under de efterföljande åren har vissa kompletteringar tillkommit i bestämmelserna. Detta var ändå inte tillräckligt, utan 2023 trädde omfattande ändringar i kraft, främst i flyttningslagen. Nästa drastiska steg, omhändertagandelagen, lär snart bli verklighet.

Man har försökt åtgärda det exekutionsrättsliga problemet med egna fordonsjuridiska nyskapelser. Man har i detta fallet följt det jag valt att kalla *registerspåret*. Det bristfälliga registret, som inte har ambitionen att ange den civilrättsliga ägaren, men ändå är utgångspunkten för många författningar och alltså möjliggör dubbla ägare, kompletteras 2023 med ytterligare en ägare, flyttningslagsägaren. Vi är uppe i trippla ägare – och samtidigt kanske också närmare lösningen på målvaktsproblematiken.¹⁹⁷

5.3 Äganderätten, önskade åtgärder och registerspåret problem

Kopplingen till den vanliga ägaren och därmed även den generella, icke-fordonsspecifika juridiken har fått stå i bakgrunden. Den målvaktsrelaterade fordonsjuridiken är ett avskilt rättsområde med troligtvis få involverade. Nästa naturliga steg vore en reformering av registreringsförfarandet för att få registret att bättre överensstämja med verkligheten. För trots att det synliga problemet måhända har funnit sin lösning förutsatt att resurser avsätts för att tillämpa lagstiftningen, kan de valda speciallösningarna vara problematiska.

I det följande diskuteras två (slags) problem med den valda vägen och speciallösningarna. Det handlar för det *första* om problemet att lösningen kan anses vara åtminstone diskutabel sett till de sak- och exekutionsrättsliga grunderna om förpliktelseunderlaget. Lagstiftaren kan, medvetet eller omedvetet, anses ha avvägt fel eller t.o.m. valt helt fel.

För det *andra* kan det handla om att en lagstiftning med konstraintuitiva utgångspunkter så att säga ställer saker på huvudet och att det lätt kan ge upphov till tillämpningsproblem i det kanske oförutsedda mötet med andra rättsområden. Konstraintuitiva nyskapelser kan vara lyckade i mikroperspektivet, men kanske mindre lyckade i makroperspektivet. Lösningarna och lagstiftningen bör passa in i rättssystemet i stort utan att skapa friktion och alltför stora metodologiska

¹⁹⁷ Se främst avsnitt 4.3.4.

utmaningar för rättstillämpningen. Här får det sagda exemplifieras med hjälp av sakrätten och ett obeaktat problem.

För båda problemen kan man diskutera om *venire contra factum proprium* kan erbjuda en lösning på problemet, men enligt min uppfattning bör man komma fram till att det endast gäller för det andra problemet.

5.3.1 Den diskutabla lösningen: ianspråktagandet och den verkliga ägarens borgenärer

Den diskutabla lösningen handlar om ianspråktagandet mot den registrerade ägaren och relationen till den verkliga ägarens borgenärer och deras konkurrerande anspråk. Däremot handlar det inte om flyttning enligt flyttninglagen, eftersom ett exekutivt förfarande har företräde.

Tidigare har gjorts gällande att om ett ingripande och en exekutiv försäljning av ett fordon sker mot någon som uttryckligen inte är verklig ägare, utan endast registrerad ägare (eller flyttningsslagsägare) avseende skulder som denne är betalningsskyldig för, så får det anses vara ett tydligt avsteg från grundläggande sak- och exekutionsrättsliga principer. Den verkliga ägarens förpliktelseunderlag används för att betala skulder som formellt sett är någon annans, när denne egentligen borde ha varit separationsberättigad. Däri ligger det kontra-intuitiva.¹⁹⁸

Det problematiska ligger i 2 § 3 st. 2 men. ianspråktagandelagen, enligt vilken det som föreskrivs i annan lag om utmätning även tillämpas för ianspråktagande.¹⁹⁹ Om ett ianspråktagande sker före en utmätning mot den verkliga ägaren avseende samma fordon, ska alltså ianspråktagandet ha företräde. I förhållande till den verkliga ägaren kan det rättfärdigas med stöd av *venire contra factum proprium*.

Det *diskutabla*, enligt min uppfattning, ligger i att låta ett ianspråktagande även få företräde framför den verkliga ägarens borgenärer. Ett sådant företräde innebär att det allmännas fordonrelaterade fordringar enligt 1 § ianspråktagandelagen får företräde framför den verkliga ägarens borgenärer. I detta fall kan inte *venire contra factum proprium* anföras som stöd. Här handlar det ju inte om den verkliga ägaren, utan om dennes borgenärer och de kan ju knappast lastas för den egna gäldenärens förehavanden. Förpliktelseunderlaget ska tjäna till att täcka deras fordringar.²⁰⁰ Därför bör de verkliga ägarförhållandena få genomslag här.²⁰¹

Att låta de verkliga ägarförhållandena få genomslag i detta fall rimmar med de sak- och exekutionsrättsliga principerna. Gäldenärens förpliktelseunderlag

¹⁹⁸ Se avsnitt 1.3.

¹⁹⁹ Se avsnitt 3.4.3.

²⁰⁰ Se även avsnitt 4.3.4.

²⁰¹ Se främst ovan i avsnitt 1.3.

används för att betala de egna borgenärerna, inte någon annans borgenärer. Ett undantag måste tydligt motiveras. I detta fall saknas motivering. Och om den skulle motiveras vore det svårt att förklara varför det allmänna – fordringarna enligt 1 § ianspråktagandelagen – ska ha företräde framför den verkliga ägarens borgenärer. Det kan handla om enskilda personer och varför ska de få stå tillbaka?

Att det ens är en principiell fråga kan – medvetet eller omedvetet – ha förbigåtts. Måhända har lagstiftaren endast sett pragmatiskt på det hela.

De sak- och exekutionsrättsliga grunderna bör följaktligen gälla även här och argumentationen härför kan följa såväl ett logiskt spår – avvikelser måste kunna motiveras – som ett intresseavvägningsspår – varför ska staten privilegiera sig själv på möjliga enskilda borgenärs bekostnad? I båda fallen kan man tillägga att privilegieringen framstår som allt annat än rättfärdigad mot bakgrund av att problematiken och registerspåret lösningar härrör från det allmännas tillkortakommande gällande just målvaktsproblematiken.

Den valda lösningen är följaktligen minst sagt diskutabel. De verkliga ägarförhållandena *bör*, försiktigt formulerat, få genomslag.

5.3.2 Ett obeaktat potentiellt omsättningshinder: *frågan om godtrosvärv*

En kontraintuitiv nyskapelse kan som påpekats vara lyckad i mikroperspektivet, men kanske ha svårt att passa in i den större rättsliga bilden och andra rättsområden, makroperspektivet. Det kan kräva överblick och metodologisk kreativitet av rättstillämparen, särskilt om temat inte tycks ha beaktats i lagstiftningsärendet – och risken borde vara särskilt stor i ett fall som detta med en kontraintuitiv nyskapelse för ett litet, avgränsat område.

Här får det sagda exemplifieras med hjälp av sakrätten och ett obeaktat problem. Det handlar om målvaktsproblematiken och frågan om omsättningshinder. Risken för ett förnyat ianspråktagande hos den exekutiva förvärvaren eller ett användningsförbud hos denne har varit det som beaktats. En central, men obeaktad fråga rör kopplingen till den allmänna sakrättens omsättningsskyddsfråga, dvs. reglerna om godtrosvärv i GFL. Det nu sagda kan givetvis kopplas till "[f]rågan om '(o)belastat' förvärv av 'skuldbelastat' fordon" ovan i avsnitt 3.4.4, men måste omformuleras en aning; antingen som en fråga om (o)belastat förvärv eller som en fråga om en ny ägare (C enligt *Hesslers* schema) drabbas av att det finns eller fanns en ursprunglig, verklig ägare (A enligt *Hesslers* schema) och det sedan sker en försäljning.

Detta är inte något förarbetena tar ställning till, utan de utgår rent praktiskt från att en A med intresse i fordonet "inte sällan" betalar skulderna.²⁰² Det kan

²⁰² Se prop. 2013/14:176 s. 37. I sammanhanget behandlas även den verkliga ägarens eventuella anspråk mot den registrerade ägaren efter inträdandet i den ursprunglige borgenärs ställe enligt

mycket väl förhålla sig på det sättet – hur tankarna går i målvaktsanvändarkretsar saknar jag insikt om – men uttalandets ”inte sällan” rymmer en hel del fall där så inte sker och i en del av dessa fall kan man tänka sig att A ångrar sig och på ett senare stadium vill ha tillbaka fordonet. Det kan vara så enkelt att försäljningspriset inte täckte skulderna och då kan ett anspråk mot förvärvaren vara ett billigare sätt att komma åt fordonet;²⁰³ det kanske t.o.m. är gratis. Trots att detta har förbigåtts i förarbetena kan det behandlas genom att låta dessa förfaranden, dvs. ianspråktagande respektive flyttning (och det föreslagna omhändertagandet), möta den allmänna sakrätten.

Frågan blir följaktligen om A med stöd av GFL kan ha bättre rätt till fordonet än förvärvaren C efter ianspråktagande eller flyttning. Det initiala svaret på frågan tycks hänga samman med förfarandet.

Flyttningsfallet (och *omhändertagandefallet*) är enklast att besvara. Vid försäljning enligt flyttninglagen – såväl enligt gällande regler som enligt den föreslagna 6 a § – föregås försäljningen av ett ”tillfaller”-förvärv, ett förvärv *ex lege*.²⁰⁴ Äganderätten i fordonet tillfaller kommunen eller staten, som sedan säljer det. Säljaren är följaktligen ägare och i detta fall handlar det om ett vanligt derivativt förvärv. C förvärvar från rätt ägare och ond eller god tro saknar därför också betydelse.

Vid *exekutiv försäljning efter ianspråktagande* (eller utmätning) tillämpas reglerna i 14 kap. UB.²⁰⁵ Av 14:1 UB framgår att ”[e]xekutiv försäljning ger köparen samma rätt till den sålda egendomen som frivillig försäljning, om ej annat följer av vad som sägs i detta kapitel.” Någon annan regel i det aktuella kapitlet är inte relevant. Efter ett ianspråktagande förvärvar exekutivköparen C följaktligen fordonet från en icke-ägare och om A gör anspråk på fordonet är följaktligen GFL tillämplig, 2 § 1 st. GFL. Om köparen vet eller borde ha misstänkt att den exekutiva försäljningen avsåg ett ianspråktaget fordon blir det i tillägg minst sagt problematiskt med den goda tron enligt 2 § 2 st. GFL och A skulle då kunna vindicera bilen; något godtrosförvärv har ju inte skett. A får då bilen gratis. Vid ett giltigt godtrosförvärv aktualiseras istället lösen enligt vederlagsprincipen, 5 och 6 §§ GFL. Om vi följer detta huvudspår blir det potentiellt komplicerat för C, som visserligen slipper riskera ett förnyat ianspråktagande

”allmänna fordringsrättsliga principer”. Lösningen av detta inbördes förhållande överlämnade dock förarbetena till rättstillämpningen. I det klassiska målvaktsfallet – och detta hade propositionen kunnat ägna en mening åt – handlar det dock nästan uteslutande om den verkliga ägarens skulder, som genom målvaktsupplägget utåt sett hamnar på den registrerade ägaren, så i detta fall inträder den verkliga ägaren på sin höjd mot sig själv, eller så kanske man mer precist kan konstatera att något inträdande inte alls sker. Konfusion talar man då om. Ägaren har betalat sin egen skuld.

²⁰³ Även i prop. 2013/14:176 s. 41 konstateras att försäljningssumman kanske inte täcker skulderna.

²⁰⁴ Och för omhändertagandet återfinns ”tillfaller”-förvärvet i 10 § 1 p. och 12 § 2 st. omhändertagandelagen.

²⁰⁵ Detta behandlades kort i avsnitt 3.4.4.3.

eller användningsförbud. Men en risk för att A har bättre rätt får också anses utgöra ett omsättningshinder.

Frågan är om vi bör följa detta huvudspår och låta A vinna. Problemet ligger i att det kontraintuitiva ianspråktagandet harmonierar dåligt med den grundläggande sak- och exekutionsrätten, men ändå måste kunna passas in i systemet, i detta fall det sakrättsliga systemet. Men till problemet hör även en A, som kan lastas för att denne ser till att vara osynlig och låter någon annan uppträda som ägare. Ett sätt att angripa A:s anspråk mot C är att, i enlighet med vad som tidigare har anförts,²⁰⁶ återigen åberopa *venire contra factum proprium*. A ska inte i strid med sitt tidigare handlande, dvs. att låta någon annan uppträda som ägare, helt plötsligt kunna göra gällande sin ägarstatus mot exekutivköparen C. Den argumentationen tilltalar mig och är som påpekats inte främmande i svensk rätt i ägarsammanhang.²⁰⁷ Den överensstämmer även med lagstiftarens ambition att undanröja just s.k. omsättningshinder.^{208, ***}

²⁰⁶ Se t.ex. ovan i avsnitt 1.3 och 3.4.2.

²⁰⁷ Se ovan i avsnitt 1.3 och notvis om fastighetsbulvanfallet NJA 1949 s. 757 och JustR Karlrens senare uttalande.

²⁰⁸ Se ovan i avsnitt 3.4.4.

*** 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, målvaksrelaterade 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; HittegodsL = 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 = utsökningsbalk (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; Strömberg, Peter/Zackariasson, Laila, Sakrätt beträffande fast egendom, Stockholm 2021.