

# Äganderätt, målvaktsproblematik och exekutionsrättsliga utmaningar\*

JOHAN SANDSTEDT\*\*, \*\*\*

1. Inledning	235
1.1 Ämnet	235
1.2 Om ägande och om registeregendom	236
1.3 Om ägare, dubbla ägare och trippla ägare – och ett förslag på hur kollisioner ska hanteras	239
1.4 Närmare om bidraget	245
2. Kort om rättsområdet, ägarhanteringen i HD-praxis och målvaktsproblematiken	246
2.1 Inledning	246
2.2 Om rättsområdet och ägarhanteringen i HD-praxis	246
2.3 Några ord om målvaktsproblematiken	249
3. Den rättsliga kontexten	250
3.1 Inledning	250
3.2 Ägarregistrering enligt registreringsreglerna	251
3.3 Flyttning enligt flyttningsreglerna	253
3.4 Nyskapelsen i anspråktagandelagen	255

\* Har tidigare publicerats i JT 2022–23 s. 285 ff. (del 1), JT 2022–23 (ännu ej publicerad) (del 2).

\*\* 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). Bidraget har tidigare publicerats i JT 2022–23 nr 2 och på JT.net i två delar. Detta är en lätt bearbetad version med tillägg främst i avsnitten 1.3 och 3.4.4.2.

\*\*\* Använda förkortningar av författningar och den litteratur som återges i förkortad form återfinns i bidragets avslutande \*\*\*\*-fotnot.

3.4.1 Allmänt	255
3.4.2 Tillämpningen av UB ”i övrigt”: gäller lagtexten eller finns det undantag?	257
3.4.3 Tillämpningen av det som föreskrivs i annan lag om utmätning: konkurrensen med utmätning och konkurs	259
3.4.4 Frågan om ”(o)belastat” förvärv av ”skuldbelastat” fordon: kan en ny ägare drabbas av gamla fordonsrelaterade skulder?	260
3.5 Företrädesordningen för kostnader och skulder vid de olika förfarandena	269
3.6 Sammanfattande kommentarer	270
4. Det bestående problemet, nyheter och <i>work in progress</i>	271
4.1 Inledning	271
4.2 Allmänt om förslaget	272
4.3 De flyttningsrelaterade ändringarna	273
4.3.1 Flyttningslagen: utvidgat tillämpningsområde, legaldefinition och förkortad tid för ”tillfaller”-förvärv	273
4.3.2 Flyttningslagen: försäljning, kostnadstäckning, avräkning, redovisning av eventuellt överskott och kort om företräde	274
4.3.3 Flyttningslagen: om terminologi och koherens – och trippla ägare	276
4.3.4 Flyttningslagen: trippla ägare som lösning på fragmenteringsproblemet?	278
4.3.5 Upphävande av möjliga omsättningshinder	280
4.4 Vägrat ägarbyte eller hellre ett ägarbundet användningsförbud?	280
4.4.1 Det önskade förslaget om vägrat ägarbyte – och argumenten mot detta	280
4.4.2 Promemorians förslag om ett ägarbundet användningsförbud	281
4.5 Ytterligare en nyskapelse: omhändertagandelagen	282
4.5.1 Allmänt	282
4.5.2 Tillämpningsområde och definitioner	283
4.5.3 De centrala punkterna i lagförslaget	283
4.6 Sammanfattande kommentarer	285

5. Avslutande diskussion	287
5.1 Inledning	287
5.2 Registerspåret och de exekutionsrättsliga nyheterna	287
5.3 Äganderätten, önskade åtgärder och registerspårets problem	288
5.3.1 Den diskutabla lösningen: ianspråktagandet och den verkliga ägarens borgenärer	288
5.3.2 Ett obeaktat potentiellt omsättningshinder: frågan om godtrosförvärv	290

## 1. Inledning

### 1.1 Ämnet

Följande bidrag handlar om äganderätt, målvaktsproblematik och exekutionsrättsliga utmaningar. Inkörsporsten till temat var NJA 2018 s. 913 (*Den flyttade bilen*). I målet hade en överlåtelse av ett fordon med tillhörande rådighetsavskärande ägt rum.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> För HD blev frågan vem som avsågs med ordet ägare i den då tämligen nya 2 a § flyttningslagen.<sup>3</sup> 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?”<sup>4</sup>

Ämnesmässigt kan bidraget tyckas vara smalt och endast handla om fordonsjuridik – i tillägg en liten del av den: målvaktsjuridiken eller snarare

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

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

<sup>3</sup> Bestämmelsen som möjliggör flyttning p.g.a. obetalda och förfallna skulder enligt felparkeringslagen (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.

<sup>4</sup> NJA 2018 s. 913 (919 p. 6). Den verkliga ägaren avsågs, se domen p. 17.

*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.<sup>5</sup> Lagstiftningen kan därför även sägas vara tydligt *konstraintuitiv*.

Mötet mellan fordonsjuridikens målvaktsproblematik och exekutionsrätten har knappt uppmärksamrats i litteraturen.<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup> 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

<sup>5</sup> Ianspråktagandelagen behandlas i avsnitt 3.4. Här i årsboken kan det påpekas att den generella frågan behandlas nedan i avsnitt 1.3 efter not 34.

<sup>6</sup> 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.

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

<sup>8</sup> Hessler, *Allmän sakrätt* s. 20 ff. och 60 ff. Se även strax nedan i avsnitt 1.3.

andra avseende egendomen.<sup>9</sup> Men själva äganderätten kan även innebära ansvar och förpliktelser. Och då upphör det positiva med ägandet för vissa.

För viss egendom förs register. Sedan sent 1800-tal gäller det för fastigheter.<sup>10</sup> Enligt tidigare regler och även enligt den nu gällande JB uppnår en förvärvare visserligen borgenärsskydd (och blir ägare) redan genom det skriftliga avtalet;<sup>11</sup> däremot är vissa rättsverkningar kopplade till lagfartsansökan och inskrivning i fastighetsregistret.<sup>12</sup> Det handlar främst om omsättningskyddsfrågor, dvs. skydd mot senare förvärvare,<sup>13</sup> mot överlåtarens pantsättning efter överlåtelsen,<sup>14</sup> men även om hävd – och i tillägg handlar det även om exekutionsrättsliga frågor.<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup>

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

<sup>10</sup> Tidigare försökte man hålla den fasta egendomen i familjen. Den s.k. bördsrätten 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).

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

<sup>12</sup> Se även Strömberg/Zackariasson, Sakrätt beträffande fast egendom s. 140 f.

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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.

Även för fordon finns ett register. De fordon som räknas upp i 5 § fordonregistreringslagen måste som utgångspunkt vara registrerade i vägtrafikregistret för att få användas i trafik i Sverige.<sup>17</sup> Även fordonets ägare ska registreras.<sup>18</sup> 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 godtrosvörvärv.<sup>19</sup> Framförallt är en hel del förpliktelser och ansvar förbundna med fordonsågandet och ofta sker kopplingen till den registrerade ägaren.<sup>20</sup> Den kopplingen är administrativt enkel

<sup>17</sup> Detta gäller exempelvis för bilar och motorcyklar. Cyklar ingår inte i uppräknningen.

<sup>18</sup> Om detta, se avsnitt 3.2.

<sup>19</sup> Se 2 § 2 st. GFL och främst lokutionen ”egendomens beskaffenhet”. Fordon är s.k. känslig egendom. I prop. 1985/86:123 (Godtrosvörvärv 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 fångesman 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.

<sup>20</sup> Se vid sidan av uttalandena i prop. 2021/22:239 (Ytterligare åtgärder mot fordonsmål-vakter) s. 16 exempelvis uttalandena i prop. 2018/19:33 (Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet) s. 165: ”Den registrerade fordonsågaren 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 fordonsågaren 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 fordonsågaren också vara fordonets verkliga ägare” kan väl sägas ha viss bäring på godtrosvörvärvsfallet, men inte avseende borgenärsskyddsfallet, se NJA 2019 s. 765 I–III. En sådan presumtion yttrades dock i RH 2015:24. Målet handlade om kostnadsansvar

och främjar effektiviteten,<sup>21</sup> men förutsätter att fordonsägarna är lydiga och gör rätt för sig. Att registerobjekten i högsta grad är *Movables* öppnar upp för önskad, 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.

### 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.<sup>22</sup>

Vi kan inleda med det bekanta, nämligen den civilrättsliga/*verkliga ägaren*.<sup>23</sup> 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.

enligt flyttningslagen. Om presumtionsfrågan och nyare rättspraxis, se även Ds 2020:20 (Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m.) s. 70 ff.

<sup>21</sup> 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 rätts-säkerhet 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.

<sup>22</sup> Ska man vara noggrann och följa Andersson vore det mer korrekt att tala om differentieringar avseende de olika ägarna, se senast i Andersson, Håkan, Skiss till en essä om 1972 års lag och 1968 års idéer, i Chamberlain, Johanna/Hellborg, Sabina/Hovi, Sara/Johansson, David/Stenlund, Karolina (red.), Skadeståndslagen 50 år, Uppsala 2022 s. 11–30 (28).

<sup>23</sup> 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. Uttalandet 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.

Och det är i samband med den verkliga ägarens äganderätt man kan tala om positiva och negativa befogenheter.<sup>24</sup> Vem som är ägare får därmed anses vara en sakrättslig fråga.<sup>25</sup> Att äganderätten upplevs som svårfångad 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.<sup>26</sup> 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*.<sup>27</sup> För fordon finns som påpekats ett register, vägtrafikregistret, och vid ett förvärv ska den nya ägaren registreras. Någon egentlig kontroll sker inte och registret har inte ambitionen att ange den verkliga ägaren.<sup>28</sup> Ansvar och förpliktelser är ofta kopplade till den registrerade ägaren.<sup>29</sup> I ägarregistreringsreglerna finns även en möjlighet till retroaktiv ägarregistrering, den s.k. tiodagarsregeln.<sup>30</sup> Ägarterminologin kan skapa felaktiga associationer här. I de fall den verkliga

<sup>24</sup> Se inledningsstycket i avsnitt 1.2.

<sup>25</sup> 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]).

<sup>26</sup> 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.”

<sup>27</sup> 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 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.

<sup>28</sup> 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).

<sup>29</sup> Se nedan i avsnitt 2.3.

<sup>30</sup> Detta behandlas i avsnitt 3.2.



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*.<sup>31</sup> 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*.<sup>32</sup>

Vid sidan av dessa ägare kommer vi även kunna tala om en *flyttningsslagsägare*, som är avsedd att gälla för bl.a. flyttningsslagen.<sup>33</sup> Med flyttningsslagsägare avses den registrerade ägaren, men utan de generella reglernas retroaktivitetsmöjlighet.

Med ändringen i flyttningsslagen 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 flyttningsslagsägare) avseende skulder som denne är betalningsskyldig för, så får det anses vara ett tydligt avsteg från grundläggande sak- och exekutionsrättsliga principer.<sup>34</sup> Den verkliga ägarens förpliktelseunderlag används helt plötsligt för att betala skulder som formellt<sup>35</sup> sett är någon annans, när denne

<sup>31</sup> Jag väljer medvetet att inte tala om dold ägare och dold äganderätt. Det låter jag vara förbehållet den familjerättsliga rättsfiguren.

<sup>32</sup> 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 1, Stockholm 2008 s. 135–164 (154 f.).

<sup>33</sup> Om detta, se avsnitt 4.3.1 och för promemorians förslag till omhändertagandelag i avsnitt 4.5.2.

<sup>34</sup> Sådana möjligheter finns på fordonsjuridikens område: om ianspråktagandelagen, se avsnitt 3.4; om den föreslagna omhändertagandelagen, se avsnitt 4.5.

<sup>35</sup> Ang. ordet *formellt* kan några förtydliganden rörande ansvaret göras här i årsboken. Vem som är ansvarig formuleras lite olika i de olika lagarna. Om vi nöjer oss med uppräknigen av lagarna i 1 § ianspråktagandelagen, kan man konstatera att den registrerade ägaren är betalningsansvarig enligt 4 § felparkeringslagen, och att denne i tre lagar suppleras av den som ”bör” vara registrerad (8 § 2 st. 1 p. lagen [2004:629] om trängselskatt, 5 § lagen [2006:228] med särskilda bestämmelser om fordonskatt [genom hänvisning] och 2:4 2 st. vägtrafikskattelagen) och att lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg saknar en egen definition. I lagarna med ordet ”bör” kan man säga att den verkliga ägaren är betalningsskyldig, men däremot inte enligt felparkeringslagen.

egentligen borde ha varit separationsberättigad istället. Lagstiftningen är mot den bakgrunden tydligt kontraintuitiv.

Här kan ett förtydligande vara på sin plats.<sup>36</sup> Vilka är då de grundläggande sak- och exekutionsrättsliga principerna, var finner man dem och hur kan de så enkelt förbigås?

Sak- och exekutionsrätten möts när en gäldenär inte vill eller kan betala en skuld. Borgenären får då istället söka betalning i det gäldenären äger, dennes egendom, förmögenhet eller förpliktelseunderlag, eller vad man väljer att kalla det. Vad gäldenären äger bestäms av sakrätten. Det är de grundläggande sak- och exekutionsrättsliga principerna.<sup>37</sup>

Från sakrättsligt håll har *Hessler* förklarat det tydligt under överskriften ”Förmögenhet”. Där uttalar han att ”rättigheterna (åtminstone i regel) utgör underlag för de förpliktelser som rättighetshavaren ådragit sig. Att A har en fordran mot B, dvs. B är förpliktad gentemot A, betyder, att A i viss ordning kan ta i anspråk de förmögenhetsobjekt som tillhör B, alltså vad han äger, de fordringar, andelsrättigheter etc. som han har. Som en sammanfattande beteckning för rättigheter som sålunda utgör en viss persons förpliktelseunderlag brukar man använda förmögenhet.”<sup>38</sup> Från exekutionsrättsligt håll inledde *Welamson* sitt verk Konkursrätt med uttalandet ”[u]pprätthållandet av de civilrättsliga reglerna om penningfordringar baseras i sista hand på att en gäldenärs egendom kan tvångsvis tagas i anspråk för fordringsägares förnöjande.”<sup>39</sup> Uttalandet lever vidare i språkligt moderniserad form i den senaste upplagan med *Mellqvist* vid ”pennan”.<sup>40</sup> Tydligt stöd finns såväl i den sak- som exekutionsrättsliga litteraturen för att gäldenären ansvarar med sin egen förmögenhet.

Det nu framförda framgår med varierande grad av tydlighet även i andra sak- och exekutionsrättsliga verk, men sällan med samma pregnans och framhävda placering som i de återgivna verken. I lagtext framgår dessa sak- och exekutionsrättsliga principer även av 1:1 och 3:3 KonKL respektive 4:17–26 UB. Inte sällan kopplas uttalandena i litteraturen till dessa lagrum. För egen del misstänker jag att denna fråga är så självklar för många författare att det inte behöver framhåvas så övertydligt. Det kanske närmast ses som en banalitet man på sin höjd endast behöver konstatera.

<sup>36</sup> Detta finstilta avsnitt har infogats i årsboken.

<sup>37</sup> Det hade nog också kunnat sättas i singularis.

<sup>38</sup> *Hessler*, Allmän sakrätt s. 60.

<sup>39</sup> *Welamson*, Lars, Konkursrätt, Stockholm 1961 s. 1.

<sup>40</sup> *Mellqvist/Welamson*, Konkurs och annan insolvensrätt s. 15. Verket inleds på följande sätt: ”Efterlevnaden av civilrättsliga regler om betalningsskyldighet (och andra skyldigheter om att fullgöra något) garanteras i sista hand av att den skyldiges (gäldenärens) egendom kan tvångsvis – genom *verkställighet* eller, som det också benämns, *exekution* – användas för att tillgodose en fordringsägare (borgenär).”

Då återstår frågan hur dessa grundläggande principer så enkelt kunnat förbigås? Den kanske inte är så enkel att besvara. Att dessa principer sällan uttalas så tydligt som i de återgivna citaten kan leda till att ”utomstående” förbiser att det handlar om grundläggande principer. Närmast uttalade självklarheter för de insatta kan helt enkelt förbises av andra. Om man ser till ianspråktagandelagens förarbeten, förstår man att det handlar om ett problem som måste få en lösning. Av rubriken ”*Ianspråktagande – en ytterligare möjlighet för det allmänna att tillgodogöra sig fordonets värde*” framgår perspektivet tydligt.<sup>41</sup> Det allmänna ska prioriteras och i den andra vågskålen finns endast den icke skyddsvärda verkliga ägaren, däremot inte dennes potentiella borgenärer. Med en lösningsorienterad ansats blir det i tillägg så att pragmatism trumfar principfasthet, kanske särskilt om principen ofta är mer eller mindre uttalad, utan så att säga ofta endast finns i texterna, kanske inte som princip men mer som ett mer eller mindre tydligt konstaterande. Man kanske i samband med detta helt enkelt kan tala om ett förbiseende.

För egen del kan jag bara framföra att de nämnda grundläggande sak- och exekutionsrättsliga principerna inte var en apriorisk idé, utan mer en självklarhet man pedagogiskt förklarar för studenterna: Om kronofogden ”knackar på” för att du har skulder, så är det du som ska betala med hjälp av din förmögenhet. Du kan inte skicka kronofogden till din rika granne. Men konfronterad med oordningen och följdproblemen som uppstår om man avviker från dem är det för mig tydligt att dessa grundförutsättningar för sak- och exekutionsrätten kan omtalas som grundläggande sak- och exekutionsrättsliga principer. Ibland upp-täcker man det principiella genom det praktiska.

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), d.v.s. i förhållande till den verkliga ägarens borgenärer *bör*<sup>42</sup> 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 fordring-

<sup>41</sup> Prop. 2013/14:176 s. 33.

<sup>42</sup> *Bör* är enligt min uppfattning milt 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.

ar.<sup>43</sup> Beträffande (2) vill den verkliga ägaren åtnjuta ägandets fördelar, dvs. ägarens intressen. Det handlar om användande och borgenärsskydd, dvs. såväl positiva som negativa befogenheter. 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.”<sup>44</sup>

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”.<sup>45</sup> 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 rätt i ägarsammanhang.<sup>46</sup> 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 sär-

<sup>43</sup> Detta konstaterande får något mer utrymme senare i texten, se avsnitt 4.3.4 och 5.3 med underrubriker.

<sup>44</sup> Prop. 2021/22:239 s. 23.

<sup>45</sup> 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 Ewald, Jens, Retsmisbrug i formu-eretten, Köpenhamn 2001 om *venire-grundsætningen*, se s. 112, 122 och 303 ff.

<sup>46</sup> 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 bulvan-skap, SvJT 1962 s. 257–270 [265 not 12]) reagerat på kritik mot avgörandet och förklarar att ”[f]ör egen del var min tanke, då jag såvitt nu är i fråga anslöt mig till motiveringen, egentligen den som minnit till uttryck i den engelska ’estoppel’-läran (resp. läran om ’venire contra factum proprium’)”.

skilt intresse för de exekutionsrättsliga frågorna och deras normala samband med den äganderättsliga frågan. Kreditköparens och leasetagarens eventuella ägarstatus enligt de fordonsjuridiska författningarna behandlas inte – och detsamma gäller för barns eventuella ägande.<sup>47</sup> 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.<sup>48</sup> Här är perspektivet ett annat och andra frågor handlar då explicit i centrum.<sup>49</sup>

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.<sup>50</sup> 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* blir det mer konkret och specifikt avseende den rättsliga kontexten. Där avhandlas reglerna om ägarregistrering, flyttning, den kontraintuitiva nyskapelsen ianspråktagandelagen, 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 flyttningenslagen. Där behandlas även pågående ärenden, nämligen frågan om att vägra registrera

<sup>47</sup> Se t.ex. 3 § respektive 4 § fordonsregistreringslagen.

<sup>48</sup> 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 falla än fria?, FS Håkan Hydén, Lund 2018 s. 197–222.

<sup>49</sup> 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.

<sup>50</sup> 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-battre-it-stod-an-polisen/> (besökt 2022-08-08). Se även uttalanden i exempelvis prop. 2019/20:67 (Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter) s. 15 angående avsaknad av systemstöd hos Transportstyrelsen.

ägarbyte eller om att istället införa ett ägarbundet användningsförbud och förslag om ytterligare en nyskapelse, lag om omhändertagande av vissa fordon.<sup>51</sup> 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-böter<sup>52</sup> är något många kan relatera till som onödiga och irriterande extrautgifter. *Rättsområdet* felparkeringsrätt har fått en utförlig vetenskaplig behandling av *Flodgren*.<sup>53</sup> Vi befinner oss enligt henne ”i gränslandet mellan straffrätt/offentlig rätt och civilrätt”.<sup>54</sup> Ett rättsområde 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.<sup>55</sup> Näväl, den kunskapsbristen har *Flodgren* botat.

<sup>51</sup> Den presenteras i avsnitten 4.1 och 4.5 och kallas där omhändertagandelagen.

<sup>52</sup> Mer korrekt uttalat handlar det om felparkeringsavgift enligt 2 § felparkeringslagen eller kontrollavgift enligt 1 § kontrollavgiftslagen.

<sup>53</sup> *Flodgren*, JT 2019–20 s. 3–24 och s. 306–322. Se även nämnda bidrag i FS Hydén, Lund 2018 s. 197–222.

<sup>54</sup> *Flodgren*, JT 2019–20 s. 3–24 (4).

<sup>55</sup> 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

Vid sidan av *Flodgrens* bidrag kan rättspraxis vara en bra inkörspport 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.<sup>56</sup> Administrativ enkelhet lyftes fram som en motivering för reglernas konstruktion – och HD överlämnade en eventuell ändring av eftergiftsregleringen till lagstiftaren.<sup>57</sup> 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 figurerar 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”.<sup>58</sup> Den inledande frågan och möjliga undantaget om säljaren frånhänts fordonet genom brott (4 § 1 st.) besvarades nekande av HD.<sup>59</sup> Därefter handlade det om tolkningen av 4 § 2 st. 1 p. i lagen<sup>60</sup> och ägaren i den mening som avses i bestämmelsen.<sup>61</sup> 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”<sup>62</sup> lät sig ”tillämpas i alla

inte väga över till förmån för fordonsägarna, för vem tycker egentligen om fordonsägare i dessa dagar, särskilt om denne har en s.k. fossilbil?

<sup>56</sup> 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.

<sup>57</sup> *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.).

<sup>58</sup> *NJA 2019 s. 480* (489 p. 9).

<sup>59</sup> *NJA 2019 s. 480* (489 f. p. 11–18).

<sup>60</sup> ”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 2 eller den som senare har antecknats där som ägare av fordonet vid tiden för överträdelsen”.

<sup>61</sup> För det följande, se *NJA 2019 s. 480* (490 f. p. 19–25).

<sup>62</sup> Det bör handla om andra styckets p. 1 i bestämmelsen.

sammanhang där ägarregistreringen bygger på en av Transportstyrelsen beslutad återregistrering”.<sup>63</sup> 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.<sup>64</sup>

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 inkörsporren 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,<sup>65</sup> 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.<sup>66</sup> 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

<sup>63</sup> Uttalandet kan ses ur ett intentionsdjups-perspektiv; om detta, se Lindskog, JT 2001–02 s. 217–221.

<sup>64</sup> Men kommentaren kan givetvis också säga något om betraktaren.

<sup>65</sup> Flodgren, JT 2019–20 s. 3–24 (4).

<sup>66</sup> Om detta, se avsnitt 3.2.



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. Och detta kan givetvis påverka den allmänna betalningsmoralen.<sup>67</sup> Att reglerna kan kringgås 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 målvakt* också utanför sportsammanhanget, även om en legaldefinition saknas.<sup>68</sup> HD uttalade följande i det nu aktuella målet<sup>69</sup>:

”Med fordonsmålvakt 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 fordonsmålvakt är att ägaren kan undandra sig det ekonomiska ansvar som följer av ett fordonsinnehav.”

Genom användandet av en målvakt 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 fordonsmålvakt.

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.<sup>70</sup>

En viss minimikvantitet fordon är inte nödvändigtvis kopplad till målvaktsbeskrivningen, men man kan finna flera exempel där en enskild har

<sup>67</sup> Dessa aspekter omnämns även i prop. 2013/14:176 s. 12.

<sup>68</sup> 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.

<sup>69</sup> 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.

<sup>70</sup> 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.

haft över tusen bilar registrerade på sig och samtidigt saknat utmätningsbara tillgångar,<sup>71</sup> 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.<sup>72</sup> Det är även tänkbart att den verkliga fordonsägaren inte vill skylta med sitt fordonsinnehav, kanske av säkerhets- eller imageskäl.<sup>73</sup> Det kan exempelvis handla om s.k. *greenwashing*.<sup>74</sup> Även om dessa fall också är tänkta att omfattas av den nya målvaktsrelaterade lagstiftningen,<sup>75</sup> 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

<sup>71</sup> Se t.ex. uppgifterna i prop. 2019/20:67 s. 9.

<sup>72</sup> Prop. 2013/14:176 s. 34 f.

<sup>73</sup> 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.

<sup>74</sup> Minns det notvisa påpekandet ovan i avsnitt 2.2. Vem tycker idag om en fossilbilsägare?

<sup>75</sup> Se prop. 2013/14:176 s. 22 f.

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 § fordonsregistreringslagen 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 §.

Även fordonets ägare ska registreras. Detta framgår av 2:3 *fordonsregistreringsförordningen*. 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 fordonsregistreringsförordningen 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.<sup>76</sup> 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”.<sup>77</sup> Trots den presenterade sta-

<sup>76</sup> Detta framgår även av beskrivningen av rättsläget i SOU 1998:162 (Vägtrafikregistrering) s. 330.

<sup>77</sup> 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

tistiken ansåg man att i ”de allra flesta fall uppstår inte några problem vid sådan registrering.”<sup>78</sup> 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.”<sup>79</sup>

Mot denna bakgrund föreslog utredningen att utkastets 10:1 vägtrafikregisterförordningen skulle hålla fast vid den gällande registreringsplikten utan bortre tidsgräns avseende retroaktiviteten, men även utan straffsanktion.<sup>80</sup> 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 fordonsregistreringsförordningen.

Den nämnda tiodagarsregeln har återkommande kritiserats i de målvaksrelaterade utredningarna, inledningsvis kortfattat,<sup>81</sup> senare mer utförligt.<sup>82</sup> Trots detta finns den ändå kvar, numera i 5:2 fordonsregistreringsförordningen.

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.<sup>83</sup> Själva ägarfrågan är – som också påpekats – i

och 1 100 fall som var över åtta månader gamla (motsvarande siffror för oktober 1996 var 19 850, 2 350 och 900 fall).

<sup>78</sup> SOU 1998:162 s. 330.

<sup>79</sup> SOU 1998:162 s. 330 f.

<sup>80</sup> Se SOU 1998:162 s. 55 och 528 f.

<sup>81</sup> Se Ds 2012:7 s. 62 och nästan identiskt formulerat i prop. 2013/14:176 s. 56.

<sup>82</sup> 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.

<sup>83</sup> 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

sig en sakrättslig fråga,<sup>84</sup> 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 flyttningen av fordon. Huvudregeln återfinns i 2 § flyttningslagen<sup>85</sup> och kompletteras sedan den 1 juli 2014 med målvaktsregeln i 2 a § i samma lag.<sup>86</sup> 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 målvaktsregel 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.”<sup>87</sup>

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

ledde till fordonsregistreringslagen och vägtrafikdatalagen). Detta påpekas även i NJA 2018 s. 913 (920 p. 7).

<sup>84</sup> Se ovan i avsnitt 1.3.

<sup>85</sup> 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.

<sup>86</sup> Om denna, se prop. 2013/14:176 s. 53 ff. Bestämmelsen trädde i kraft den 1 juli 2014.

<sup>87</sup> På förordningsnivå följer givetvis anpassningar till ändringarna i lagen, se avsnitt 4.3.

även,<sup>88</sup> för att nu slutligen upphävas.<sup>89</sup> 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 flyttningenslagen 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 §).<sup>90</sup>

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 §§.<sup>91</sup>

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 flyttningenslagen fördjupas nedan.<sup>92</sup>

<sup>88</sup> 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.

<sup>89</sup> Se nedan i avsnitt 4.3.

<sup>90</sup> 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 § [flyttningenslagen] 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.

<sup>91</sup> 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.

<sup>92</sup> 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.<sup>93</sup> Ursprungligen hade en legal panträtt kopplad till fordonet som den obetalda skulden hade samband med föreslagits.<sup>94</sup>

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.<sup>95</sup> En del kritik har riktats mot otydligheter i lagen;<sup>96</sup> 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.<sup>97</sup> 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 utsökningsbalken.”

<sup>93</sup> 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.

<sup>94</sup> 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.).

<sup>95</sup> Bestämmelsen trädde i kraft den 1 juli 2019 och förarbetena återfinns i prop. 2018/19:33. I lagstiftningsärendet ingick även fordonsregistreringslagen och vägtrafikdatalagen.

<sup>96</sup> Se prop. 2013/14:176 s. 30 och kritiken om bl.a. otydlighet i förhållande till UB.

<sup>97</sup> 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.

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 utmätningsbara tillgångar, 2 § 1 st. 1 p.,<sup>98</sup> 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.<sup>99</sup> Ianspråktagandelagens utgångspunkt ställer detta på huvudet och är ett kontraintuitivt undantag. I grunden finns dock alltid ett utmätningsförfarande mot den registrerade ägaren, som ju enligt många lagar ansvarar för skatterna och avgifterna.<sup>100</sup> I tillägg måste fordonet hittas – det är i högsta grad rörligt.<sup>101</sup>

#### 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

<sup>98</sup> 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 utsokningsmål hos Kronofogdemyndigheten” och då ”görs det en tillgångsundersökning” tycks bestämmelsen ange att bilen ska utmätas i sista hand (lagen åsidosätter, som Lagrådet påpekar, utmätningsordningen, 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 utmätningsbar 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 målvaktsupplägget 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.

<sup>99</sup> Det påpekades inledningsvis i avsnitten 1.2 och 1.3.

<sup>100</sup> Se t.ex. prop. 2013/14:176 s. 38; lagrådsremissen s. 34.

<sup>101</sup> Om det och om möjligheten till skrivbords-ianspråktagande, se prop. 2013/14:176 s. 36. Sedan den 1 augusti 2022 finns utökade möjligheter till distansutmätning med hjälp av polisen, se 6:25 utsökningsförordningen (1981:981).



ska eller kan vara tillämpliga. Följande generella uttalande i propositionen bidrar till osäkerheten<sup>102</sup>:

”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) *ianspråktagandegäldenären* och (2) *den verkliga ägaren*. Avseende (1) förklarades ett beneficium inte kunna komma ifråga, eftersom egendomen ju inte tillhör gäldenären.<sup>103</sup> 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.<sup>104</sup>

Avseende (2) uttalades för det första att det inte är något KFM ”vare sig kan eller ska pröva i målet mot den registrerade ägaren”.<sup>105</sup> 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 kringgåendenaspekterna som ett rättfärdigande av lösningen.<sup>106</sup>

<sup>102</sup> Prop. 2013/14:176 s. 38; lagrådsremissen s. 35.

<sup>103</sup> Prop. 2013/14:176 s. 38; lagrådsremissen s. 34.

<sup>104</sup> 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.

<sup>105</sup> Prop. 2013/14:176 s. 38 f.; lagrådsremissen s. 34.

<sup>106</sup> Prop. 2013/14:176 bilaga 10 på s. 99.

Inte heller *ägarreglerna* i 4:17-19 UB och tillhörande regler ska vara tillämpliga.<sup>107</sup> 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 *kreditförsäljningsfallet* i 9:10 UB.<sup>108</sup>

Bestämmelsen avhandlar försäljning av utmätt gods som förvärvats med återtagandeförbehåll e.d. Köpeskillingen måste i dessa fall täcka creditsäljarens återstående fordran. Då kan det säljas ”obelastat”. Creditsäljaren 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.<sup>109</sup>

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.

### 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

<sup>107</sup> Prop. 2013/14:176 s. 37 f.; lagrådsremissen s. 33.

<sup>108</sup> Se prop. 2013/14:176 bilaga 10 på s. 98.

<sup>109</sup> Se prop. 2013/14:176 s. 41.

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.<sup>110</sup> 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.<sup>111</sup> Har konkursbeslut meddelats får utmätning eller ianspråktagande inte ske därefter, 3:7 1 st. KonkL;<sup>112</sup> 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 utmätningensborgenären får betalt. Ett av konkursinstitutets syften är ju som bekant att hindra kapplöpningen mellan borgenärerna.<sup>113</sup> 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.<sup>114</sup> I 3:8 2 st. KonkL behandlas förvaltarens eller annan borgenärs möjlighet att begära att verkställigheten uppskjuts.<sup>115</sup> 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.<sup>116</sup>

<sup>110</sup> Se prop. 2013/14:176 s. 39 och 75 och lagrådsremissen s. 34 och 68.

<sup>111</sup> 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).

<sup>112</sup> 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).

<sup>113</sup> Det påpekas exempelvis av Mellqvist/Welamson, Konkurs och annan insolvensrätt s. 85.

<sup>114</sup> 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 §.

<sup>115</sup> Det kan enligt lagtexten ske ”för att borgenärs rätt skall kunna tas till vara eller om det finns några andra synnerliga skäl för det.”

<sup>116</sup> Se främst prop. 2013/14:176 s. 75.

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.<sup>117</sup> 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,<sup>118</sup> 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 betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller

<sup>117</sup> Se främst prop. 2013/14:176 s. 75. Om däremot valet är riktigt diskuteras nedan i avsnitt 3.6.

<sup>118</sup> Se ovan i avsnitt 3.4.1. med vidare hänvisningar.

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”,<sup>119</sup> 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.<sup>120</sup> Det är värt att notera att bestämmelsen tar sikte på exekutiv

<sup>119</sup> 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.

<sup>120</sup> Uppgiften från prop. 2019/20:67 s. 22 och Ds 2018:33 s. 112 f.

försäljning – och en sådan sker efter ianspråktagande och utmätning.<sup>121</sup> <sup>122</sup> Med den senaste lagändringen omfattas även försäljning enligt flyttningslagen. Konkursfallet bereds vidare.<sup>123</sup>

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.<sup>124</sup> 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.<sup>125</sup>

<sup>121</sup> 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.”

<sup>122</sup> 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 exekutivt 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 fast egendom, till skillnad från lös sådan, utverka exekutiv försäljning, dvs. försäljning i den ordning som föreskrivs i utsökningsbalken.”)

<sup>123</sup> 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.”

<sup>124</sup> 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”.

<sup>125</sup> Denna fråga kan fördjupas här i årsboken. Lagtexten rimmar väl med den nya synen; om den, se t ex Söderlund, Jenny, Konkursrätten – om konkursboet ses som en association i tvångslikvidation med borgenärerna som medlemmar, Uppsala 2009, särskilt kap. 9 med talrika hänvisningar. Från senare tid, se även Mellqvist, Mikael, Konkursboet – Ett rätt suspekt rättssubjekt?, FS Stefan Lindskog, Stockholm 2018 s. 471–489, *Lindskog, Stefan*, Betalning – Om kongruent infriande av penningsskulder och andra betalningsrättsliga frågor (JUNO Version 3, 2022) avsnitt 13.1.1.2. not 2585 och 13.1.6.1. med talrika hänvisningar och Mellqvist, Mikael, Bokanm., Marek Keller, Konkurs och process (ak. avh.), Lustus 2020. 832 s., SvJT 2021 s. 134–154 (138 f.). *Keller* konstaterar att ur ett funktionalistiskt perspektiv behöver frågan om äganderättens placering inte ställas för att lösa enskilda problem, se a a s. 278 f. Detta påpekas även av *Mellqvist* i nämnda bokan-

Åtminstone kan ordalydelsen i 11 a § 2 men. felparkeringslagen tyckas lämna ett bidrag. Det är ett perifert bidrag i den diskussionen och det kan nog antas att lagstiftarens intentionsdjup är ganska grunt i den rent konkursrättsliga delen. Den tycks ha hittat sin inspiration i annan fordonslagstiftning.<sup>126</sup> Uttalandet om intentionsdjup anspelar givetvis på ett bidrag av *Lindskog*.<sup>127</sup> Här skall inte intentionsdjups- och därmed imperationsgrad närmare analyseras. Intentionsdjupet är troligtvis av normalgraden (vad det nu kan tänkas innebära) i felparkeringslagshänseende, men knappast i konkurshänseende och vi hamnar istället i frågan om detta perifera lagstiftningsfragment skall utgöra tolkningsdata i diskussionen om ägarskapet i konkurs.<sup>128</sup>

Man skulle kunna försöka avfärda fragmentet med motiveringen att det är perifert och att den rent konkursrättsliga aspekten inte ens ingick i utredningsuppdraget. Mot det kan man invända att vår rättsordning består av en mängd olika fragment om frågor som har ansetts kräva lagstiftning och att en induktiv tillnärmning är en del av vår vedertagna metod.<sup>129</sup> Dupliken kan vara att det

mälan. *Kellers* text innehåller dock mer än så och även ett avslutande "[f]ör egen del", se a a s. 276–291. Av annan uppfattning är Palmér/Savin, Konkurslagen (JUNO) kommentaren till 8 kap. 7 §: "Formuleringen 'till konkursgäldenären' är som tidigare nämnts inte särskilt bra eftersom denne enligt vedertagen uppfattning redan är ägare till den egendom som ingår i konkursboet och därför knappast kan förvärva sin egen egendom." Det kan påpekas att uttrycket "till konkursgäldenären" även skulle kunna anses ge stöd för uppfattningen att egendomen istället tillhör konkursboet.

<sup>126</sup> Formuleringen rimmar väl med lagtexten i 6:2 2 men. vägtrafikskattelagen (2006:227). 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).

<sup>127</sup> Se *Lindskog*, JT 2001–02 s. 217–221.

<sup>128</sup> Andrews, Oskar/Brodén, Carl, Något om giltigheten av *ipso facto*-klausuler i penninglåneavtal – ett sista (?) inlägg i den rättsvetenskapliga debatten jämte några marginalanteckningar om förestående lagstiftning, JT 2020–21 s. 913–939 (923 not 35) möter ett liknande problem när de diskuterar om ett konkursbo har en generell inträdesrätt eller inte (en mängd lagbestämmelser räknas upp) och diskuterar vilken betydelse 17:13 lag (2016:1145) om offentlig upphandling har för den generella frågan.

<sup>129</sup> Se t ex Heuman, Lars, Metodutvecklingen inom doktrinen, JT 2020–21 s. 25–64 (27). *Heuman* talar om en induktiv-deduktiv metod. Först görs det induktiva arbetet, vilket kanske leder fram till en generell regel eller princip, och därefter sker deduktionen. Regeln eller principen tillämpas följaktligen på ett oreglerat fall, d v s på ett fall som inte ingick i induktionsgrundlaget. När högsta instans, t ex HD, gör det stärks principen och får samtidigt ett större induktionsgrundlag. Som rättsvetare måste man dock vara medveten om

ändå är skillnad på centrum och periferi, vilket då öppnar upp för frågan var gränsen skall dras. Det förekommer ju även att antaget centrala frågor istället skall behandlas av periferin med hänsyn till periferins ändamål och att man då inte får ett enda svar eller en utgångspunkt, utan istället får en mängd olika svarsfragment, som sedan tjänar sämre som induktionsgrundlag. Fragmentering framför en enhetlig utgångspunkt alltså.<sup>130</sup>

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 äldre språkdräkt.<sup>131</sup> 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.<sup>132</sup> 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.

att man inte tillämpar en regel ur en slags ”Allgemeiner Teil”, utan en regel eller princip byggd på ett visst, begränsat induktionsgrundlag – och det oreglerade fallet befinner sig utanför detta induktionsgrundlag. Deduktionen kan därför vara osäker – och är något annat än att tillämpa en generell regel ur den «allmänna delen».

<sup>130</sup> Ett exempel är frågan om fordrans uppkomst, som inte skall få sitt svar inom obligationsrätten, utan istället besvaras enskilt med hänsyn till syftet bakom bestämmelsen som skall tillämpas; om detta se Schytzer, Jonatan, Fordrans uppkomst inom insolvensrätten, Uppsala 2020. Om frågan om frågan om fordrans uppkomst egentligen är en fråga, se Martinson, Claes, Skall frågan om fordrans uppkomst betraktas som en fråga? – Om Jonatan Schytzers avhandling avseende vissa frågor i insolvensrätten, JT 2020–21 s. 48–66. För den som är intresserad av paradigm för bl a systematiseringar inom rätten kan hänvisas till Sandstedt, Sakrätten, Norden och europeisering s. 94 ff.

<sup>131</sup> 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 utmätningssbar egendom bör i första hand tagas i anspråk...”; liknande i UB 5:1 med p. 4).

<sup>132</sup> Se t.ex. Ds 2018:33 s. 113.



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.<sup>133</sup> Även här kan man anföra att bakgrunden till lagstiftningsärendet och det omsättningsbefrämjande syftet med bestämmelsen är förenliga med nu gjorda tolkning. Tolkningen harmonierar i övrigt väl med uttalandena i förarbetena.<sup>134</sup> 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 *försäljningsätten 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.<sup>135</sup> Ägarsamtal kan uppenbarligen vara förvirrande – och de underlättas knappast av möjligheten till dubbla ägare (och numera även trippla ägare)<sup>136</sup>.

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 inte kan säljas exekutivt hos den nya ägaren eller drabbas av använd-

<sup>133</sup> Se Ds 2018:33 exempelvis s. 79 f.

<sup>134</sup> Se Ds 2018:33 s. 88 f., 112 f. (KFM:s uppfattning) och 188 och prop. 2019/20:67 s. 22 f.

<sup>135</sup> Se nedan i avsnitt 4.3.1 och 4.3.3.

<sup>136</sup> Se nedan i avsnitt 4.3.3.

ningsförbud p.g.a. gamla skulder avseende fordonet och att sistnämnda även gäller vid ett förvärv från ett konkursbo.

Samtidigt visar det skildrade att fragmenteringen 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 försäljningsätt<sup>137</sup> – 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 oreglerade fall, måste ändå ett eventuellt nytt lagstiftningsfragment innehålla klara regler, eftersom något annat inte endast skapar rättsosäkerhet, utan ett sådant ingrepp även kräver lagstöd.<sup>138</sup> 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.<sup>139</sup> 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.<sup>140</sup> 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 rikta-

<sup>137</sup> Se nedan i avsnitt 4.3.5.

<sup>138</sup> 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.

<sup>139</sup> Se de olika överlåtelseförbudsmålen, bl.a. NJA 2015 s. 1040 (*De enstegstättade fasaderna II*), NJA 2016 s. 51 och NJA 2016 s. 288 (*Betalingserklaringen*). 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.

<sup>140</sup> 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.

des också från flera remissinstanser.<sup>141</sup> Regeringen ansåg dock att risken för skenöverlåtelse var för stor för att en annan lösning skulle vara möjlig.<sup>142</sup> Att Transportstyrelsens register släpade efter och därför inte uppvisade aktuell status avseende fordonsskulder fick den potentiella köparen bära risken för och lösa på annat sätt.<sup>143</sup> 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 klargörande i lagtextform i 2 § 2 st. 1 men. ianspråktagandelagen. Man får väl anta att belastningen tas bort i registret enligt 3 § ianspråktagandelagen.<sup>144</sup>

(2) Ett annat sätt att närma sig frågan skulle kunna vara via *försäljnings-sättet*. 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.<sup>145</sup> Vid en *exekutiv auktion* sträcker sig skyddet för förvärvaren ännu längre, eftersom denna auktion ses som ett ”statshandlande” (*Hobeitsakt*). Förvärvet sker inte från gäldenären och är utan belastningar. En tredje mans rätt avseende saken utsläcks.<sup>146</sup> En eventuell tidigare ägare har därför varken obliga-

<sup>141</sup> 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 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.

<sup>142</sup> Prop. 2013/14:176 s. 48; lagrådsremissen s. 43.

<sup>143</sup> 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.

<sup>144</sup> Mer om det föreslagna förtydligandet i 2 § 2 st. ianspråktagandelagen nedan i avsnitt 4.3.5.

<sup>145</sup> Ur rättspraxis kan hänvisas till BGH NJW 1990, 889 (dom av 1989-10-05, IX ZR 265/88). Rättsatsen (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.”

<sup>146</sup> 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.

tions- eller sakrättsliga anspråk mot förvärvaren,<sup>147</sup> men kan rikta anspråk mot utmätningborgenären med stöd av obehörig vinst-reglerna i BGB § 812 (borgenären har ju erhållit betalning ur det sålda utan rättsgrund), eller skadeståndsreglerna 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 försäljning, 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 huvudfallens ursprungliga ägare har borgenärsskydd, däremot normalt inte den förste tvesaluköparen. Denne har endast en omsättningsskyddsägarstatus,<sup>148</sup> endast ett avtal finns och följaktligen saknas normalt borgenärsskydd.<sup>149</sup> 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 flyttninglagen ska ersättas av ägaren, om inte ägaren gör sannolikt att fordonet fränhänts denne genom

<sup>147</sup> 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.

<sup>148</sup> 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.

<sup>149</sup> Se notvis ovan i avsnitt 1.3 om den verkliga ägaren och tradition.

brott, 7 § 1 st. flyttningslagen Kostnaderna specificeras i 13 § flyttningsförordningen. En stor del av kostnaderna hamnar i slutänden ofta hos staten eller kommunen, 7 § 3 st. flyttningslagen. Dessa detaljer är inte viktiga här.

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

En annan konkurrenssituation kan uppstå vid flyttning enligt 2 a § flyttningslagen (och 2 § 3 p. 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. flyttningslagen. *Ration* bakom denna regel är att en motsatt regel 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.<sup>150</sup>

### 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.

<sup>150</sup> Se förklaringen i Ds 2020:20 s. 184 och i de ursprungliga förarbetena, prop. 2013/14:176 s. 61 och 76.

- Ianspråktagandelagen är den kontraintuitiva nyskapelsen. Som tillämpningsförutsättning 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 däremot 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, d.v.s. dubbla ägare. Upplägget används för att undkomma det normala fordonsägandets kostnader och ansvar. I målvaktsförfattningspaketet ingick flyttningsregler kopplade till just fordonsskulder, 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 förpliktelseunderlag 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.

## 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 ”fordonets 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 följdändringar 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,<sup>151</sup> även om utredaren själv inte stödde förslaget.<sup>152</sup> Istället föreslog utredaren bl.a. införandet av ett ägarbundet användningsförbud.

I nästa avsnitt presenteras ytterligare *work in progress*, i detta fall en nyskapelse 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”<sup>153</sup> – 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.<sup>154</sup>

Avslutande följer några sammanfattande kommentarer (4.6).

<sup>151</sup> Se Ds 2020:20 s. 41 (avsnitt 1.6).

<sup>152</sup> Se t.ex. Ds 2020:20 s. 15, 125 och främst 129 ff.

<sup>153</sup> Se t.ex. Ds 2020:20 s. 16.

<sup>154</sup> Ds 2020:20 s. 15.

## 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 flyttningslagen och ianspråktagandelagen samt relevanta följdändringar i andra lagar, men har i tillägg kompletterats med upplysningar under hand från Transportstyrelsen och Skatteverket.<sup>155</sup> Ändringarna i nästa avsnitt trädde i kraft den 1 januari 2023.

## 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.<sup>156</sup> Det innebär att den grundläggande skiljelinjen mellan offentlig rätt och civilrätt har upphävts här. Flyttningen ska dock endast ske för betal-

<sup>155</sup> Prop. 2021/22:239 s. 13. Upplysningarna under hand torde förklara förslagen om användningsförbud, se nedan i avsnitt 4.3.5.

<sup>156</sup> 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.



ning av s.k. fordonsrelaterade skulder enligt 1 § 1 st. 5 p. flyttningslagen. Samlingstermen ”fordonsrelaterade skulder” är ny och det handlar endast om offentligrättsliga skulder;<sup>157</sup> 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.<sup>158</sup>

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 retroaktivitetsproblem med möjliga skenöverlåtelser som då givetvis har antedaterats.<sup>159</sup> 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.<sup>160</sup> Förvaringen på uppställningsplats är kostsam – den utgör två tredjedelar av den sammanlagda kostnaden – och belastar ofta i slutänden den verkställande myndigheten.<sup>161</sup> En viss kompensation ges enligt en tillfällig förordning.<sup>162</sup> I utkastet föreslås ett utökat kostnadsansvar för fordonsägaren.<sup>163</sup> Lagrådet hade även anmärkningar mot förslagens 5 § 3 st. 2 men. flyttningslagen och påpekade att följderna är kopplade till att fordonet inte avhämtas, inte till att fordonets ägare inte har anträffats inom den givna fristen.<sup>164</sup> Felet finns redan i den nu gällande lagtexten. Regeringen avfärdade den sakligt sett korrekta kritiken,<sup>165</sup> väl enkelt enligt mitt tycke.<sup>166</sup>

<sup>157</sup> Se Ds 2020:20 s. 26.

<sup>158</sup> Prop. 2021/22:239 s. 26 f. och Ds 2020:20 s. 82 ff.

<sup>159</sup> Se t.ex. prop. 2021/22:239 s. 39. Se vidare nedan i avsnitt 4.3.3.

<sup>160</sup> Prop. 2021/22:239 s. 28 f.

<sup>161</sup> Se Ds 2020:20 s. 94 ff. och 101 ff. om statistik och kostnader.

<sup>162</sup> Se förordning (2018:1594) om bidrag till kommuner för kostnader för flyttning, uppställning och skrotning av vissa fordon.

<sup>163</sup> Se Ds 2020:20 s. 104 ff. Detta berör ändringar på förordningsnivå och behandlas av naturliga skäl inte i propositionen.

<sup>164</sup> Prop. 2021/22:239 bilaga 4 på s. 72.

<sup>165</sup> 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.”

<sup>166</sup> 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

#### 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 *värde*t (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 vara 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”.<sup>167</sup> 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 kunde väntas (se promemorians 6 a § 3 st.). Ingen skrotningsskyldighet föreligger och det står följaktligen ”tillfaller”-ägaren fritt att välja hur man i andra fall ska förfara med fordonet.<sup>168</sup>

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. Risken för tillämpningsfel måste dock antas vara större med dålig lagtext.

<sup>167</sup> Prop. 2021/22:239 bilaga 4 på s. 73.

<sup>168</sup> Se författningskommentaren i prop. 2021/22:239 s. 48.

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 fordonrelaterade 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 redovisningsskyldighet avseende ett eventuellt överskott. Även om en explicit regel saknades, gav förarbetena stöd för en sådan regel avseende flyttning enligt målvaktsregeln.<sup>169</sup> Trots förarbetsuttalandet hade det ändå ansetts oklart vem som avsågs med fordonsägaren.<sup>170</sup> För övriga flyttningsgrunder hade en praxis utvecklats där ett eventuellt överskott ansågs tillfalla den verkställande myndigheten.<sup>171</sup>

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.<sup>172</sup> Den lösningen rimmar också väl med de exekutionsrättsliga grunderna i UB enligt vilka ett eventuellt överskott i utmätningsfallet ska redovisas till gäldenären. I fordonssammanhanget kan det tyckas vara slumpmässigt om fordonet säljs med stöd i flyttninglagen eller exekutivt av KFM och en sådan skillnad som den nu redovisade är svårmotiverad.<sup>173</sup> 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.

<sup>169</sup> 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.].

<sup>170</sup> Se Ds 2020:20 s. 114 och kort i prop. 2021/22:239 s. 30.

<sup>171</sup> Se främst Ds 2020:20 s. 114 med vidare hänvisningar.

<sup>172</sup> 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.

<sup>173</sup> Det konstateras f ö även i Ds 2020:20 s. 113.

nen i 1 § 1 st. 4 p. medan det vid ianspråktagande eller utmätning ska ske till den verkliga ägaren.<sup>174</sup>

Vad slutligen gäller flyttningsreglernas företrädesordning,<sup>175</sup> 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.<sup>176</sup> 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”-äganderätt 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.<sup>177</sup> 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 NJA 2018 s. 913 till oklarhet, eftersom HD i det målet förklarade att det

<sup>174</sup> 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.

<sup>175</sup> Se avsnitt 3.5.

<sup>176</sup> 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.

<sup>177</sup> Detta noteras f ö även i Ds 2020:20 s. 114.

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 korrigera 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 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, därnäst 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,<sup>178</sup> 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.

<sup>178</sup> Det påpekades redan i avsnitt 1.3 och ges lite mer utrymme i avsnitt 3.2.

det angivna datumet för förvärvet förutsatt att anmälan kommer in inom tio dagar, 5:2 fordonregistreringsförordningen.

#### 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 och dels genom tiodagarsregeln.<sup>179</sup> 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 fordonet 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.<sup>180</sup> 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 fordonsmålvakter 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.<sup>181</sup> 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 fordonssägarandet.

<sup>179</sup> I NJA 2019 s. 480 (*Den ofrivillige bilägaren*) mötte vi en person som felaktigt hade fått 119 bilar registrerade på sig, se ovan i avsnitt 2.2.

<sup>180</sup> Jfr med uttalandena om bl.a. fastighetsrätten ovan i avsnitt 1.2.

<sup>181</sup> Se behandlingen av frågan i prop. 2021/22:239 s. 20 ff. och Ds 2020:20 s. 88 ff.

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.<sup>182</sup> Här kan påminnas om att 2 a § flyttningsförordningen föreskrivs att flyttande myndighet ska meddela KFM och att det exekutiva förfarandet har företräde.<sup>183</sup> 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 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.<sup>184</sup>

#### 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.<sup>185</sup> För den första gäller numera att regeln i 2 § 2 st. ianspråktagandelagen om att ett fordon inte kan tas i anspråk efter en exekutiv försäljning även vid försäljning

<sup>182</sup> Se redan avsnitt 1.3 och avslutande i avsnitt 5.3.1.

<sup>183</sup> Om det exekutiva förfarandet inte hade företräde kunde en meddelandeskyldighet tyckas var 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 anföra 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 § flyttningslagen 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.

<sup>184</sup> Det påpekas som bekant i promemorian, se ovan i avsnitt 4.1.

<sup>185</sup> Se ovan i avsnitt 3.4.4.

enligt flyttningslagen.<sup>186</sup> Konkursfallet tar utredningen inte ställning till.<sup>187</sup> 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 överlåtelседatum och om att fordonet inte kan tas i anspråk för vissa skulder."<sup>188</sup>

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 fordonskatt, trängselskatt, infrastrukturavgifter och felparkeringsavgifter.<sup>189</sup>

## 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.<sup>190</sup>

Problemen med att införa regler om vägrad ägarregistrering ansågs vara flera.<sup>191</sup> För det *första* riskerar antalet fordonsmålverkter att öka genom att överlåtaren förblir ägare och därmed en ofrivillig målverkter, 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 fordonsmålverkter".<sup>192</sup>

<sup>186</sup> 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.

<sup>187</sup> 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."

<sup>188</sup> Om bakgrunden, se Ds 2020:20 s. 189 och prop. 2021/22:239 s. 32.

<sup>189</sup> 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.

<sup>190</sup> Ds 2020:20 s. 125.

<sup>191</sup> Se Ds 2020:20 s. 129 ff. för det följande.

<sup>192</sup> Ds 2020:20 s. 133.



I promemorian föreslogs därför inte att ett stort fordonsinnehav skulle vara en grund för att vägra registrera ett ägarbyte,<sup>193</sup> men däremot omfattande fordonsrelaterade skulder; ett förslag skulle som bekant presenteras.<sup>194</sup> En lämplig plats för den enligt utredaren olämpliga regleringen vore en ny 5:7 a fordonsregistreringsförordningen.<sup>195</sup> 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 koppla det till omfattande fordonsrelaterade skulder. Av förslagets 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 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.<sup>196</sup> Därefter följer det ägarbundna användningsförbudet, ytterligare en nyskapelse.<sup>197</sup> 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

<sup>193</sup> Se Ds 2020:20 s. 134 ff.

<sup>194</sup> Se Ds 2020:20 s. 136 ff.

<sup>195</sup> Ang. författningsdiskussionen, se Ds 2020:20 s. 144 där det påpekades att andra vägransgrunder redan fanns i förordningen.

<sup>196</sup> Se bl.a. avsnitt 4.3.5. *in fine* om dessa lagar.

<sup>197</sup> Ordet ”sådant” bör dock strykas. Det tillför inget, utan förvirrar bara i och med att första meningen inte behandlar ett ägarbundet användningsförbud, utan endast (fordonsbundna) användningsförbud.

gäller det tills skulden är helt betald,<sup>198</sup> eller ett ägarbyte avseende fordonet har registrerats. Användningsförbudet är ju i detta fall *ägarbundet*.<sup>199</sup>

## 4.5 Ytterligare en nyskapelse: omhändertagandelagen

### 4.5.1 *Allmänt*

Sist ut i behandlingen är den fordonjuridiska nyskapelsen omhändertagandelagen. Enligt utredaren bedömdes det föreslaget få ”den enskilt största effekten på målvaktsproblematiken”.<sup>200</sup> 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.<sup>201</sup>

Lagförslaget innehåller sammanlagt 20 paragrafer och det är, med utredarens ord ”till stora delar utformat med hindrandelagen och flyttningslagstiftningen som förebilder.”<sup>202</sup> Här ges endast en kort överblick över centrala punkter i lagen; de processuella bestämmelserna (15–19 §§), bestämmelsen om protokoll (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

<sup>198</sup> Inte endast till en nedbetalning under 50 000 kr, se diskussionerna i Ds 2020:20 s. 150.

<sup>199</sup> 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 den nya legaldefinitionen i flyttningslagen laborerar med ”fordonets ägare” utan retroaktivitetsmöjligheter.

<sup>200</sup> Citatet från Ds 2020:20 s. 16. Se även liknande uttalande på s. 157.

<sup>201</sup> Prop. 2021/22:239 s. 33 f.

<sup>202</sup> Ds 2020:20 s. 159.

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.<sup>203</sup>

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.<sup>204</sup> 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 flyttningslagens särreglering om föremål som ”inte har varit avsett att stadigvarande brukas i fordonet” med vidare hänvisning till Hittegodsl.<sup>205</sup>

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 omhändertagande-

<sup>203</sup> Se Ds 2020:20 s. 160 och 236.

<sup>204</sup> Ds 2020:20 s. 161. Ang. föraren framgår det indirekt av 4 § 3 st.

<sup>205</sup> 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.

lagen 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.<sup>206</sup>

*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*”-förvärvet 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 laga-kraftvunnet beslut från domstol, 10 § 2 p. Efter ett ”tillfaller”-förvärv 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”-förvärv (förverkande och hittegoods), en gång om förvarstagande (stöldgoods), 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 om en samlingslag för tämligen disparata fall. De föreslagna försäljningsreglerna i flyttningslagen hade försäljningsreglerna i 7-8 §§ förfarandelagen som förebild,<sup>207</sup> men reglerar även explicit i vilken ordning kostnadstäckning och tillgodoräknande genom avräkning på skulderna ska ske. Förfarandelagens regler är knappare, mer allmänt hållna och i delar överflödiga för flyttning och omhändertagande.

<sup>206</sup> Temat behandlas i Ds 2020:20 s. 172, dock utan att frågan om företräde tas upp.

<sup>207</sup> Se Ds 2020:20 s. 116.

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”.

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 konstatera 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 registerspåret<sup>208</sup> 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

<sup>208</sup> Se avsnitt 3.6 och 4.6.

underrubriker (5.3.1–2). Diskussioner om dessa problem får avsluta detta bidrag om ett inte avslutat tema.

## 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 fordonjuridiska 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.<sup>209</sup>

## 5.3 Äganderätten, önskade åtgärder och registerspåret problem

Kopplingen till den vanliga ägaren och därmed även den generella, icke-fordonspecifika juridiken har fått stå i bakgrunden. Den målvaktsrelaterade fordonjuridiken är ett avskilt rättsområde med troligtvis få involverade. Nästa naturliga steg vore en reformering av registreringsförfarandet för att få registret att bättre överensstämma 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.<sup>210</sup>

<sup>209</sup> Se främst avsnitt 4.3.4.

<sup>210</sup> Detta diskuteras tämligen utförligt i avsnitt 1.3 i det i årsboken tillagda finstila avsnittet.

För det *andra* kan det handla om att en lagstiftning med kontraintuitiva 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. Kontraintuitiva 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 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 flyttningslagen, 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 flyttningslagsägare) 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 kontraintuitiva.<sup>211</sup>

Det problematiska ligger i 2 § 3 st. 2 men. ianspråktagandelagen, enligt vilken det som föreskrivs i annan lag om utmätning även tillämpas för ianspråktagande.<sup>212</sup> 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 fordonsrelaterade fordringar enligt

<sup>211</sup> Se avsnitt 1.3.

<sup>212</sup> Se avsnitt 3.4.3.



1 § ianspråktagandelagen får företräde framför den verkliga ägarens borgenären. 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.<sup>213</sup> Därför bör de verkliga ägarförhållandena få genomslag här.<sup>214</sup>

Att låta de verkliga ägarförhållandena få genomslag i detta fall rimmar med de sak- och exekutionsrättsliga principerna. Gäldenärens förpliktelseunderlag 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.<sup>215</sup>

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 godtrosförvärv

En kontraintuitiv nyskapelse kan som påpekats vare 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.

<sup>213</sup> Se även avsnitt 4.3.4.

<sup>214</sup> Se främst ovan i avsnitt 1.3.

<sup>215</sup> Här i årsboken kan hänvisas till diskussionerna ovan i avsnitt 1.3 efter not 34.

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 godtrosvförvärv 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.<sup>216</sup> Det kan 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;<sup>217</sup> 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 flyttningsslagen – såväl enligt gällande regler som enligt den föreslagna 6 a § – föregås försäljningen av ett "tillfaller"-förvärv, ett förvärv *ex*

<sup>216</sup> Se prop. 2013/14:176 s. 37. I sammanhanget behandlas även den verkliga ägarens eventuella anspråk mot den registrerade ägaren efter inträdandet i den ursprungliga borgenärens ställe enligt "allmänna fordringsrättsliga principer". Lösningen av detta inbördes förhållande överlämnade dock förarbetena till rättsstillämpningen. I det klassiska målvaktsfallet – och detta hade propositionen kunnat ägna en mening åt – handlar det dock nästan uteslutande (se diskussionen ovan i not 35) 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.

<sup>217</sup> Även i prop. 2013/14:176 s. 41 konstateras att försäljningssumman kanske inte täcker skulderna.

lege.<sup>218</sup> 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.<sup>219</sup> 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 godtrosvförvärv har ju inte skett. A får då bilen gratis. Vid ett giltigt godtrosvförvärv aktualiseras istället lösen enligt vederlagsprincipen, 5–6 §§ GFL. Om vi följer detta huvudspår blir det potentiellt komplicerat för C, som visserligen slipper riskera ett förnyat ianspråktagande 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 konstraintuitiva ianspråktagandet harmoniera 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,<sup>220</sup> 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.<sup>221</sup>

<sup>218</sup> Och för omhändertagandet återfinns "tillfaller"-förvärvet i 10 § 1 p. och 12 § 2 st. omhändertagandelagen.

<sup>219</sup> Detta behandlades kort i avsnitt 3.4.4.3.

<sup>220</sup> Se t.ex. ovan i avsnitt 1.3 och 3.4.2.

<sup>221</sup> Se ovan i avsnitt 1.3 och notvis om fastighetsbulvanfallet NJA 1949 s. 757 och JustR Karlgrens senare uttalande.

Den överensstämmer även med lagstiftarens ambition att undanröja just s.k. omsättningshinder.<sup>222, \*\*\*\*</sup>

<sup>222</sup> 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, 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 hittegodts m.m.; GFL = lag (1986:796) om godtrosvförvärv av lösöre; hindrandelagen = lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd; HittegodtsL = lagen (1938:121) om hittegodts; 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 = utsokningsbalk (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 falla 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 (JUNO Version 50, 5 december 2022); Sandstedt, Johan, Sakrätten, Norden och europeiseringen – Nordisk funktionalism möter kontinental substantialism, Stockholm 2013; Strömgen, Peter/Zackariasson, Laila, Sakrätt beträffande fast egendom, Stockholm 2021.