



Datum

2018-10-11

Vår referens

Eva Nilsson Lundqvist

Stadsjurist

Eva.Lundqvist@malmo.se

## Tjänsteskrivelse

### **Remiss - Departementspromemoria, Ds 2018:33, om översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter TN-2018-3194**

#### **Sammanfattning**

Från Näringsdepartementet har inkommit remiss: Departementspromemoria, Ds 2018:33, om översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter. Tekniska nämnden föreslås lämna synpunkter på promemorian i enlighet med förvaltningens förslag till yttrande och besvarar remissen direkt för stadens räkning till näringsdepartementet.

#### **Förslag till beslut**

Tekniska nämnden föreslås besluta

**att lämna yttrande enligt förvaltningens förslag**

#### **Beslutsunderlag**

- DS 2018 3
- G-Tjänsteskrivelse TN 181023 Remiss Departementspromemoria, Ds 2018:33 om översyn av lagstiftning mot s.k. fordonsmålvakter
- Förslag till yttrande TN 181023 Remiss Departementspromemoria, Ds 2018:33 om översyn av lagstiftning mot s.k. fordonsmålvakter

#### **Beslutsplanering**

Tekniska nämnden 2018-10-23

#### **Beslutet skickas till**

Näringsdepartementet per e-post till; [n.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:n.remissvar@regeringskansliet.se) och till

[Marija.Grekovska@regeringskansliet.se](mailto:Marija.Grekovska@regeringskansliet.se)

#### **Ärendet**

Från Näringsdepartementet har inkommit remiss: Departementspromemoria, Ds 2018:33, om översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter. Svaret på remissen ska vara regeringskansliet tillhanda senast den 8 november 2018. Remissen blev översänd till tekniska nämnden av stadskontoret som skrivelsen också gav de kommunala bolagen PÖMAB och P-Malmö i uppdrag att besvara remissen. Svaren skulle ställas till kommunstyrelsen med avsikt att stadskontoret skulle sammanställa svaren för översändande till näringsdepartementet. Efter överenskommelse med stadskontoret har det beslutats att tekniska nämnden för stadens räkning

direkt besvarar remissen till näringsdepartementet med ett samordnande av svar från de kommunala bolagen. Fastighets- och gatukontoret har inhämtat synpunkter på promemorians förslag från de kommunala parkeringsbolagen PÖMAB och P-Malmö och lämnar sitt förslag till remissvar – yttrandet – samordnat med svar från dessa bolag.

### *Bakgrund*

Enligt vägtrafikregistret fanns det vid 2016 års utgång totalt 140 463 registrerade personbilar i Malmö kommun.

Uttrycket fordonsmålvtakt används allmänt om personer som av någon anledning går med på att registreras som ägare till ett fordon i stället för fordonets verkliga ägare/brukare. Enligt Transportstyrelsen utgör ett fordonsinnehav av minst 100 fordon grund för att en person ska betecknas som fordonsmålvtakt. I Malmö verkar en stor andel personer som inte uppfyller Transportstyrelsens definition av fordonsmålvtakt och således innehar 99 eller färre fordon. Men mer än var tionde fordon i Malmö (14 137 fordon) ägdes vid tidpunkten av Malmö's tio mest aktiva fordonsmålvtakter. Oavsett Transportstyrelsens definition måste kommunens fokus vara att den registrerade ägarens skulder till kommunen (eg. statsverket) övergår 5 000 kronor då denna summa är vad som utgör flyttningsgrunden i fordonflyttningslagstiftningen.

Via olika kontaktvägar skaffar fordonsmålvtakter ett stort antal fordon, många skrotfärdiga. Fordonen ställs av tämligen omgående och fordonsmålvtakten får då tillgång till den återbetalda skatten för fordonet. I stället för att fordonen skrotas säljs de ånyo, eller så hyrs fordonen ut till brukare som av någon anledning inte kan eller vill stå som ägare till ett fordon för en månatlig summa. Fordonen befinner sig därmed på gatan oskattade, oförsäkrade och oftast obesiktigade och avställda. Fordonsmålvtakten står fortsatt som den i vägtrafikregistret registrerade ägaren (om denne inte åter registrerat fordonet på den tidigare, och om återregistreringen okunnige, ursprungliga säljaren av fordonet).

Att stå som registrerad ägare i vägtrafikregistret innebär inte att man med automatik betraktas som civilrättslig ägare. Alldeles oaktat om fordonet hyrs ut, eller brukaren de facto köpt fordonet utan registrering i vägtrafikregistret, ser lagstiftaren brukaren som den civilrättsliga ägaren (såvida inte skenöverlåtelse kan bevisas).

Förutom betalningsansvaret för ett brukbart fordon tvingande kostnader, som skatt och avgifter, är det felparkeringsanmärkningar som brukarna vill undvika. Hyr eller köper en brukare ett sådant fordon kan brukaren parkera utan att erlägga parkeringsavgift, i strid mot trafikförordning (TrF) och lokala trafikföreskrifter (LTF) och utan att behöva riskera betala parkeringsanmärkning.

Statsmaktens önskan att adressera problemet med fordonsmålvtakter initierades genom den 1 juli 2014 tillkommen lagstiftning. Det allmänna ska, genom Kronofogdemyndigheten, kunna ta i anspråk ett fordon där fordonet är föremål för skulder relaterat till skatter och avgifter, för indrivning genom försäljning av fordonet. Detta är den s.k. ianspråktagandelagen<sup>1</sup>.

Felparkerade fordon, vars registrerade ägare har sådana obetalade och förfallna skulder

<sup>1</sup> Lag (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

uppgående till över 5000 kronor, ska kunna flyttas av polismyndighet eller kommun och fordonet behöver inte återlämnas till ägaren/brukaren förrän alla dessa skulder och kostnader i samband med flytten är betalade. Denna möjlighet har införts i lag om fordonsflyttning med följande förordning<sup>2</sup>.

Berörda myndigheter, kommunerna Stockholm, Malmö och Göteborg samt SKL, har flertalet gånger påpekat de brister i lagstiftningen rörande åtgärder mot fordonsmålvakter som myndigheter och kommuner erfarit. Regeringen har uttryckt att man önskar skärpa lagstiftningen mot fordonsmålvakter och har gett näringsdepartementet i uppdrag att göra en översyn som ska redovisas senast 30 juni 2018 i form av en promemoria. Promemorian är framtagen på uppdrag av näringsdepartementet med syfte att utvärdera lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter.

#### *Av kommunerna påpekad problematik*

Nedan redovisas de problem kommunerna tillsammans med SKL påpekat för promemorians utredare. Under huvudrubriker lämnas bakgrund, kortfattat vad som anges i promemorians förslagsdel och därunder kommunens inställning.

#### Möjligheten till retroaktivt ägarbyte

##### *Bakgrund*

Genom retroaktivt ägarbyte, från fordonsmålvakt till den faktiska brukaren (som möjligen är den civilrättsliga ägaren), efter kommunernas flytt av fordonet, undkommer både fordonsmålvakten och brukaren sitt betalningsansvar.

Kommunen, eller polismyndigheten, kan när ett fordon är felparkerat med grund i fordonsflyttningsslag lagstiftning besluta om flytt av fordon vid ett givet tillfälle. Brukaren som får sitt fordon flyttat kan inte få utlämnat fordonet då denne inte står registrerad som ägare i vägtrafikregistret och kan troligen inte heller betala den registrerade ägarens fordonsrelaterade skulder. Fordonsmålvakten kan inte heller betala sina skulder (och avser kanske inte heller det) och får följaktligen inte heller utlämnat fordonet. Så är lagen tänkt att fungera. Både fordonsmålvakt men framförallt brukaren ska därmed förlora incitamentet att använda fordonsmålvakter.

Men brukarna efterregistrerar allt oftare innehav av fordon i vägtrafikregistret.

Kommuner har utan framgång försökt att hävda att detta är skenöverlåtelse men har fått domstolarnas syn på saken;

[[NN har uppgett att ägaren till personbilen är den person som vid flyttningstidpunkten var registrerad som ägare i vägtrafikregistret. Även om en sådan ordning i vissa fall framstår som rimlig kan det, i avsaknad av ett uttryckligt lagstöd om vem som ska anses vara den faktiska ägaren, inte vara vägledande i samtliga fall (jfr Svea Hovrätts dom den 8 juni 2015 i mål FT 5397-14). Frågan om en uttrycklig ägardefinition i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall var också föremål för diskussion under förarbetena till ändring i nyss nämnda lag (jfr prop 2013/14:176 s.59 och 100). Svea hovrätt uttalade i sitt avgörande att ett strikt kostnadsansvar enligt 7 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall för den registrerade ägaren, oberoende av de faktiska ägarförhållandena, måste förutsätta ett uttryckligt lagstöd. Detsamma bör enligt tingsrättens mening gälla i förevarande fall för fråga om bättre rätt till en personbil, som ostridigt överlätits till ny ägare före flyttningstillfället men som vid denna tidpunkt alljämt stod registrerad på en person som enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift tidigare ådragit sig felparkeringsavgifter.]]

Malmö stad driver f.n. ett mål för vilket det lämnats prövningstillstånd (PT) i Högsta Domstolen (HD) i en sådan fråga. Någon dom har dock i skrivandets stund inte meddelats.

<sup>2</sup> Förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall och förordningen samt(2001:650) om vägtrafikregister

Det finns ingenting som hindrar brukaren att – efter att denne fått utlämnat det flyttade fordonet när bättre rätt kunnat visas – återigen registrera fordonet på en fordonsmålvalt – samma som tidigare eller ny fordonsmålvalt.

Transportstyrelsen kan inför registrering av ägandeskap i vägtrafikregistret genomföra utredning om underlaget för registrering föranleder så. Men för transportstyrelsen finns det inget som påvisar att det möjligen förekommer en skenöverlåtelse. Antalet ägarbyte per år i vägtrafikregistret uppgår dessutom till 3,5 miljoner vilket innebär att stora resurser skulle behöva tas i anspråk och att fordonsregistrering i många fall skulle dra ut på tiden. Detta skulle då främst drabba den laglydige bilköparen.

Polismyndigheten och kommuner har efterfrågat s.k. flaggning i transportstyrelsens vägtrafikregister. När ett fordon med fordonsrelaterade skulder flyttats kunde fordonet flaggas i registret så att ägarbyte utreds och ev. hindras vid rena skenöverlåtelser. Någon framgång har inte nåtts efter sådan begäran och med antalet fordonsflyttningar av fordonsmålvaltsbilar och det totala antalet ägarbyte i åminne är det förklarligt att ev. utredningar kring faktiskt ägande skulle kräva stora resurser och att flaggning därmed inte är ett självklart alternativ.

Ett annat alternativ kommunerna har fört fram har varit ägarbyte i realtid. Ett behov av regeländring som innebär att endast ägarbyte i realtid godkänns annars skulle postad analog handlings ankomstdatum gälla. Detta har, med anledning av att ca 80 % (enligt uppgift från Transportstyrelsen) sker genom pappershandling (gula delen på registreringshandlingen), inte av Transportstyrelsen ansetts vara ett realistiskt alternativ utifrån myndighetens resurser.

#### *Promemorians förslagsdel*

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

Möjligheterna att reformera registreringsförfarandet bör därför ses över särskilt.

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

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

#### *Kommunens inställning*

Kommunen kan konstatera att i merparten av de flyttningsärenden som rör fordonsmålvalter inkommer det begäran om omregistrering av ägandeskap närmast direkt efter flytten.

Ägandeskapet begärs dessutom retroaktivt och i nära nog samtliga fall där ägandebyten görs har detta skett samma dag eller dagen före flytt, eller tiden just dessförinnan. Det är kommunens inställning att om en vägran att registrera ägandebyte retroaktivt skulle införas, och då enbart för fordon där ägaren har fordonsrelaterade skulder, och en registrering i nutid istället skulle ske har fordonsflyttningsinstitutet fortsatt någon verkan.

Den gemene fordonsköparen kan ha fullt legitima skäl till att behöva efterregistrera och det går inte att förbjuda den möjligheten. Men kontrollen för transportstyrelsen skulle enbart komma ifråga för fordon vars ägare innehar fordonsrelaterade skulder ( visserligen 10 % av Malmös

fordonsflotta). Efter införande av sådana kontroller skulle retroaktiva ägandebytten med tiden troligen avta. Kontrollen skulle enbart ta sikte på fordon vars ägare har fordonsrelaterade skulder. Skulle det möjligen bland dessa retroaktiva ägarbyten finnas någon som verkligen har utfört ett ägandebyte i god tro finns fortsatt den nuvarande utredningsmöjligheten för Transportstyrelsen.

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

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

#### *Promemorians förslagsdel*

I promemorian, under avsnitt 10.3, anges att det ska införas användningsförbud och avskyltning vid obetalda felparkeringsavgifter. [[Om felparkeringsavgift inte har betalats inom föreskriven tid ska det avgiftspliktiga fordonet inte få användas. Sådant användningsförbud ska dock inte inträda förrän

det obetalda beloppet uppgår till mer än 5 000 kronor och sex månader förflutit sedan minst det beloppet skulle ha betalats. Vissa angivna skulder ska inte räknas in i den totala avgiftsskulden. Förbudet ska gälla till dess den skuld som har föranlett förbudet har betalats.]]

#### *Kommunens inställning*

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

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

#### Promemorians förslagsdel avsnitt 10:4-9

##### *Kommunens inställning*

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

#### Det s.k. konkursalternativet

##### *Bakgrund*

I Malmö har kronofogdemyndigheten startat utredning på målvakter med skulder överstigande 500.000 kr. Skatteverket ansöker sedan hos tingsrätten om personlig konkurs. Konkursförvaltare utses därefter. Konkursförvaltaren ställer av fordonen och begär in nya registreringsbevis från Transportstyrelsen (vilket gör att efterregistrering av ägarbyte inte är möjlig utan konkursförvaltarens medgivande).

Att kommunerna inte begärt fordonsmålvakter i konkurs har att göra med att väl parkeringsanmärkningen är utfärdad övertar staten fordran och kommunerna har då inte någon egentlig fordran att göra gällande oavsett om kommunerna förlorar intäkter eller ej.

#### *Promemorians förslagsdel*

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

#### *Kommunens inställning*

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

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

#### Önskemål om flyttning av fordon oavsett om dessa är felparkerade eller ej

##### *Bakgrund*

För att kommuner ska kunna flytta ett s.k. fordonsmålvaktsbilar krävs i dagsläget att fordonet är felparkerat. Kommunerna begärde inför promemorians framtagande lagändring innebärande att fordonsmålvaktsbilar skulle kunna flyttas oavsett de är felparkerade eller ej. 2014 års lagstiftning har möjligen inneburit att betalningsviljan (vad avser parkeringsanmärkningar) har ökat. (Betalningsviljan i Malmö var 56 % 2013 att jämföra med ca 80 % 2017). Men fordonen, som nu de facto i större omfattning parkeras rätt av sina brukare är fortsatt oskattade, oförsäkrade och icke besiktigade och utgör därmed en fara för andra trafikanter. Det är kommunernas uppfattning att signalvärdet av ytterligare flyttningsmöjligheter inte bör underskattas i ett normativt perspektiv.

#### *Promemorians förslagsdel*

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

#### *Kommunens inställning*

Kommunen i egenskap av offentligrättslig myndighet delar promemorians uppfattning att det enbart ska vara möjligt med flyttning av fordon för offentligrättsliga avgifter. Den uppfattningen delar dock inte det av kommunens parkeringsbolag som arbetar på kommunal kvartersmark.

Man menar att även civilrättsliga avgifter torde kunna utgöra flyttningsgrund utifrån ett rättviseperspektiv.

Alldeles oaktat att detta är två helt olika utgångspunkter torde promemorian ha tagit större hänsyn till den normativa aspekten. Om ett fordon står parkerat på brandgator m.m. på kvartersmark borde kommunen kunna flytta dessa fordon åtminstone om ägaren har offentligrättsliga skulder. Kommunen kan, liksom parkeringsbolaget, också konstatera att en mängd fordon vars ägare har fordonsrelaterade skulder, s.k. fordonsmålvaktsfordon, nu använder kvartersmark för uppställning – och då står i strid med den civilrättsliga regleringen. De fordonsägare som är utan skulder, vare sig personliga eller tillhöriga fordonet, torde ju uppfatta att fordonsmålvakterna urholkar ett system som bör bygga på lika och rättvis bedömning.

#### Uppställningstiden enligt 6 § 1 st. 2 LFF

##### *Bakgrund*

För s.k. kända ägare är den lagstadgade uppställningstiden 1 månad. För okända ägare är den 3 månader och flyttning ska kungöras. I fråga om fordonsmålvaktsfordon blir uppställningstiden i princip alltid tre månader innan fordonet tillfaller kommunen och kan skrotas eller i sällsynta fall säljas. De långa uppställningstiderna är resurskrävande. förkortas.

##### *Promemorian's förslagsdel*

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

##### *Kommunens inställning*

Kommunen delar utredarnas inställning och önskar en skyndsam utredning.

#### Begreppet fordonets ägare

##### *Promemorian's förslagsdel*

Begreppet fordonets ägare föreslås i 10.13 promemorian förtydligas.

##### *Kommunens inställning*

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

#### Promemorian's förslagsdel avsnitt 10:15-17

##### *Kommunens inställning*

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

#### Övriga synpunkter på promemorian

Kommunen noterar att inget nämns i promemorian som belyser problemet med att utlandsregistrerade fordon används som fordonsmålvaktsbilar. Kommuner har, med nuvarande lagstiftning och avsaknad av mellanstatliga avtal, inte någon möjlighet att komma åt de flesta utländska ägarregister. Kommunen får då göra en presumtion om vem ägaren torde vara. Transportstyrelsen, som i enlighet med lag om felparkeringsavgift övertar kommunens fordran på skuld för parkeringsanmärkningar, driver inte in fordringar på utländska fordon. Som ett

exempel har Stockholm en betalningsvilja för dessa fordon på 6,8 % (2017). Promemorian anger inte något om en ev. lösning på det av kommunerna anförda problemet.

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

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

**Ansvariga**

Tobias Nilsson Avdelningschef

Anna Bertilson Direktör