

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Infrastrukturdepartementet

Yttrande över departementspromemorian Uppdrag om översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. (Ds 2020:20)

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Promemorian innehåller följande:

Förslag om att ett fordon får flyttas om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering, eller mot förbud eller villkor enligt lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering, och fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 5 000 kronor. Med fordonsrelaterade skulder avses obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter eller infrastrukturavgifter. Fordon som är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering och som är belagt med körförbud, användningsförbud på grund av obetald fordonsskatt eller som enligt uppgift i vägtrafikregistret saknar föreskriven trafikförsäkring, ska kunna flyttas omedelbart.

Det ska införas en enhetlig definition av uttrycket fordonets ägare i flyttningslagen. Med fordonets ägare ska avses:

- för fordon upptagna i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för beslut om flyttning, och
- för oregistrerade fordon, den civilrättsliga ägaren.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller, i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, innehavaren och i fråga om avregistrerat fordon, den som senast varit antecknad som fordonets ägare. Uttrycket "ägaren" i lagen (1982:129) respektive förordningen (1082:198) om flyttning av fordon i vissa fall (LFF respektive FFF) ska ändras till "fordonets ägare".

Ett fordon som förvaras på särskild uppställningsplats tillfaller kommunen om beslutet om flyttning har verkställts av en kommunal myndighet och i annat fall staten om ägaren inte har hämtat fordonet inom en månad efter det att kungörelse skedde. I syfte att minska myndigheternas kostnader för fordonsflyttningens verksamhet ska ett tydligare ansvar för den registrerade fordonsägaren införas, uppställningstiderna ska förkortas och fordonsägaren ska åläggas en utökad ersättningskyldighet för flyttningskostnader. En fordonsägares ersättningskyldighet enligt 13 § FFF ska även omfatta kostnader för försäljning av ett fordon. Fordonsägarens ersättningskyldighet för kungörelsekostnader enligt 13 § första stycket 6 FFF ska tas bort.

Uttrycket "Trafikverkets region" i FFF ska ändras till "Trafikverket". Trafikverkets befogenheter att flytta fordon enligt flyttningslagstiftningen ska utökas till att även omfatta flyttning i anslutning till allmän väg och flyttningsgrunderna i 2 § 1, 4 och 6 FFF.

Om en försäljning kan förväntas ge ett överskott efter avräkning av kostnaderna enligt 7 § LFF ska ett fordon som tillfaller kommunen eller staten enligt 6 § LFF säljas. Har ett fordon sålts, ska likviden tillgodoräknas fordonets ägare genom avräkning mot kostnaderna enligt 7 § LFF och, om fordonet har flyttats med stöd av 2 a § LFF, fordonsägarens fordonsrelaterade skulder. Avräkning ska i första hand ske mot de äldsta skulderna. Eventuellt kvarstående likvid ska utbetalas till fordonets ägare. Om en försäljning inte kan förväntas ge ett överskott ska fordonet skrotas.

Transportstyrelsen ska inte registrera ett ägarbyte om den nya ägaren har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kr. I den totala skulden ska inte räknas in skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller. Med fordonsrelaterade skulder avses obetalda och förfallna felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter eller infrastrukturavgifter. Transportstyrelsen får i enskilda fall besluta om undantag från bestämmelsen om att inte registrera ett ägarbyte. Ett beslut om undantag får förenas med villkor, och meddelas endast om det finns särskilda skäl och undantaget inte innebär en fara för trafiksäkerheten. Transportstyrelsens beslut att vägra registrera en fordonsägare ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Alternativ till förslaget att vägra ägarbyte vid skulder över 50 000 kronor:

Ett registrerat fordon får endast användas om den registrerade fordonsägaren betalar sina fordonsrelaterade skulder inom föreskriven tid. Ett 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 ägarbundet användningsförbud kan omhändertas av Polismyndigheten. Med fordonsrelaterade skulder avses obetalda och förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter eller infrastrukturavgifter. Ett ägarbundet användningsförbud gäller till dess att fordonsägarens totala skuld är betald, eller ett ägarbyte av fordonet har registrerats. Transportstyrelsen får i enskilda fall besluta om undantag från bestämmelsen om ett ägarbundet användningsförbud. Ett beslut om undantag får förenas med villkor, och meddelas endast om det finns särskilda skäl och undantaget inte innebär en fara för trafiksäkerheten. Uppgift om ett ägarbundet användningsförbud bör föras in i vägtrafikregistret. Det bör också införas nya tillåtna sökbegrepp. Det behövs inget sekretesskydd för uppgiften om ett ägarbundet användningsförbud. Ett automatiskt inträtt ägarbundet användningsförbud ska inte kunna överklagas. Bestämmelserna om ett ägarbundet användningsförbud ska föras in i de befintliga författningarna om fordons registrering och användning.

Det ska införas en ny lag som ger Polismyndigheten möjlighet att omhänderta och under vissa förutsättningar skrota ett fordon om fordonets ägare har stora fordonsrelaterade skulder.

Alternativ 1: Polismyndigheten får omhänderta ett fordon om fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kronor.

Alternativ 2: Polismyndigheten får omhänderta ett fordon om fordonet omfattas av ett ägarbundet användningsförbud.

En polisman som har beslutat om ett omhändertagande ska skyndsamt anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå.

Med fordonsrelaterade skulder avses obetalda och förfallna skulder avseende felparkeringsavgifter, trängselskatter, fordonsskatter och infrastrukturavgifter. Med fordonets ägare avses den som är antecknad som fordonets ägare i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register vid tidpunkten för Polismyndighetens beslut. I fråga om fordon som innehåses på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehåses med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, den som är innehavare och i fråga om avregistrerat fordon, den som senast varit antecknad som fordonets ägare. Om fordonets ägare inte har fyllt 18 år, den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller, i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Polismyndigheten ska underrätta Kronofogdemyndigheten om ett omhändertagande. Om ett exekutivt förfarande har inletts ska vidare åtgärder inte vidtas så länge det förfarandet pågår. Handläggningen av omhändertagandet ska återupptas om det exekutiva förfarandet avslutas utan att fordonet säljs eller om verkställighet inte sker i fordonet.

Polismyndigheten får besluta att ett fordon som har omhändertagits ska skrotas omedelbart om fordonets värde vid omhändertagandet understiger en femtedel av det då gällande prisbasbeloppet. En polisman som har beslutat om omedelbar skrotning ska skyndsamt anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om beslutet ska bestå. Ett fordon får skrotas omedelbart även om fordonet inte tillhör den person som använde fordonet vid omhändertagandet.

En åtgärd enligt lagen får vidtas endast om det är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Måste tvång tillgripas, ska detta ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet ska uppnås.

Föraren, annan från vilken fordonet omhändertagits och fordonets ägare ska snarast delges beslutet om omhändertagande eller skrotning och underrättas om hur fordonet kan komma att hanteras. Underrättelse av möjligheten att begära omprövning ska också ske. Om fordonets ägare inte kan anträffas, ska Polismyndigheten kungöra underrättelsen genom anslag i sina lokaler. Fordonets ägare ska anses delgiven underrättelsen inom en månad efter det att kungörelse skett.

Fordonets ägare är skyldig att ersätta kostnaden för omhändertagandet och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Föremål som finns på eller i ett fordon anses vid tillämpningen av lagen höra till fordonet. Ett omhändertagande ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för åtgärden. Har skälen för åtgärden upphört, ska Polismyndigheten upphäva omhändertagandet eller beslutet om omedelbar skrotning. Om ett omhändertagande består, behöver fordonet inte lämnas ut förrän kostnaderna för omhändertagandet och alla de fordonsrelaterade skulder som fordonets ägare är betalningsansvarig för har betalats.

Ett omhändertaget fordon tillfaller Polismyndigheten 1. om fordonet inte har hämtats ut inom en månad från det att delgivning av underrättelse skett, eller 2. vid den senare tidpunkt när domstols avgörande om att åtgärden ska bestå fått laga kraft. Ett fordon som tillfaller Polismyndigheten ska hanteras på det sätt som anges i lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. (förfarandelagen). Fordon som omhändertagits ska enligt förfarandelagen finnas tillgängligt hos Polismyndigheten för avhämtning i minst en månad efter delgivning av underrättelse. Om ett omhändertagande upphör ska fordonet lämnas ut till den från vilken fordonet omhändertogs, om det inte finns särskilda skäl att lämna det till någon annan. Om fordonet inte hämtas ut när ett omhändertagande har upphört, tillämpas lagen om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. (förfarandelagen). Om ett omhändertagande upphör ska föraren, annan från vilken fordonet omhändertagits och fordonets ägare underrättas om att

beslutet har upphört att gälla och om hur fordonet kan komma att hanteras. Fordon som omhändertagits ska enligt förfarandelagen finnas tillgängligt hos Polismyndigheten för avhämtning i minst en månad efter delgivning av underrättelse. Det ska föras protokoll över beslut enligt lagen.

Om föraren eller fordonets ägare skriftligen begär det, ska Polismyndigheten skyndsamt ompröva ett beslut om omhändertagande eller omedelbar skrotning. Myndigheten får besluta att åtgärden ska bestå eller att den ska upphöra. Polismyndighetens beslut ska vara skriftligt och, om myndigheten finner att åtgärden ska bestå, innehålla de skäl som beslutet grundas på. Föraren och fordonets ägare ska underrättas om beslutet och hur det kan överklagas. Ett beslut som innebär att åtgärden ska bestå får överklagas skriftligen till den tingsrätt inom vars domkrets åtgärden vidtagits utan begränsning till viss tid. Andra beslut enligt lagen får inte överklagas. Vid domstolens handläggning tillämpas lagen om domstolsärenden. Domstolen får besluta att åtgärden ska bestå eller att den ska upphöra.

Polismyndighetens får meddela ytterligare föreskrifter för verkställigheten av lagen. Den nya regleringen ska placeras i en ny lag.

Ett fordon som har sålts vid en exekutiv försäljning eller vid en försäljning med stöd av 6 § LFF får inte tas i anspråk för skulder som uppkommit före eller samma dag som försäljningen. Uppgifter om överlåtelsesdatum och att fordonet inte kan tas i anspråk för vissa skulder ska föras in i vägtrafikregistret efter anmälan av försäljande myndighet.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I promemorian uppges att Transportstyrelsen valt att definiera begreppet fordonsmålvalt som en person som är registrerad på över 100 personbilar eller lastbilar. Målvaltsfordon är i sin tur fordon som regelmässigt är avställda och oförsäkrade samtidigt som de fortsätter att ge upphov till fordonsrelaterade skulder avseende felparkeringsavgifter, fordonskatter, trängselskatter och infrastrukturavgifter. Det finns även annan problematik kopplad till fordonsmålvalterna. Det förekommer till exempel att målvaltsfordon används som brottsverktyg i olika kriminella sammanhang. Mot bakgrund av de uppgifter som utredaren inhämtat kan det konstateras att det är ett förhållandevis litet antal personer som står för en stor del av målvaltsproblematiken och de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna. Det är också tydligt att de samlade åtgärder som redan vidtagits har haft effekt. Varje år omhändertas och skrotas tusentals fordon med stöd den så kallade målvaltsparagrafen som infördes i flyttningslagstiftningen 2014. Antalet målvaltsfordon minskar numera samtidigt som de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna är i kraftigt avtagande. Antalet fordonsmålvalter fortsätter likväl att öka och det totala skuldbeloppet är fortfarande relativt högt, cirka 1,6 miljarder kronor. Vidare förekommer det att nuvarande lagstiftning mot fordonsmålvalter kringgås genom exempelvis skenöverlåtelser av fordon. Polismyndigheten har idag små möjligheter att ingripa mot målvaltsproblematiken.

I promemorian uppges att utredarens huvuduppdrag har varit göra en fullständig översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon, det vill säga lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall (LFF) och förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall (FFF). Syftet med utredningen har varit att minska de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna samt att minska förekomsten av fordonsmålvalter och målvaltsfordon.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets bakgrund och syfte är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I promemorians förslagsdelar redovisas olika alternativa lösningar som övervägts under utformandet av förslagen. Till exempel uppges att utredaren har haft i uppdrag att undersöka möjligheten att vägra ägarbyte om den nya fordonsägaren redan är registrerad på ett stort antal fordon eller om denne har omfattande fordonsrelaterade skulder. Utredaren bedömer emellertid att det inte bör införas någon ny möjlighet att vägra ägarbyte på den grunden att den nya fordonsägaren redan är registrerad ägare till ett stort antal fordon. I uppdraget ingår emellertid att lämna fullständiga författningsförslag, även om utredaren finner att en sådan lösning inte bör införas. I enlighet med uppdraget överväger och föreslår utredaren därför en ny möjlighet att vägra ägarbyte. Jämte detta förslag överväger och föreslår dock utredaren ett alternativt förslag på lösning; *ett ägarbundet användningsförbud*. Till följd av det alternativa förslaget har utredaren även övervägt och föreslagit ett alternativ till förslaget om att Polismyndigheten ska få omhändertaga ett fordon om ägaren har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till 50 000 kronor. Det alternativa följdförslaget innebär då att ett omhändertagande får ske om fordonet omfattas av ett ägarbundet användningsförbud.

Det finns bland annat även redovisning om huruvida målvaktsparagrafen också bör omfatta privaträttsliga skulder avseende kontrollavgifter eller trafikförsäkringsavgifter samt om det bör införas ett uttryckligt undantag för fordonsägare med skuldsanering i flyttningslagstiftningen.

Det uppges också att om en utvidgat målvaktsparagraf inte kommer till stånd innebär det en fortsatt möjlighet för fordonsmålvakter att kringgå lagstiftningen. Problemet med felparkerade målvaktsfordon skulle kvarstå och i viss mån övervältras på privata markägare som i sin tur har små möjligheter att få bort dessa fordon från sin mark. I förhållande till de svårberäknade vinsterna kan förslaget framstå som kostsamt att införa. En mellanväg skulle därför kunna vara att avvakta med förslaget tills den nuvarande och relativt nya målvaktsparagrafen har utvärderats ytterligare samt tills effekterna av lagförslagen har införts och utvärderats. Utredaren förordar dock att förslaget om en utvidgad målvaktsparagraf genomförs så snart det är möjligt i syfte att skapa en mer ändamålsenlig och effektiv flyttningslagstiftning. Utredaren redovisar för- och nackdelar med samtliga författningsförslag. I konsekvensutredningen finns även redovisning av nollalternativet i förhållande till delförslagen.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det uppges i promemorian att det område som förslaget avser inte är reglerat i EU-rätten, varför förslagen inte bedöms gå ut över de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU.

Regelrådet finner ingen anledning att göra en annan bedömning, varför förslagsställarens redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen anges att samtliga författningsändringar bör träda ikraft den 1 juli 2021 och att några särskilda övergångsregler inte bör införas. Med hänsyn till framför allt de relativt omfattande systemanpassningar som flera av förslagen kräver för Transportstyrelsens del, samt de olika informations- och utbildningsinsatser som i flera fall krävs, bedöms förslagen kunna träda i kraft tidigast den 1 juli 2021. Det saknas skäl att införa särskilda övergångsregler. Sådana regler skulle enligt utredaren innebära ett oproportionerligt stort administrativt merarbete.

Informationsinsatser måste, enligt utredaren, tillhandahållas från Transportstyrelsen till bland annat bilhandlare, liksom för allmänheten och Polismyndigheten. Större externa informationsinsatser kommer att behövas främst beträffande vikten av att kontrollera att en köpare kan registreras som ägare.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen uppges att delförslagen om att vägra ägarbyte vid skulder över 50 000 kronor kommer att påverka den yrkesmässiga handeln med begagnade bilar. Enligt statistik finns det cirka 6 000 företag i Sverige som sysslar med fordonshandel, det vill säga handel med såväl nya som begagnade fordon. Företrädare för branschen uppskattar att det sker cirka 370 000 transaktioner av begagnade bilar per år inom den yrkesmässiga handeln.

Vidare uppges att företag med en stor fordonspark kan, i liten utsträckning, påverkas av förslaget. Exempel på sådana företag är åkerier, taxi- och bussbolag samt företag i hyrbils-, kredit- eller leasingbranschen. Det uppges att cirka 30 – 40 procent av alla nya personbilar till konsument tillhandahålls genom privatleasing. Såväl förslaget med att vägra ägarbyte som förslaget med ett ägarbundet användningsförbud bedöms dock få relativt liten påverkan på dessa aktörer. Det är utredarens uppfattning att beloppsgränsen är satt så pass högt att förslagen inte bör innebära problem för företag som sköter sina betalningar.

Regelrådet kan konstatera att förslaget främst berör företag som köper och säljer begagnade bilar och att nybilsföretag också till viss del sysslar med det. Det uppges finnas cirka 6 000 företag som kan beröras men det saknas uppgifter om deras storlek.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal och bransch är godtagbar men att redovisningen av de berörda företagens storlek är bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa och andra kostnader samt påverkan på verksamhet

Förslaget om att vägra ägarbyte vid skulder över 50 000 kronor bedöms inte få några effekter för den yrkesmässiga handeln med bilar, då förslaget endast avser ägarbyten. Endast yrkesmässig handel med begagnade bilar kommer, enligt utredaren, att påverkas. Enligt en tidigare rapport på området (från 2010) finns två typer av kostnader för den yrkesmässiga bilhandeln, nämligen kostnad för kontroll mot vägtrafikregistret om ägarbytet kan genomföras (cirka 30 miljoner kronor per år) och kostnad för en stoppad affär (cirka 0,5 miljoner kronor per år), totalt cirka 153 miljoner kronor under en femårsperiod. Siffrorna får enligt utredaren bedömas med viss försiktighet, dels för att hela den yrkesmässiga bilhandeln inräknades (nybilsförsäljning och begagnatmarknaden), dels för att uppskattningen byggde på en rad olika antaganden. För att undvika att bilhandlare av misstag anmäler ett otillåtet ägarbyte, måste dagens möjlighet till direktanmälan förses med en spärr. När det gäller kostnaden för kontroll, det vill säga bilhandlaren nedlagda arbetstid, gör utredaren följande bedömning. Kostnaden uppskattades 2010 till fem minuters arbetstid. Yrkesmässiga bilhandlare behöver redan idag kontrollera om en kund kan registreras som ägare till fordonet innan affären genomförs. Information om att ägarbyte inte kan genomföras ska kunna fås direkt från vägtrafikregistret. Bilhandlarna har direktåtkomst till registret och utredaren bedömer därför att förslaget kommer att innebära en marginellt ökad tidsåtgång i

verksamheten. Kontrollen bör, i vart fall för större aktörer, kunna ske relativt enkelt med hjälp av en automatiserad tjänst. Fem minuter framstår mot denna bakgrund som en generös bedömning, men förutsätter samtidigt att korrekta uppgifter om en köparens skuldbörda finns lättillgänglig i vägtrafikregistret. Vid ett antagande om 5 minuters extra arbetstid för kontroll, en timkostnad om 600 kr och ett uppskattat antal årliga transaktioner om 370 000 ger en årlig löpande kostnad för branschen om cirka 18,5 miljoner kronor. Kostnaden får enligt utredaren betraktas som en grov uppskattning. När det gäller branschens kostnader för stoppade affärer gör utredaren följande bedömning. I 2010 års konsultrapport bedömdes hela den yrkesmässiga bilhandeln kostnader för stoppade affärer uppgå till cirka 0,5 miljoner kronor årligen, baserat på en uppskattning om totalt cirka 700 stoppade fordonsaffärer/år à 600 kronor (motsvarande en timmes nedlagd arbetstid). Enligt utredaren avsåg kostnad för en stoppad affär huvudsakligen uteblivna affärer med nyttillverkade och importerade bilar, vilka inte omfattas av det nuvarande förslaget. Däremot kan felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret om en köparens skuldbörda leda till att ägarbyte inte kan genomföras. Antalet stoppade affärer är svåra att kvantifiera, men det kan förmodas att det handlar om ett inte obetydligt antal. Förslaget bedöms därmed medföra även vissa kostnader för stoppade affärer. Det uppges att de ökade kostnaderna för branschen med begagnade bilar kan leda till att dyrare priser för begagnade bilar, vilket då drabbar privatpersoner.

Det uppges vidare att alternativet med ett ägarbundet användningsförbud inte bedöms påverka den yrkesmässiga handeln med begagnade bilar.

I konsekvensutredningen anges vidare att i de fall en extern avtalspart anlitas för verkställighet av ett flyttningsbeslut kan fler fordonsflyttningar leda till en ökad omsättning för dessa företag, exempelvis bärgningsfirmor. Tillsammans förväntas de olika lagförslagen leda till färre målvaktsfordon, färre fordonsmålvakter och en minskad nettoskulsättning till det allmänna när det gäller fordonsrelaterade skatter och avgifter. Som en konsekvens härav bedöms även privata aktörer som till exempel markägare och försäkringsbranschen komma att påverkas positivt av förslagen.

Förslaget om en ny möjlighet att vägra ägarbyte vid skulder över 50 000 kronor uppges beröra cirka 6 000 fordonsägare med ett sammanlagt fordonsinnehav om cirka 80 000 fordon. Förutsatt att korrekt information om en köparens fordonsrelaterade skuldbörda kommer att finnas lättillgänglig, kan förslaget komma att leda till ökade intäkter (eller snarast till en minskad nettoskulsättning) för stat och kommun beträffande de fordonsrelaterade skatterna och avgifterna. Den kvantifierbara vinsten för samhället skulle därmed bestå i en minskning av de fordonsrelaterade skulderna. Personer som inte har för avsikt att göra rätt för sig skulle få svårare att dölja sig bakom en fordonsmålvakt. Antalet fordonsmålvakter skulle minska och fordonsrelaterade skatter och avgifter skulle därmed i större utsträckning komma att betalas av den registrerade ägaren. En bestämmelse som försvårar för fordonsmålvakter bedöms också påverka betalningsmoralen i allmänhet positivt. Enligt en konsultrapport som togs fram 2010 uppskattades den minskade nettoskulsättningen till 88 miljoner kronor under en femårsperiod om beloppsgränsen sattes till 50 000 kr. Utredaren uppges att det dock finns en överhängande risk för att förslaget får motsatt effekt. Risken är att den nya bestämmelsen kringgås genom att problematiken i stället sprids på fler fordonsmålvakter. Utredaren bedömer att det inför en fordonsförsäljning kommer vara omöjligt för en säljare att på förhand fullständigt försäkra sig om att ägarbytet kan gå igenom. Det kan exempelvis finnas redan förfallna och obetalda skulder som inte framgår vid en kontroll mot vägtrafikregistret. Vidare, om anmälan om ägarbyte inkommer mer än 10 dagar efter ägarbytet finns en risk att köparen under denna tid drar på sig ytterligare skulder som medför att ägarbytet inte kan godkännas. Det är därför troligt att förslaget leder till att antalet ofrivilliga fordonsmålvakter ökar.

Utredaren uppger att alternativet med ett ägarbundet användningsförbud innebär att det fortsatt kommer att saknas en begränsning av det antal ägarbyten en person kan registrera i vägtrafikregistret. För att alternativet ska kunna leda till en minskning av de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna, är det en förutsättning att användningsförbudet fungerar effektivt i praktiken. Det innebär att Polismyndigheten både måste ges och utnyttja de utökade ingripandemöjligheter som föreslås beträffande dessa fordon. Under dessa förutsättningar bedöms den föreslagna regleringen kunna fungera mycket effektivt. Utöver cirka 6 000 fordonsägare och cirka 80 000 fordon kommer även brukarna av målvaktsfordonen att träffas av bestämmelsen. Utöver de faktiska ingripanden som kommer att möjliggöras, kan bestämmelsen även förväntas fungera preventivt. Förslaget innebär att det inte kommer vara lika attraktivt att använda sig av en fordonsmålvakt, eftersom risken är stor att fordonet stoppas och omhändertas av polisen ute i trafiken. Vidare kommer de fordon som omhändertas inte längre att ge upphov till fordonsrelaterade skatter och avgifter. Utredaren bedömer därför att förslaget kommer att innebära en betydande minskning av nettoskuldsättningen samt ett effektivt förebyggande av nya skulder. Utredaren bedömer att den offentligfinansiella vinsten kommer att vida överstiga de 88 miljoner kronor under en femårsperiod som tidigare uppskattats för alternativet med en bestämmelse om vägran av ägarbyte.

Det uppges att förslaget bedöms ha liten påverkan på företag med stor fordonspark så som åkerier, taxi- och bussbolag samt företag i hyrbils-, kredit- eller leasingbranschen, då beloppsgränsen är satt så pass högt att förslagen inte bör innebära problem för företag som sköter sina betalningar. Redan idag riskerar dessa fordonsägare dessutom att deras fordon flyttas och omhändertas med stöd av målvaktsparagrafen. Vid korttidsuthyrning bör en beloppsgräns över 50 000 kronor sällan eller aldrig vålla något problem för uthyraren. I leasingfallet kan det i avtal regleras vad som ska gälla om ett fordon blir föremål för ett omhändertagande på grund av skuldsättning. I de fall fordon omfattas av återtagandeförbehåll har säljaren dessutom möjlighet att agera om säkerheten är på väg att avsevärt försämrats. Om förslaget mot förmodan skulle vålla praktiska olägenheter, till exempel om aktören har en stor fordonspark och av förklarliga skäl tillfälligt hamnat över beloppsgränsen förslås dessutom en möjlighet för Transportstyrelsen att i enskilda fall besluta om undantag.

När det gäller förslaget om att vägra ägarbyten vid skulder över 50 000 kronor uppges att fordonsmålvakter har omfattande skulder till Trafikförsäkringsföreningen (TFF). På motsvarande sätt som förslaget skulle kunna leda till att de fordonsrelaterade skulderna till det offentliga minskar, skulle även skuldsättningen avseende privaträttsliga trafikförsäkringsavgifter kunna minska. Det finns dock enligt utredaren en överhängande risk för att förslaget kommer att innebära ökade kostnader för TFF. Försäkringsbolagen använder i stor utsträckning vägtrafikregistret för att hantera försäkringsfrågor. Om förslaget leder till att vägtrafikregistret kommer att innehålla fler felaktiga uppgifter om ägarförhållanden kan dessa komma att flyta in i försäkringsärenden. Felaktiga ägaruppgifter kommer då i fler fall att ligga till grund för bedömning av vem som är försäkringstagare. I förlängningen kan det leda till att fel person påförs trafikförsäkringsavgift. TFF kan därmed komma att få ett ökat antal ärenden med personer (ofrivilliga fordonsmålvakter) som invänder att de inte är fordonets riktiga ägare och därför inte heller ska betala avgiften.

Vidare uppges att på motsvarande sätt som förslaget kan leda till att de fordonsrelaterade skulderna till det offentliga minskar, kan även skuldsättningen avseende privaträttsliga kontrollavgifter komma att minska. Även uppställning av målvaktsfordon på privat mark kan komma att minska. Det finns samtidigt en överhängande risk för att förslaget innebär fortsatta problem för privata markägare om antalet fordonsmålvakter i stället ökar till följd av förslaget.

Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud anses inte innebära någon risk för fler ofrivilliga fordonsmålvakter och bedöms därmed inte innebära några ökade kostnader för TFF. Förslaget kan tvärtom få positiva effekter, eftersom fler personer kan förväntas betala sina trafikförsäkringar och skuldsättningen avseende trafikförsäkringsavgifter kan förväntas minska. Förslaget förväntas enbart leda till positiva effekter för privata markägare, eftersom det totala antalet målvaktsfordon kan förväntas minska.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslaget administrativa kostnader är godtagbar, liksom redovisningen av förslaget påverkan på företagets andra kostnader och verksamhet är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen anges att förslaget inte bedöms på några särskilda konsekvenser för företagets konkurrensförmåga.

Såvitt Regelrådet förstår skulle utredarens alternativa förslag om ägarbundet användarförbud inte medföra någon påverkan på företagen på begagnatmarknaden. Regelrådet kan dock konstatera att förslaget att inte registrera ett ägarbyte om den nya ägaren har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kr åtminstone medför en kostnadsrelaterad påverkan på företag som handlar med begagnade bilar. Regelrådet anser därför att förslagsställarens bedömning borde ha motiverats, särskilt med tanke på att det även saknas uppgifter om de berörda företagens storlek.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslaget påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

I konsekvensutredningen anges att förslaget inte bedöms få några konsekvenser på företagets arbetsförutsättningar eller villkor i övrigt.

Regelrådet finner ingen anledning att göra en annan bedömning och anser därför att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Det saknas särskild redovisning om hänsyn till små företag.

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av punkten, men att det i andra delar av remissen finns redovisning av hur hög beloppsgränsen bör vara gällande den fordonsrelaterade skulden som ska utlösa vägran om ägarbyte. Beloppet har, enligt utredaren, satts relativt högt bland annat i syfte att inte drabba hyrbils- och leasingverksamhet utan istället främst drabba fordonsmålvakter och de som använder sig av sådana i betalningsundandragande syfte. Regelrådet kan likväl konstatera att denna redovisning inte fullt ut kan anses kompensera avsaknaden av redovisning av hänsyn till små företag. Det saknas dessutom redovisning av företagets storlek och om förslaget påverkan på företagets konkurrensförhållanden.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning är bristfällig.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att förslagsställarens redovisning i stora delar kan bedömas som godtagbar som exempelvis redovisningen av vilka administrativa och andra kostnader som förslaget medför, liksom påverkan på företagens verksamhet. Det saknas emellertid helt redovisning av företagets storlek och hänsyn till små företag vid reglernas utformning, liksom en motivering till varför det inte finns någon konkurrenspåverkan.

Såvitt Regelrådet förstår uppstår ingen betydande påverkan på företagen om förslagsställarens alternativa författningsförslag tas vidare, medan förslaget om att inte registrera ägarbyte vid fordonrelaterade skulder på mer än 50 000 kronor främst medför löpande administrativa kostnader för begagnatbranschen. Regelrådet kan konstatera att dessa kostnadsmissiga- men även verksamhetsmissiga konsekvenser är utredda och redovisade så långt det sannolikt är möjligt. Kostnadernas storlek är högt beräknad och för hela branschen, med cirka 6 000 företag, uppgår den till 18,5 miljoner kronor årligen, vilket, enligt Regelrådets beräkning, genomsnittligt betyder drygt 3 000 kronor per företag och år. Därutöver kommer en viss årlig kostnad för stoppade affärer (420 000 kronor fördelat på cirka 700 affärer totalt för hela branschen årligen). I ljuset av dessa kostnader, vid en sammantagen bedömning finner Regelrådet att de konstaterade bristerna i redovisningen inte får en avgörande betydelse för bedömningen av konsekvensutredningens kvalitet.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen trots allt uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 15 maj 2021.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Cecilia Gunne, Hans Peter Larsson, Claes Norberg och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Elisabeth Thand Ringqvist
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande