

Kopia till

annica.liljedahl@regeringskansliet.se.

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m. (DS 2020:20)

Sammanfattning

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att Transportstyrelsen ska vägra att registrera ett ägarbyte för ett fordon om den nya ägaren har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kr.

Transportstyrelsen är positiva till de övriga förslag som lämnas i utredningen. Transportstyrelsen tillstyrker därmed, under förutsättning att finansiering tillkommer och med de få reservationer och övriga synpunkter som anges nedan, förslagen om ett ägarbundet användningsförbud och utökade möjligheter för Polismyndigheten att omhänderta fordon enligt alternativ 2, samt de föreslagna ändringarna i flyttningslagstiftningen.

Transportstyrelsen avstyrker dock att ändringarna ska träda ikraft redan den 1 juli 2022. IT-utvecklingen som krävs är både komplex och kostsam för Transportstyrelsen och beroende av utgången av andra pågående utvecklingsarbeten på myndigheten. Transportstyrelsen ser att utvecklingsarbete kan påbörjas som tidigast under senare delen av 2022.

Transportstyrelsen bedömer vidare att kostnaderna som redovisas i utredningen och i detta remissvar inte kan tas inom befintlig anslagsram.

Transportstyrelsens synpunkter

Allmänna synpunkter

Transportstyrelsen vill inledningsvis uttrycka sin tillfredsställelse över hur utredaren har utfört sitt uppdrag. De förslag som utredaren förordar vittnar också om en helhetssyn och förståelse för problematiken och kan förväntas ge en god effekt mot användningen av fordonsmålvakter och obetalda fordonsrelaterade skulder. Förslagen innebär betydande tekniska utmaningar för Transportstyrelsen, men myndigheten bedömer att dessa går att överbrygga då fördelarna med förslagen överväger nackdelarna.

1. Författningsförslag

1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Transportstyrelsen anser inte att det ska regleras i 2 § att uppgifter om överlåtelsesdatum och att fordonet inte kan tas i anspråk för vissa skulder ska föras in i vägtrafikregistret. Det bör i denna bestämmelse endast föreskrivas att uppgifterna ska anmälas till Transportstyrelsen. Vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret regleras i vägtrafikdatalagen (2019:369) och vägtrafikdataförordningen (2019:382). Att Transportstyrelsen ska föra in uppgifterna i vägtrafikregistret bör därför i stället framgå av bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen.

2. Alternativt författningsförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning

Transportstyrelsen noterar att formuleringen i 26 a § har justerats mot tidigare utkast myndigheten tagit del av och att tillbakasyftningen i andra meningen inte längre är korrekt. Nuvarande formulering av första meningen i 26 a § beskriver förutsättningarna för att få använda ett fordon och i andra meningen inleder man med "*Ett sådant ägarbundet användningsförbud...*". Transportstyrelsen upplever att det blir ett syftningsfel där som behöver korrigeras.

Transportstyrelsens förslag på ny lydelse;

26 a §, första stycket

Ett registrerat fordon får inte användas om den registrerade fordonsägaren har fordonsrelaterade skulder som inte har betalats i 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 vilket anstånd med betalningen gäller.

5. Lagstiftningen om flyttning av fordon

5.3 Målvaktsparagrafens tillämpningsområden

Utredningen föreslår att den så kallade målvaktsparagrafen ska utökas till att omfatta fordon vars ägare har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 5 000 kr. Transportstyrelsen vill här informera om att kommunerna idag inte har tillgång till sådan information att de kan göra en

sådan bedömning utan det kommer krävas utvecklingsinsatser från Transportstyrelsen.

Gällande kommunernas möjlighet att ta del av information för att se om en fordonsägare har en sammanlagd skuldbild på mer än 5000 kr delger Transportstyrelsen information via en API-tjänst som fungerar som en ”bro” mellan vägtrafikregistret och kommunernas egna system. Utvecklingsarbete i denna tjänst är komplext och en första grov tidsuppskattning visar på en insats mellan 700- 1200 timmar med en uppskattad investeringskostnad på 600tkr – 1mnkr. Dessa kostnader kan inte tas inom befintlig anslagsram.

6. En ny möjlighet att vägra ägarbyte och alternativet med ett ägarbundet användningsförbud

6.6 Förslag om att vägra registrera ägarbyte vid stora fordonsrelaterade skulder

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om att Transportstyrelsen inte ska registrera ett ägarbyte om den nya ägaren har fordonsrelaterade skulder som sammanlagt uppgår till mer än 50 000 kr.

Transportstyrelsen instämmer i utredarens bedömning att förslaget riskerar att leda till att antalet fordonsmålvakter och att de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna ökar.

Transportstyrelsen bedömer att förslagen i kap 6.7 om ett ägarbundet användningsförbud slår hårdare och bredare mot den problematik som utredningen beskriver, och att den faktiska effekten att antalet fordonsmålvakter och de fordonsrelaterade skulderna till det allmänna skulle minska i en större utsträckning.

Att vägra ägarbyte bedöms visserligen ha en försvårande inverkan på verksamheten med fordonsmålvakter, men som utredningen påpekar kommer vägtrafikregistrets riktighet påverkas negativt då vägtrafikregistret kommer innehålla felaktiga uppgifter om fordonets ägare.

Transportstyrelsen ser också en risk i att förslaget om att vägra ägarbyten öppnar upp nya möjligheter att manipulera registret då myndigheten ”tvingas” ha kvar en uppgift i registret myndigheten vet inte är korrekt.

Transportstyrelsen är medveten om att det redan idag finns begränsningar i systemet som innebär att det inte helt går att förlita sig på huruvida vägtrafikregistrets uppgifter om registrerad ägare överensstämmer med civilrättsliga förhållanden. Det gäller vissa underåriga fordonsägare, samägda fordon och den s.k. tiodagarsregeln. Men ett krav om att Transportstyrelsen ska vägra ägarbyten i enlighet med förslagen i kap 6.6 menar myndigheten innebär att vägtrafikregistret i ännu större utsträckning

kommer att innehålla felaktiga uppgifter om fordonsägare vilket sammantaget leder till rättsosäkerhet för enskilda fordonsägare samt för myndigheter och företag som använder vägtrafikregistret som ett viktigt verktyg i sina respektive verksamheter.

6.6.8 Integritetsfrågor

I utredningen föreslås att *”om en person har skulder överstigande gränobeloppet bör en uppgift om att personen inte kan registreras som ägare genom ägarbyte föras in och vara sökbar i vägtrafikregistret. Uppgiften måste vara sökbar för allmänheten för att en säljare ska kunna få nödvändiga upplysningar inför en eventuell fordonsöverlåtelse.”* Transportstyrelsen vill här upplysa om att myndigheten i nuläget inte har självservice-tjänster/e-tjänster där man kan söka på personnummer.

En förutsättning för att kunna avgöra om en person kan registreras som ägare är att uppgifter om fordonsrelaterade skulder kan sökas fram och sammanställas på individnivå i vägtrafikregistret. Systemutveckling för detta pågår, men förutsätts Transportstyrelsen också ta fram nya e-tjänster medför detta både extra utvecklingsinsatser och kostnader vilket myndigheten inte planerat för, och vi ser det därmed som svårt att hinna genomföra detta till 1 juli 2022.

Utredaren bedömer att ytterligare sökbegrepp behöver införas. Det anges också att endast Transportstyrelsen ska kunna få uppgift om de sammanlagda skulderna för en viss person, samt att det inte finns behov av några ytterligare sekretessbestämmelser. Det lämnas inte några författningsförslag i dessa delar och Transportstyrelsen kan därför inte heller i nuläget närmare kommentera detta. Transportstyrelsen vill dock redan nu framhålla att även om det anges att ett visst sökbegrepp endast får användas av myndigheten själv, eller för vissa särskilda ändamål, så påverkar detta sannolikt inte rätten för enskilda att med stöd av offentlighetsprincipen begära ut en så kallad potentiell handling bestående av uppgifter ur vägtrafikregistret som kan sammanställas med hjälp av det aktuella sökbegreppet. En sammanställning av en persons sammanlagda skulder skulle därför kunna begäras ut som en potentiell allmän handling som är förvarade hos myndigheten, om sammanställningen kan göras med rutinbetonade åtgärder. Därmed dock inte sagt att uppgifterna också skulle komma att lämnas ut, det skulle behöva bedömas i det enskilda fallet bland annat med beaktande av sekretessbestämmelsen i 21 kap. 7 § OSL. Mot denna bakgrund anser Transportstyrelsen att frågan om sekretess för de aktuella uppgifterna möjligen bör övervägas något ytterligare i det fortsatta arbetet.

6.7 Alternativet med ett ägarbundet användningsförbud

Transportstyrelsen förordar och tillstyrker förslagen i kap 6.7 om att ett ägarbundet användningsförbud ska inträda när en fordonsägares totala fordonsrelaterade skulder uppgår till mer än 50 000 kr. Transportstyrelsen delar utredarens bedömning att dessa förslag får större genomslagskraft genom att få konsekvenser både för fordonsmålvakter och för de som missbrukar systemet genom att bruka dessa fordon. Förslaget om ett ägarbundet användningsförbud påverkar inte heller kvalitén i vägtrafikregistret på samma sätt som förslagen i kap 6.6 skulle göra. Systematiken i fordonslagstiftningen bygger på att det är den registrerade ägaren som är betalningsansvarig för fordonsrelaterade skatter och avgifter. Systemet bygger således på presumtionen att det är den verkliga ägaren som ska registreras i vägtrafikregistret vilket är förenligt med förslaget om ett ägarbundet användningsförbud.

6.7.5 Identifierade nackdelar med förslaget

Transportstyrelsen instämmer i de resonemang som framförs i avsnittet, men myndigheten vill betona att samma nackdelar som beskrivs här i mångt och mycket även är aktuella för förslagen i kapitel 6.6. Transportstyrelsen vill särskilt betona utmaningen att hantera stora betalningar av de fordonsrelaterade skulderna. Vi ser en risk i att antalet ”klumpinbetalningar” kommer öka, det vill säga en inbetalning som avser att betala flera olika skulder. Transportstyrelsen kommer i större omfattning få hantera situationer där det råder oklarheter om vilka skulder en betalning ska användas till och i vilken ordning de ska avräknas. Detta kommer leda till en viss fördröjning i bokföringen av beloppen.

Transportstyrelsen instämmer dock i utredarens samlade uppfattning att de tekniska utmaningarna går att överbrygga och att fördelarna med förslaget överväger nackdelarna.

6.7.9 Integritetsfrågor

Se vår kommentar till avsnitt 6.6.8. gällande sökbegrepp och sekretessfrågan.

7. Polisens ingripandemöjligheter mot skuldbelastade fordon

7.5 En ny möjlighet att omhänderta vissa fordon

Som Transportstyrelsen även i tidigare sammanhang framfört behövs en större möjlighet att ingripa direkt mot fordon som används och som är registrerade på fordonsmålvakter. De som använder dessa fordon måste vara medvetna om att det finns en risk att fordonet tas om hand.

Transportstyrelsen ser därför positivt på att Polismyndigheten föreslås få utökade möjligheter att ingripa mot fordon som är belastade med fordonsrelaterade skulder. Transportstyrelsen tillstyrker utredarens förslag om att Polismyndigheten ska kunna omhänderta fordon om fordonets ägare har fordonsrelaterade skulder över 50 000 kr. Transportstyrelsen förordar alternativ 2, att Polismyndigheten får omhänderta ett fordon om fordonet omfattas av ett ägarbundet användningsförbud.

7.14 Omprövning och överklagande

Enligt vad som sägs i detta avsnitt, och i författningskommentaren, ska Polismyndighetens beslut om omedelbar skrotning inte kunna överklagas till domstol. Denna begränsning framgår dock inte av författningsförslaget. Det bör i 16 § uttryckligen anges att ett beslut enligt 15 § om omedelbar skrotning inte kan överklagas.

8. Vissa undantag från ianspråktagande

8.4.3 Uppgiften ska framgå av vägtrafikregistret

Se vår kommentar till avsnitt 6.6.8. gällande sökbegrepp. Det lämnas inte några författningsförslag i dessa delar och Transportstyrelsen kan därför inte heller i nuläget närmare kommentera detta.

10. Internationell utblick

10.5 Sammanfattning och analys

Transportstyrelsen är positiv till att utredaren även resonerar kring kompletterande lösningar till målvaktsproblematiken, och Transportstyrelsen delar bedömningen att tillförlitligheten till ägaruppgifterna i vägtrafikregistret bör stärkas.

Utredaren föreslår att det bör övervägas att införa digitala registreringsbevis, krav på e-legitimation och att man tar bort den s.k. tiodagarsregeln. Det förs ett resonemang om att tiodagarsregeln möjliggör att lagregler kan kringgås samt försvårar Transportstyrelsens registerföring och tillförlitligheten av uppgifterna i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen vill här lyfta fram att tiodagarsregeln också förbättrar tillförlitligheten av uppgifterna i vägtrafikregistret i jämförelse med om retroaktiva ägarbyten inte alls skulle vara möjligt. Transportstyrelsen bedömer också att även om digitalt registreringsbevis införs är det sannolikt att en digital ägarbytesanmälan kan komma in i efterhand som gör att uppgifterna i vägtrafikregistret inte stämmer överens med de verkliga förhållandena. Behovet av att kunna registrera ett ägarbyte retroaktivt kommer kvarstå även om anmälningsförfarandet digitaliseras.

11. Konsekvenser och ikraftträdande

11.1 Ett skarpare regelverk mot fordonsmålvakter

Det sägs i utredningen (s.205) att *”Några av förslagen kräver större IT-mässiga förändringar för Transportstyrelsens del och innebär även en ökad anslagsbelastning i form av ökade löpande kostnader för myndigheten.”*.

Transportstyrelsen kan bekräfta att alla förslag i utredningen i någon form kräver omfattande IT-utveckling då det ur en teknisk aspekt är komplext att införa förändringar i vägtrafikregistret. Det innebär att utredningens förslag om ikraftträdande den 1 juli 2022 är en allt för snäv tidsram.

11.2.4 Konsekvenser för Transportstyrelsen

Båda förslagen om att vägra ägarbyten och ägarbundet användningsförbud innebär att Transportstyrelsen måste kunna redovisa samlade fordonsrelaterade skulduppgifter på individnivå, en funktionalitet som i nuläget saknas i vägtrafikregistret. Som tidigare nämnts pågår IT-utveckling för att möjliggöra detta, men det kommer krävas ytterligare IT-utveckling för att på ett effektivt och tillförlitligt sätt kunna förmedla dessa uppgifter till polis, kommun och allmänhet. Förslagen innebär att Transportstyrelsen behöver föra närmare dialog med Polismyndigheten och kommunerna för att säkerställa att myndigheten tar fram systemstöd som fungerar i deras verksamheter. Att ha allt detta på plats till ikraftträdande den 1 juli 2022 ser Transportstyrelsen som omöjligt mot bakgrund av att tillgängliga IT-resurser är uppknutna för att genomföra andra lagtvingande anpassningar av systemet. Myndigheten är också mitt uppe i utvecklingen av ett nytt IT-stöd för kundreskontra/bokföring vars progress har direkt påverkan på IT-utvecklingen i dessa delar. Transportstyrelsen ser därför att utvecklingsarbete kan påbörjas som tidigast under senare delen av 2022.

Transportstyrelsen har under utredningens gång varit i kontakt med utredaren angående tillkommande kostnader och Transportstyrelsen står fast vid bedömningen att förslagen i kap 6.6 och 6.7 kommer medföra betydande kostnader i form av systemutveckling. Hur stor kostnaden blir är svårt att närmare uppskatta än vad som redan framgår i utredningen.

Transportstyrelsen står fast vid sin bedömning att nuvarande förslag medför engångskostnader i form av systemutbyggnad på minst 20 mnkr och löpande kostnader mellan 20-35 mnkr under en femårsperiod beroende på vilket av de lagda förslagen som man eventuellt väljer att gå vidare med. Vad som gör att vi inte kan precisera systemkostnaderna mer exakt är att centrala delar av IT-utvecklingen som måste genomföras är beroende av de IT-mässiga förändringar som just nu genomförs på myndigheten i samband med införandet av användningsförbud vid obetalda felparkeringsavgifter och att dessa blir klara i tid och följer den ekonomisk kalkyl som tagits fram.

Transportstyrelsen instämmer i bedömningen att förslaget om att vägra ägarbyten skulle leda till betydligt större löpande kostnader än förslaget om ett ägarbundet användningsförbud. Detta främst genom en större tillströmning av ärenden i kundtjänst och vi förväntar oss en kraftig ökning av utrednings- och överklagandeärenden, främst med hänsyn till den problematik med ofrivilliga målvakter och ”ägarlösa” fordon som förslaget oundvikligen kommer att innebära. I båda förslagen ser Transportstyrelsen att kostnader för utbildnings- och informationsinsatser kommer tillkomma.

Transportstyrelsen samlade bedömning är att kostnaden för den initiala systemanpassningen och efterföljande löpande kostnader inte kan tas inom befintlig anslagsram.

Ett tillägg till utredningens kostnadskalkyl är att Transportstyrelsen har gjort en grov analys gällande kostnader för ett utökat tillgängliggörande av information till kommunerna. Utredningen föreslår att den så kallade målaktsparagrafen utökas till att omfatta alla fordonsrelaterade skulder och då måste Transportstyrelsen ge kommunerna möjlighet att söka på en enskild fordonsägares sammanlagda skuldbild. Utöver redan nämnda utvecklingskostnader för att kunna redovisa samlade fordonsrelaterade skulduppgifter på individnivå bedömer Transportstyrelsen kostnaden för detta utvecklingsarbete till mellan 600 tkr- 1mnrk. Dessa kostnader kan inte tas inom befintlig ram.

11.12 Ikraftträdande m.m.

Transportstyrelsen delar utredarens bedömning att det saknas skäl att införa särskilda övergångsregler.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Jan-Olov Öhrn, biträdande avdelningsdirektör Anna Berggrund och utredare Zandra Karlsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör