

Datum
2018-11-07
Ert datum
2018-08-09

Dnr/Beteckning
TSG 2018-3615
Er beteckning
N2018/04311/MRT

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.remissvar@regeringskansliet.se
Marija.Grekovska@regeringskansliet.se

Remissvar på promemoria – Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter

Transportstyrelsen har givits möjlighet att svara på remissen ”Översyn av lagstiftningen mot s.k. fordonsmålvakter” (N2018/04311/MRT)

Transportstyrelsen presenterar nedan de synpunkter och reflektioner vi har gällande förslagen i promemorian. Presentationen följer samma struktur som promemorian.

1. Författningsförslag

1.1 Förslag till ändring i lag om ändring av lagen (1976:206) om felparkeringsavgift

Vi har vissa synpunkter på förslaget. De utvecklas mer under punkt 10.3 nedan.

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

I förslaget till bestämmelse anges att Kronofogdemyndigheten inte ska kunna ta i anspråk ett fordon för skulder som *uppkommit* före eller samma dag som en exekutiv försäljning efter en utmätning eller ett i anspråkstagande, eller en försäljning av ett konkursbo.

Transportstyrelsen anser att det behöver tydliggöras i det fortsatta arbetet vad som avses med att en skuld *uppkommit* för de olika skatter och avgifter som ingår i begreppet fordonsrelaterade skulder. Det är av väsentlig betydelse för att systemtekniska lösningar ska kunna byggas i vägtrafikregistret. Ett exempel på ett klagörande vi behöver är vid vilken tidpunkt skulden uppstår. Är det vid debiteringstillfället för till exempel en fordonsskatt, när den förfallit till betalning eller ska den vara överlämnad till Kronofogdemyndigheten för indrivning före eller samma dag som den exekutiva försäljningen sker för att skulden ska undantas från möjligheten att ta fordonet i

anspråk på nytt? Vad gäller för en felparkeringsavgift? Den beslutas vid utfärdandet av parkeringsanmärkningen men när uppkommer skulden? Först när sista betalningsdag har passerats efter betalningspåminnelsen (erinran)? Det behöver också klargöras vad som avses med uppkommit när det gäller trängselskatt och infrastrukturavgift på väg. För trängselskatt och infrastrukturavgift på väg, ser vi också en problematik kring att skatte- respektive avgiftsbeslut tas i efterhand, men kan gälla tid före den exekutiva försäljningen av fordonet alternativt försäljningen av fordonet i konkursboet.

Vidare kan det behöva klargöras i det fortsatta arbetet vad som gäller för skulder som finns vid försäljningen/överlåtelsen men som ännu inte har lämnats över till kronofogdemyndigheten för indrivning.

Vi utvecklar i övrigt våra synpunkter på förslaget mer ingående nedan, under punkt 10.9.

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Även här behöver det tydliggöras i det fortsatta arbetet vad som avses med att en skuld *uppstått* för de olika skatter och avgifter som ingår i begreppet fordonsrelaterade skulder. På motsvarande sätt som gäller för förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter, se punkt 1.2 ovan. Det behöver också utredas vidare hur länge en sådan uppgift ska finnas i vägtrafikregistret och om det behöver införas särskilda gallringsbestämmelser.

Utöver det behöver det klargöras vad som ska gälla när en anmälan om ägarbyte inte kommer in inom 10 dagar, från den anmälda ägarbytesdagen (datumet för överlåtelsen). Ska datumet för överlåtelsen då också registreras i vägtrafikregistret? Det sker inte idag. Transportstyrelsen har heller inte möjlighet att särskilja en ägarbytesanmälan från ett konkursbo, från övriga anmälningar. Även det behöver utredas ytterligare i det kommande arbetet. Vi utvecklar i övrigt våra synpunkter på förslaget i dessa delar mer ingående nedan, under punkt 10.9.

Transportstyrelsen vill också lägga till att om de förslag som utredningen föreslår införs innebär det en utökning av tillåtna sökbegrepp, eftersom de uppgifter som förs in i fordonsdelen av vägtrafikregistret, med något enstaka undantag, också får användas som sökbegrepp. De uppgifter som då kan sökas fram kan vara av intresse för allmänheten och för att främja en säker omsättning av fordon. Det skulle i sin tur eventuellt göra det enklare för såväl fordonsbranschen och enskilda att ta del av uppgifter som kan kopplas till fordonsrelaterade skulder. Exempel på sökbegrepp som skulle bli möjliga är: exekutiv försäljning, försäljning av konkursbo, hinder för i anspråkstagande och överlåtelsedatum (se ytterligare problemställningar med att

samla in dessa uppgifter under punkt 10.9). Det kan också behöva utredas ytterligare om ett sökbegrepp *användningsförbud för fordonsrelaterade skulder* ska införas i bilaga 1, som ett samlingsbegrepp som omfattar samtliga skuldtyper som kan leda till användningsförbud. Ett sådant begrepp ska då tydligt särskiljas från ordinarie användningsförbud. Syftet med ett sådant samlingsbegrepp är att möjliggöra tydliga ”ja/nej-transaktioner” i våra servicetjänster och även öppna upp för en enklare hantering av frågor från allmänheten om fordonsrelaterade skulder. Detta utan att initialt behöva redogöra för den totala skuldbilen för ett fordon. En sådan fråga kan med fördel diskuteras i en mer genomgripande utredning om användningsförbud med mera som föreslås av utredningen och som vi förordar i första hand, se mer om synpunkter i den delen i punkt 10.3 nedan.

4 Fordonsägare – registrering och förpliktelser

4.8 Registreringsuppgifter om fordonsrelaterade fordringar

På sid 48 anges att när ett fordon ställs på debiteras fordonsskatten samma dag eller närmast följande vardag om fordonet ställs på under en helg. Fordonsskatten ska då betalas senast den 21:a i *månaden*. Här vill Transportstyrelsen korrigera uppgiften i promemorian. Fordonsskatten ska betalas senast 21 *dagar* från den dagen fordonet ställdes på, i enlighet med 5 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:227).

6 Flyttning och omhändertagande av fordon

6.1 Allmän inledning

Transportstyrelsen tolkar skrivningen på s. 67 som att flyttning av ett fordon kan ske baserat på en tidigare ägares felparkeringsavgifter. Det blir i sak inte korrekt. När ägarbytet har registrerats i vägtrafikregistret kan inte fordonet flyttas av en kommun på grund av en tidigare ägares felparkeringsskulder. Däremot kan fordonet tas i anspråk av Kronofogdemyndigheten för de fordonsrelaterade skulderna t.ex. felparkeringsavgifter, som belastar fordonet. En presumtiv köpare behöver därför kontrollera de fordonsrelaterade skulderna som belastar fordonet, men riskerar inte att fordonet flyttas (om det felparkeras) om säljaren har obetalda felparkeringsavgifter i andra fordon än det aktuella.

8 Inhämtade synpunkter och utvärdering av lagstiftningen

8.8. Inkomna synpunkter från konkursförvaltare och TSM

8.8.2 Konkursförfarandet i två aktuella ärenden

I det här avsnittet beskrivs en konkursförvaltares hantering av två aktuella konkursärenden. Av innehållet i beskrivningen önskar Transportstyrelsen

förtydliga en uppgift. På sid 129 anges att fordonen får körförbud i och med att de ställs av. Begreppet *körförbud* har i vägtrafikregistersammanhang en annan betydelse bland annat finns en koppling till avsaknad av en godkänd kontrollbesiktning (fordonsförordningen 2009:211). Ett fordon med körförbud är dock fortfarande fordonsskatte- och trafikförsäkringspliktigt (om det inte är avställt). En avställning innebär att fordonet inte längre är fordonsskatte- och trafikförsäkringspliktigt. Ett avställt fordon får inte användas annat än under vissa omständigheter som till exempel till och från kontrollbesiktning, kortast lämpliga väg (17 § lagen [2001:58] om vägtrafikregister).

I avsnittet sägs vidare att registreringsbevis skickas med automatik till konkursförvaltaren (sid 129). Så är inte fallet, utan det är en del i Transportstyrelsens kommunikation och överenskommelse med konkursförvaltaren om registreringsbevis ska skickas till konkursförvaltaren.

10. Överväganden och förslag

10.1 Ett reformerat registreringsförfarande

Ett reformerat registreringsförfarande i enlighet med promemorians förslag, kommer att få stora konsekvenser då vägtrafikregistret är en etablerad samhällsfunktion. Det skulle innebära ett helt nytt synsätt på såväl systemet med registrering av fordon som användandet av uppgifterna. Transportstyrelsen överlåter därför till regeringen att ta ställning till behovet av en reformering av registreringsförfarandet och om en utredning ska tillsättas. Dock vill Transportstyrelsen betona att en utredning av vägtrafikregistrets funktion och att reformera registreringsförfarandet är ett omfattande, komplext och därmed också tidskrävande arbete. Det är också, precis som promemorian lyfter fram, fler aktörer än Transportstyrelsen som är berörda av en sådan utredning och en eventuell framtida reformering av vägtrafikregistret. Exempel på andra intressenter är Skatteverket, Polismyndigheten, försäkringsbolag, Trafikförsäkringsföreningen m.fl. En sådan utredning behöver vidare beakta annan lagstiftning t.ex. lagstiftningen inom vägtrafikskatte- och felparkeringsområdet, som påverkas av en reformering av registreringsförfarandet.

Med hänsyn till ovanstående är det Transportstyrelsens mening att en sådan utredning behöver hanteras i ett vidare sammanhang än som ett uppdrag till enskild myndighet. Transportstyrelsen avstyrker därför utredarens förslag om ett regeringsuppdrag till Transportstyrelsen för att utreda frågan om registreringsförfarande.

Utredaren framhåller också vikten av att den civilrättslige ägaren till ett fordon, som i det här sammanhanget också är den person som brukar fordonet,

är registrerad i vägtrafikregistret. I det sammanhanget uppstår ett antal frågor. En praktisk fråga är hur registreringsförfarandet skulle gå till för att säkerställa att är civilrättslige/verkliga ägaren som registreras, utan att det blir för komplicerat för den enskilde och samtidigt inte kräver alltför stora resurser. Såvitt Transportstyrelsen kan se finns det också risk för att detta får andra konsekvenser än att bara begränsa användningen av fordonsmålvakter. Det skulle t.ex. kunna påverka familjer utifrån att den ena partnern äger fordonet medan den andra partnern eller ett barn använder det.

I promemorian framhålls att ett digitalt registreringsbevis skulle innebära noggrannare identitetskontroller i samband med att fordon byter ägare. Enligt utredningen skulle antalet fordonsmålvakter därmed minska, särskilt de som sker genom retroaktiva skenöverlåtelser. Transportstyrelsen ser också att digitala registreringsbevis kan bidra till att minska möjligheten att registrera fordon på fordonsmålvakter och har startat ett arbete med att se över möjligheterna till att övergå till ett digitalt registreringsbevis. Detta arbete är dock ännu så länge i en uppstartsfas, vilket betyder att införandet av digitalt registreringsbevis kommer dröja.

10.2 Det bör inte införas någon möjlighet till vägran av registrering eller några övriga begränsningar vid registrering i vägtrafikregistret

Transportstyrelsen delar promemorians bedömning om att det inte bör införas någon möjlighet att vägra registrering av ägare i vägtrafikregistret. Att vägra registrering av ägare i dessa situationer presenteras ofta som en enkel lösning men en sådan lösning skulle leda till andra problem. Som framgår av promemorian skulle det kunna få motsatt effekt med en ökad risk för fler ofrivilliga fordonsmålvakter genom att säljaren tvingas in i en situation där hen fortsätter vara registrerad som ägare till ett fordon på grund av att köparen inte får registreras för fler fordon. Säljaren skulle därmed fortsätta vara ansvarig för skatter och avgifter kopplade till fordonet trots att det överlåtits. Det skulle i sin tur leda till ytterligare kvalitetsbrister i vägtrafikregistret och en osäkerhet angående vem som är fordonets ägare.

10.3 Det ska införas användningsförbud och avskyltning vid obetalda felparkeringsavgifter

Transportstyrelsen ställer sig positiv till förslaget att det ska införas ett användningsförbud, avskyltning och ansvarsbestämmelser även för obetalda felparkeringsavgifter. Den lagtekniska lösning som föreslås är dock enligt vår bedömning inte den mest lämpliga av flera olika skäl. Utredningen föreslår också som ett andrahandsalternativ att frågan om användningsförbud och avskyltning för obetalda felparkeringsavgifter ska ses över tillsammans med befintliga användningsförbud på området för att skapa mer enhetliga

bestämmelser. Utredningen lyfter bland annat upp att lagstiftningen om användningsförbud, avskyltning och ansvarsbestämmelser består av ett lapp-täcke som är svåröverskådligt och svårhanterligt registreringsmässigt (sid 156). Vi delar helt den bedömningen och kan därför se flera fördelar med att en sådan översyn blir verklighet, innan man bestämmer sig för hur användningsförbud och avskyltning för obetalda felparkeringsavgifter ska regleras. Vår uppfattning är att det är lika svårt att implementera den föreslagna bestämmelse om användningsförbud för felparkeringsavgifter som det är när det gäller användningsförbud för trängselskatt och infrastrukturavgift på väg.

Om en sådan översyn inte genomförs vill vi lyfta fram följande när det gäller förslaget till reglering av användningsförbud med mera vid obetalda felparkeringsavgifter. En sådan reglering behöver vara enkel för den enskilde att förstå och samtidigt möjlig att tekniskt implementera i vägtrafikregistret. Uppgiften om användningsförbud behöver också presenteras på ett enkelt sätt i våra e-tjänster.

Den lagtekniska konstruktionen som föreslås är densamma som bestämmelserna om användningsförbud för trängselskatt respektive infrastrukturavgift. Vår bedömning är att bestämmelsen behöver förenklas och om möjligt bli mer lik de bestämmelser om användningsförbud som gäller för fordonsskatt. I bestämmelsen föreslås bland annat undantag från användningsförbud för felparkeringsavgift som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet, på motsvarande sätt som gäller för användningsförbud för trängselskatt och infrastrukturavgift på väg. Trots vad som sägs i promemorian (sid 152) anser vi inte att man kan göra en direkt jämförelse mellan trängselskatt/infrastrukturavgift och felparkeringsavgifter, när det gäller undantag vid ägarbyte. Enligt promemorians förslag till ändring av lagen om felparkeringsavgift (1976:206) ska undantag gälla för *avgift som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som beslutats efter ägarbytet* (9 a § andra stycket 1). Ett beslut om en felparkeringsavgift tas (enligt vår uppfattning) i samband med att parkeringsanmärkningen utfärdas och inte i samband med inläsningen av parkeringsanmärkningen i systemet. Ett beslut om en trängselskatt respektive infrastrukturavgift tas i sin tur i ett senare läge, och inte i samband med passagen av betalstationen. Ett beslut om felparkeringsavgift redovisas snabbare i vägtrafikregistret än ett beslut om trängselskatt respektive infrastrukturavgift. Systemet med felparkeringsavgifter är snarare mer likt systemet med fordonsskatt än systemet med trängselskatt och infrastrukturavgift, i och med att uppgiften om beslutet för felparkeringsavgifter tas snabbare och tidigare i processen.

Utredningen föreslår också att det ska införas ett undantag från användningsförbudet vid obetalda felparkeringsavgifter om fordonet har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo eller om fordonet tillhör ett

konkursbo. Motsvarande undantagsbestämmelse finns också när det gäller användningsförbud för bland annat fordonsskatt. Man kan dock få uppfattningen att en sådan dispens registreras med automatik i systemet så snart en person försätts i konkurs, alternativt att ett fordon säljs exekutivt eller av ett konkursbo. Så är inte fallet, bland annat eftersom det inte finns någon uppgift i vägtrafikregistret om en person är försatt i konkurs. Inte heller aviseras sådana uppgifter till vägtrafikregistret från Skatteverket (12 kap. 6 § förordningen [2001:650] om vägtrafikregister, FVTR). Transportstyrelsen kan inte särskilja en anmälan om ägarbyte för ett fordon som ingår i ett konkursbo från andra anmälningar som också sker på fordonets registreringsbevis i original. En dispens från ett användningsförbud på grund av en obetald fordonsskatt registreras i vägtrafikregistret först efter att Kronofogdemyndigheten respektive en konkursförvaltare har begärt att en sådan ska registreras. Det är Skatteverket som registrerar dispenser från användningsförbudet för obetald fordonsskatt när det gäller fordon som ingår i ett konkursbo eller fordon som säljs av ett konkursbo. Transportstyrelsen registrerar endast dispenser när det gäller ägarbyte som anmäls på grund av en exekutiv försäljning. Det kan därför behöva övervägas i det fortsatta arbetet om det också ska införas någon form av anmälningsförfarande för Kronofogdemyndigheten respektive konkursförvaltare för det fall att en dispens från användningsförbudet ska registreras i vägtrafikregistret. Det behöver också avgöras vilken myndighet som ska ha i uppgift att besluta om en dispens ska registreras eller inte i vägtrafikregistret. Eventuellt kan den frågan lyftas in i en framtida genomgripande översyn av samtliga bestämmelser om användningsförbud med mera.

Det är också oklart enligt förslaget när användningsförbudet upphör¹. Ska samtliga skulder ha betalats (jfr vad som gäller för att lämna ut ett fordon enligt LFF), eller menar man att bara den senaste skulden som fick det att tippa över 5000 kr gränsen, ska betalas så man kommer på rätt sida gränsen igen? Vad händer då om man inte betalar den senaste skulden, utan någon av de tidigare och på så sätt får ner ”totalen” under 5000 kr?

¹ Lagförslaget (9 a § tredje stycket): ”Användningsförbudet gäller till dess den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats.”

s. 150 (rutan): ”Förbudet ska gälla till dess den skuld som har föranlett förbudet har betalats”

s. 153: ”Hela den skuld som medfört användningsförbud ska vara betald innan användningsförbudet upphör att gälla”.

s. 186: Förbudet gäller till dess den skuld som har föranlett förbudet betalas. Om det vid detta tillfälle finns nya skulder, ska en ny bedömning göras av om dessa uppfyller rekvisiten för ett nytt användningsförbud”.

Transportstyrelsen har i övrigt inga direkta synpunkter på förslaget att det ska införas bestämmelser om avskyltning av fordon vid överträdelse av användningsförbudet. Men i promemorian (sid 154) sägs att den enskilde vid upprepade tillfällen uppmanats att betala sin skuld och är därmed väl medveten om densamma. Därför föreslår utredaren att användningsförbudet bör leda till omedelbar avskyltning. Vi vill här nämna att det är den registrerade ägaren som har uppmanats att betala sin skuld men användningsförbudet kommer att riktas mot föraren som inte behöver vara densamma. Föraren har inte fått något besked om användningsförbudet från Transportstyrelsen, utan det ligger snarare i hans skyldighet att före färd kontrollera att fordonet får användas.

10.4 Det bör för närvarande inte införas ett användningsförbud vid obetald trafikförsäkringsavgift

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att det är olämpligt att det införs ett användningsförbud vid obetald trafikförsäkringsavgift. En förutsättning för att kunna införa ett användningsförbud för obetald trafikförsäkringsavgift är enligt vår uppfattning, att uppgiften i så fall finns i vägtrafikregistret. Dels för att Transportstyrelsen ska kunna informera betalningskyldiga om sådana obetalda avgifter, dels för att presumtiva köpare ska kunna hitta informationen samlat i en och samma e-tjänst. Om uppgifterna inte hålls samman i samma register, kommer en enskild presumtiv köpare behöva kontakta och kontrollera uppgifter på flera olika ställen och hos olika aktörer inför ett köp av ett fordon.

10.6 Polisen bör ges utökade möjligheter att ingripa mot fordon med fordonsrelaterade skulder

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning även i denna fråga. Vi ser också att det behövs en större möjlighet till ingripande mot förseelsen med utnyttjande av fordonsmålvakter i själva brukandet av fordonet på väg. De som använder dessa fordon måste vara medvetna om att det finns en risk att fordonet tas om hand. Detta är enligt vår uppfattning kanske den effektivaste vägen för att minska förekomsten av så kallade fordonsmålvakter.

10.8 Förutsättningar för ett i anspråkstagande bör kvarstå oförändrat

Även här delar Transportstyrelsen utredningens bedömning, att lagens tillämpningsområde inte ska utvidgas till att också gälla privaträttsliga skulder. En sådan utvidgning skulle medföra svårigheter för en presumtiv köpare att få en samlad bild över de skulder som finns och som ett fordon kan tas i anspråk för. Som nämnts tidigare (se ovan punkt 10.4) riskerar en presumtiv köpare att behöva kontrollera uppgifter om fordonet på flera olika ställen och hos olika aktörer, om området utvidgas.

10.9 Det ska införas ett undantag från ianspråkstagandelagens tillämpningsområde

Transportstyrelsen delar bedömningen att det är rimligt att ett fordon inte ska kunna tas i anspråk på nytt för skulder som har uppkommit före eller samma dag som en exekutiv försäljning av Kronofogdemyndigheten. Vi är dock tveksamma till att detsamma ska gälla vid försäljning av ett fordon i ett konkursbo på grund av svårigheterna i tillämpningen. En sådan reglering skulle betyda att det omfattar alla typer av konkurser och inte endast när det är en så kallad fordonsmålvakt som försatts i konkurs. Den skulle därmed också gälla när ett företag har försatts i konkurs. I så fall skulle bestämmelsen behöva utökas med någon form av anmälningsförfarande för konkursförvaltare. Vi saknar också ett resonemang i utredningen angående den så kallade 10-dagarsregeln för registrering av ägarbyte i vägtrafikregistret (10 kap. 2 § FVTR). Det gäller både vid ägarbyte på grund av försäljning av ett fordon exekutivt och av ett konkursbo. Vi utvecklar vårt resonemang nedan. Bestämmelsen behöver också förtydligas som tidigare nämnts ovan i punkt 1.2 och 1.3.

Som nämnts ovan (avsnitt 10.3) kan inte Transportstyrelsen särskilja en anmälan om ägarbyte för ett fordon som ingår i ett konkursbo från andra anmälningar som också sker på fordonets registreringsbevis i original. En anmälan om ägarbyte för ett fordon som ingår i ett konkursbo ska anmälas på fordonets registreringsbevis i original. Något undantag för ett konkursbo från att anmäla ägarbyte på fordonets registreringsbevis i original finns inte i nuvarande bestämmelser. När anmälan kommer in till Transportstyrelsen registreras ägarbytet automatiskt i vägtrafikregistret om anmälan är korrekt ifylld. En förutsättning för att den nye ägaren ska registreras från den anmälda ägarbytesdagen är att anmälan har kommit in till Transportstyrelsen inom 10 dagar, enligt 10 kap. 2 § FVTR. Om anmälan kommer in senare registreras i stället ägarbytet från den dagen anmälan kom in. Vid anmälan om ägarbyte på grund av exekutiv försäljning, finns det däremot ett undantag från kravet att anmälan om ägarbyte ska ske på fordonets registreringsbevis i original i Transportstyrelsens föreskrifter (5 kap. 6 § 4 p Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2015:63 om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret). Vid en anmälan om ägarbyte på grund av exekutiv försäljning är rutinen hos Kronofogdemyndigheten att de använder en så kallad fordonsanmälan (en blankett som Transportstyrelsen tillhandahåller) och anger på anmälan att fordonet sålts exekutivt. Transportstyrelsen kan då göra bedömningen att det finns skäl att godta anmälan trots att den inte sker på fordonets registreringsbevis i original, i enlighet med bestämmelserna i föreskriften. Ägarbytet registreras då manuellt i vägtrafikregistret av en handläggare. Även här gäller den så kallade 10-dagars regeln. Oavsett om fordonet säljs exekutivt eller av ett konkursbo har Transportstyrelsen ingen information

om beloppet vid försäljningen kommer att räcka till att täcka den fordonsrelaterade skulden. Det framgår heller inte av vägtrafikregistret om en person är försatt i konkurs. Utredningen har också kommit fram till att det inte är lämpligt att föra in en sådan uppgift (sid 179). Transportstyrelsen ser svårigheter gällande hur vi ska få vetskap om att ett ägarbyte anmäls och registreras på grund av att det har sålts av ett konkursbo, och i vilka fall ett undantag från möjligheten att ta ett fordon i anspråk ska registreras. När ankomstdagen registreras som ägarbytesdatum i vägtrafikregistret på grund av att anmälan inte kommit in inom 10 dagar från den anmälda dagen, registreras inte uppgiften om den anmälda ägarbytesdagen (överlåtelsedagen) i vägtrafikregistret. Därmed registreras inte *överlåtelsedatumet*, som undantaget från i anspråkstagandet gäller ifrån.

Vi ser därför ett behov av att frågan utreds vidare i det fortsatta arbetet och att det tas fram bestämmelser som gör det möjligt att registrera de uppgifter som behövs för att kunna implementera bestämmelsen. I det fortsatta arbetet behöver man också fundera på om det också ska införas en skyldighet för Kronofogdemyndigheten och konkursförvaltare att anmäla att fordonet har sålts exekutivt respektive av ett konkursbo, och att lämna uppgift om vilka fordonsrelaterade skulder som ska vara undantagna från att ta fordonet i anspråk på nytt. Ansvaret för att göra anmälan behöver ligga på Kronofogdemyndigheten respektive konkursförvaltare, bland annat mot bakgrund av att Transportstyrelsen inte kan särskilja en ägarbytesanmälan från ett konkursbo från andra anmälningar. För att få en enhetlighet i rutinerna oavsett bakgrund till undantaget bör också Kronofogdemyndigheten ha motsvarande skyldighet. Det behöver också utredas vidare hur bestämmelsen i 10 kap. 2 § FVTR om att ankomstdagen för ägarbytesanmälan ska registreras som ägarbytesdag när anmälan inte kommit in inom 10 dagar från den dagen som anmäls, ska ställas i relation till att datumet för överlåtelsen för den exekutiva försäljningen respektive konkursboets försäljning ska registreras i vägtrafikregistret.

Som vi också nämnt ovan, kommer den här bestämmelsen också att kunna tillämpas även när ett företag försätts i konkurs och inte enbart när en så kallad fordonsmålsvakt har försatts i konkurs. Vi saknar också här ett mer långtgående resonemang i utredningen angående detta, och det behöver därför utvecklas i det fortsatta arbetet.

Transportstyrelsen eftersträvar att kunna presentera uppgifter om fordonsrelaterade skulder i e-tjänster och det är då viktigt att det möjliggörs att göra det på ett tydligt sätt, utan att den enskilde ska behöva kontakta Transportstyrelsens kundtjänst för att få fram uppgifterna.

Vi vill också nämna, eftersom det inte förts fram i utredningen, att den här regleringen också får till effekt att den person som har använt fordonet när

det varit registrerat på personen med höga fordonsrelaterade skulder och som också förmodligen förorsakat skulderna, kommer att kunna köpa fordonet vid den exekutiva försäljningen och bruka fordonet fritt, utan att behöva betala de skulder som denne har förorsakat. Visserligen får personen betala för fordonet en andra gång men kan ändå tjäna på att fordonet blir ”rent” från skulder.

10.12 Uppställningstiden enligt 6 § 1 st 2 LFF bör förkortas

Vi delar utredningens bedömning att en översyn bör göras av de totala konsekvenserna för flyttningslagstiftningen.

10.13 Begreppet ”fordonets ägare” i flyttningslagstiftningen bör förtydligas

Vi ser också ett behov av att förtydliga begreppet ”fordonets ägare” i flyttningslagstiftningen. Vi vill också framhålla att det förslag² till åtgärder för att minska restförda fordonsrelaterade skulder som Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten gemensamt lämnade in till regeringen 2009 innehöll just ett sådant förslag på att begreppet skulle förtydligas för att undvika svårigheter i tillämpningen.

10.14 Undantag för leasing- och kreditfordon bör inte införas

Transportstyrelsen delar även här utredningens uppfattning. Det skulle enligt vårt synsätt inte bli begripligt om leasing- och kreditfordon ska undantas från bestämmelserna om möjlighet att ta fordon i anspråk respektive flytta felparkerade fordon då den registrerade ägaren har mer än 5000 kronor i obetalda felparkeringsavgifter. Det skulle också bli svårt att hantera registreringsmässigt.

10.16 Konkurser som ett alternativ för att stoppa fordonsmålvakter

Utredningen anser att det är nödvändigt att överväga att söka gäldenärer med höga fordonsrelaterade skulder och försätta dem i konkurs. Samtidigt anger utredningen att uppgiften om att någon är försatt i konkurs inte ska föras in i vägtrafikregistret, utan det får anses tillräckligt att det finns möjlighet att förse en registrerad ägare i konkurs med en utredningsmarkering. Vi vill här lyfta fram ett antal synpunkter och farhågor.

Förfarandet med utredningsmarkering är mycket resurs- och tidskrävande för Transportstyrelsen eftersom det innebär manuell ärendehandläggning. Även om det till viss del framgår i utredningen vill Transportstyrelsen beskriva ärendehandläggningen när en person med höga fordonsrelaterade skulder försätts i konkurs för att ge en bättre förståelse för Transportstyrelsens

² Förslag till åtgärder för minskning av restförda fordonsrelaterade skulder och för att motverka användningen av bilmålvakter, TSV 2009:8959, (sid 11 och 34)

hantering. I sammanhanget vill vi också framhålla att det inte är någon ny metod som tagits fram i samarbete med konkursförvaltaren advokat Gruvstad (se avsnitt 8.8.2 s. 129) såsom man kan få uppfattningen av utredningen. Hanteringen har funnits hos Transportstyrelsen sedan lång tid tillbaka. Användandet av en utredningsmarkering i vägtrafikregistret är inte heller något som enbart förekommer när en person försätts i konkurs. Den används också i andra sammanhang när Transportstyrelsen har behov av att utreda en ägarbytesanmälan för en person innan den registreras i vägtrafikregistret. Till exempel när en person har en utsedd förvaltare.

En *utredningsmarkering* är en administrativ åtgärd³ som kan användas i olika situationer. Att en utredningsmarkering används när en person försätts i konkurs beror bland annat på att personen då saknar rätt att förfoga över egendom, t.ex. fordon, som ingår i konkursboet. En utredningsmarkering är inte någon *spärr* utan innebär *endast* att varje ägarbytesanmälan till eller från den personen handläggs manuellt istället för automatiskt i vägtrafikregistret. Utredningsmarkeringen kan ses som ett *arbetsverktyg* för Transportstyrelsen. Syftet är att kunna granska uppgifterna i en ägarbytesanmälan före registreringen i vägtrafikregistret. Det är endast Transportstyrelsen som kan se att det finns en utredningsmarkering för en person i vägtrafikregistret. Den presenteras inte i några andra e-tjänster eller i kopplingar till andra myndigheter. Det är också Transportstyrelsen som gör bedömningen om en markering ska registreras eller inte. Det är en administrativ åtgärd för att underlätta i ärendehandläggningen. Att en utredningsmarkering har lagts in för en person betyder inte att den kommer att finnas där för alltid. Behovet av en utredningsmarkering omprövas kontinuerligt utifrån omständigheterna i fallet. Transportstyrelsen lägger inte heller rutinmässigt in en utredningsmarkering för varje person som försätts i konkurs. Det sker endast efter kontakt med konkursförvaltaren där ett behov framkommit. Genom att en utredningsmarkering registreras på personen möjliggör vi för en konkursförvaltare att få kännedom om eventuella ägarbyten för fordon som anmäls till och från personen före det att de registreras i vägtrafikregistret. En utredningsmarkering betyder inte att vi utreder personens hela fordonsinnehav, om det är korrekt att personen är registrerad som ägare till dessa fordon.

Om Transportstyrelsen har bedömt att det finns skäl att lägga in en utredningsmarkering för en person i vägtrafikregistret hanteras ärendet i stora drag på följande sätt (enligt interna rutiner):

När en ägarbytesanmälan till eller från en person med utredningsmarkering kommit in skickar Transportstyrelsen den för yttrande till konkursförvaltaren (i de här fallen som det är frågan om i den här utredningen) och denne

³ Uppgifter som behövs av administrativa skäl vid handläggningen av frågor om fordonsregistreringen enligt 10. i Bilaga 1 till FVTR

får yttra sig om anmälan är korrekt eller inte. Bekräftar konkursförvaltaren att ägarbytet ska registreras, registreras ägarbytet i vägtrafikregistret. Godkänner konkursförvaltaren inte att ägarbytet ska registreras beslutar Transportstyrelsen formellt att inte registrera ägarbytet (efter kommunikering med övriga parter – säljare eller köpare). Det finns sedan möjlighet att överklaga beslutet till Förvaltningsrätten i Karlstad. Rutinen är som nämnts manuell och både resurs och tidskrävande beroende på hur många personer som försatts i konkurs samtidigt och beroende på hur stort fordonsinnehav personen har i kombinationen med hur frekvent det kommer in ägarbytesanmälningar till och från personen.

Som nämnts ovan anger utredningen att det är tillräckligt att en utredningsmarkering registreras för en person som är försatt i konkurs. Om avsikten är att samtliga som försätts i konkurs, oavsett anledning till konkursen, ska ha en utredningsmarkering, kommer arbetsbelastningen att öka avsevärt för myndigheten. Då behövs det andra hjälpmedel för att kunna hantera dessa ärenden manuellt, eller en utökning av resurserna.

Transportstyrelsen ställer sig också något tveksam till om strategin att försätta en person med höga fordonsrelaterade skulder i konkurs är det mest lämpliga och effektiva sättet att komma till rätta med problemet. Att försätta en person i konkurs har som vi ser det visserligen en effekt eftersom verksamheten hos de som utnyttjar fordonsmålvakter och registrerar fordon på en sådan försvåras, men myndighetens bild är att det också motverkar andra syften. Utifrån våra erfarenheter från ärendehandläggningen av de personer som hittills har försatts i konkurs, ser vi att det finns potentiellt motverkande faktorer i hantering och ändamål i relationen mellan konkursförvaltning och syftet med vägtrafikregistret. Dessa beskrivs i det följande.

Transportstyrelsens uppgift när ett fordon har bytt ägare är att registrera den nye anmälda ägaren i vägtrafikregistret.

Som framgår i utredningen (sid. 130) tar konkursförvaltaren ut en administrativ avgift för att godkänna anmälan om ägarbyte från konkursboet till en ny ägare. Om avgiften inte betalas godkänns inte ägarbytet, så som vi har förstått upplägget. Det motverkar syftet och ändamålet med vägtrafikregistret. Vi ger nedan några exempel på problem som vi har sett i hanteringen av några av ärendena gällande fordonsmålvakter som har försatts i konkurs.

Ett exempel är när konkursförvaltaren motsatt sig registrering av ett ägarbyte från en person som försatts i konkurs till en skrotare. Detta trots att skrotaren i enlighet med lagstiftningen, lämnar in ett mottagningsbevis som visar att denne förvärvat fordonet inför skrotning. Detta för med sig att personen som försatts i konkurs fortsatt står som registrerad ägare till ett fordon i vägtrafikregistret, trots att fordonet i praktiken är skrotat.

Det finns liknande exempel där konkursförvaltaren motsätter sig att ägarbyte registreras från konkursgäldenären, trots att en annan person har köpt fordonet och vill bli registrerad som ägare. När konkursen är avslutad kommer följaktligen personen som försatts i konkurs fortsatt vara registrerad ägare trots att det finns kunskap om vem som har köpt fordonet och köparen är villig att betala skatt m.m. för det. Uppgifterna i vägtrafikregistret speglar då inte verkligheten. I och med att konkursförvaltaren i dessa fall inte godkänner ägarbyten ifrån konkursgäldenären, blir det ytterligare brister i kvaliteten i vägtrafikregistret. Frågan är också vad den person som nekas att bli registrerad som ägare kommer att göra med fordonet i och med att denne inte blir registrerad som ägare till det i vägtrafikregistret. En baksida av hanteringen med att försätta gäldenärer med stora fordonsrelaterade skulder i konkurs är också att det blir komplicerat för Transportstyrelsen att förhålla sig till nya ägarbytesanmälningar för fordonen, efter att konkursen är avslutad.

Även om den registrerade ägaren/fordonsmålvakten är försatt i konkurs och fordonet är avställt kan det ändå komma att användas. Dessutom tillkommer nya skulder på fordonen. Bland annat vägtrafikregisteravgift om fordonet är fortsatt avställt, men också skatter och avgifter som är kopplade till själva användningen av fordonet.

Vår erfarenhet utifrån förfarandet är också att när en person med stora fordonsrelaterade skulder försatts i konkurs är det vanligt att det tillkommer nya personer som tar på sig rollen som fordonsmålvalt och därefter fortsätter verksamheten som tidigare. Möjligheten finns också att personen som försatts i konkurs återupptar verksamheten när konkursen avslutas.

Mot bakgrund av ovanstående anser Transportstyrelsen att den största möjligheten att få bukt med problemet kring fordonsmålvakter är att införa en lagstiftning som hindrar att fordonen kan användas på väg, eller att risken att bli av med fordonet blir större än med nuvarande lagstiftning. Större resurser behöver läggas på de delarna, att förhindra att fordonen används. Det behöver på något sätt utredas vem det är som ligger bakom verksamheten och som registrerar fordon på fordonsmålvakten, och på något sätt komma åt den hanteringen.

10.17 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Det sägs i promemorian (s.182) att den föreslagna regeluppbyggnaden, ur en teknisk aspekt, är komplex att införa i vägtrafikregistret. Detta kan Transportstyrelsen bekräfta. Det innebär att promemorians förslag om ikraftträdande 1 april 2019 är en allt för snäv tidsram. Inte minst sett i ljuset av att tillgängliga resurser är uppknutna för att genomföra andra lagtvingande anpassningar av systemet.

I promemorian sägs vidare (s.182) att den föreslagna regeluppbyggnaden inte bedöms föra med sig några ytterligare kostnader för Transportstyrelsen. Det stämmer inte, tvärtom innebär de föreslagna förändringarna en tämligen stor insats med många förändringar i vägtrafikregistret. Detta kommer medföra kostnader för myndigheten. Hur stor kostnaden blir är svårt att närmare uppskatta. I nuläget bedömer vi dock att kostnaden initialt kan uppgå till storleksordningen 10 miljoner kr för anpassningar av systemet. Till det kommer löpande kostnader för manuell ärendehandläggning m.m. vilket kan medföra behov av ökade resurser beroende på hur de i promemorian lagda lagförslagen slutligen utformas. Kostnaden för systemanpassning och eventuellt ökade resurser för ärendehandläggning kan inte täckas inom nuvarande ram.

11 Konsekvenser av förslagen

11.2 Ett begränsat ianspråktagande

Transportstyrelsen saknas i uppräknningen av vilka som påverkas av förslaget. Transportstyrelsen behöver genomföra utveckling av vägtrafikregistret för att det ska vara möjligt att föra in uppgifter i vägtrafikregistret om att ett fordon är undantaget från att tas i anspråk med mera. Även den delen behöver lyftas in i det fortsatta arbetet.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Anita Johansson, utredare Eva Nilsson-Hedman, verksamhetspecialist Magnus Fredin och kvalificerad utredare Jonny Geidne, de tre senare gemensamt föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör