

Kopia till

ju.L5@regeringskansliet.se

ju.remissvar@regeringskansliet.se

Betänkandet SOU 2026:10 Ökade möjligheter till tillgångsinriktad brottsbekämpning

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget. Förslaget beräknas medföra en ökning av ärenden i relation till informationsutbyte och it-stöd relaterat till vägfordon. För sjöfart och luftfart bedöms förslaget innebära en viss ökning i antal ärenden samt behov av mindre anpassningar i it-stöd.

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna hanteringen i nuläget kan genomföras inom befintliga ramar genom manuell handläggning. Det kan dock inte uteslutas att behov av finansiering kan aktualiseras i ett senare skede, vilket vi får återkomma till i kommande budgetunderlag. Utan höjning av vårt anslag kan undanträngningseffekter uppstå inom andra verksamhetsområden.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget och vill framhålla vikten av snabb och tillförlitlig överföring av information vid beslag för att uppnå lagstiftningens avsedda effekt. Transportstyrelsen har följande inspel och synpunkter:

Vägfordon

Förslag till lag om säkrad och förverkad egendom samt författningskommentaren

3 kap. Förvaltning av säkrad egendom

Ärendehanteringen – uppgift i vägtrafikregistret avseende beslag

I den föreslagna lagstiftningen om säkrad och förverkad egendom 3 kap 3 § står det att bestämmelsen endast ska användas om det inte finns någon annan saklagstiftning. Transportstyrelsen vill förtydliga att uppgift om beslag framgår av bilaga 1 till Vägtrafikdataförordning (2019:382) samt i 5

kap. 7 § Förordning (2019:383) om fordons registrering och användning, men idag finns det ingen systemlösning för den uppgiften i vägtrafikregistret (VTR). Uppgiften infördes i registerlagstiftningen redan 2006 efter att dåvarande Vägverket gjorde en framställan¹. Bakgrunden till regleringen var att Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten upplevde problem vid hantering av fordon som tagits i beslag i samband med brott. Trots detta infördes aldrig någon funktionalitet för att registrera uppgift om beslag i vägtrafikregistret. Det finns i dagsläget ingen systemlösning, dvs fält i vägtrafikregistret, som möjliggör för Polismyndigheten att registrera att ett fordon är taget i beslag. Ett arbete pågår där Polismyndigheten ska ta över förvaltningen av det s k efterlysningssystemet som idag förvaltas av Transportstyrelsen. I samband med detta övertagande bedömer Transportstyrelsen att det är lämpligt att även utreda möjligheten att ta emot och registrera uppgifter om beslag. Dialog med Polismyndigheten har inletts.

Ärendehantering gällande informationsutbyte med andra brottsbekämpande myndigheter

Transportstyrelsen kan se att utredningens förslag kommer att innebära en ökad ärendemängd för myndigheten. Vi hanterar idag ca 6 000 ärenden per år avseende olika former av informationsutbyte. Vår bedömning är att ärendemängden kommer att öka och uppskattar ökningen till totalt ca 8 000 ärenden/år. För att hantera den ökade mängden ärenden kommer det att bli en ökning av resursåtgången främst kopplat till utbildningsinsatser, sekretessprövning och dokumentation.

Transportstyrelsen har idag vissa etablerade rutiner för informationsutbyte med andra myndigheter, men vi behöver ta höjd för att utveckla system för att på ett enkelt sätt kunna ta fram information som efterfrågas från våra IT-system. Med anledning av det stora pågående arbete med Nytt VTR finns det i nuläget i princip inte finns några möjligheter att utveckla IT-stöd de kommande åren (3–5 år) för att underlätta informationsutbyte och framtagning av information. Vi bedömer därför att hanteringen inledningsvis kommer fortsätta att vara manuell, vilket kommer att innebära behov av extra resurser.

Fartygsregistret och luftfartygsregistret

Transportstyrelsen noterar att förslaget innebär att beslag ska behandlas på samma sätt som kvarstad och betalningssäkring i registerfrågor rörande skepp, skeppsbyggen och inskrivna luftfartyg i enlighet med aktuella

¹ Diarienummer AL 10 A 2005:928

bestämmelser i sjölagen (1994:1009) och lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Vi noterar vidare att det enligt förslaget ska sakna betydelse vilket ändamål ett beslag har. Detta gör reglerna tydliga att tillämpa, eftersom registermyndigheten inte behöver bedöma syftet med beslaget. Samtidigt kan den breda tillämpningen innebära att även beslag som inte har som huvudsyfte att påverka förfogandet ändå får stora konsekvenser för registrering, ägarbyte och pantsättning. Det är därför av vikt att information om beslag, och när de upphör, överförs snabbt och tillförlitligt till registerhavaren. Detta för att undvika onödiga hinder i omsättningen av fartyg, skeppsbyggen och luftfartyg, samt för att lagstiftningen ska få avsedd effekt.

Av utredningen anförs även att det behövs en bestämmelse som gör det möjligt för den myndighet som hanterar ett beslag att, även utanför de särskilt lagreglerade registren, underrätta registerhavaren om beslag av registrerad egendom, om myndigheten anser det lämpligt. Som exempel på sådan egendom anges bland annat fartyg. Detta förslag skulle därmed kunna inkludera båtar, det vill säga fartyg med en längd understigande 24 meter som registreras i fartygsregistrets båtdel, samt luftfartyg som inte har några inskrivningar och därmed endast registreras i luftfartygsregistret. Dessa fartyg och luftfartyg omfattas inte av de utpekade lagreglerna i sjölagen och lagen för inskrivning av luftfartyg, vilket innebär att en anteckning i registret i dessa fall endast får betydelse som en offentlig upplysning.²

I övrigt bedöms förslaget inte medföra några genomgripande förändringar i verksamheten, utan främst en utvidgning av befintliga regler.

Ekonomiska konsekvenser

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna hanteringen i nuläget kan genomföras inom befintliga ramar genom manuell handläggning. Från och med 2028 beräknar Transportstyrelsen att verksamhetskostnaderna kommer att öka med mellan 2,5 och 3 miljoner kronor per år.

På längre sikt kan det dessutom uppstå behov av utvecklingsinsatser inom vägtrafikverksamheten för att möjliggöra en mer automatiserad hantering. Sådana eventuella åtgärder är beroende av den fortsatta utvecklingen av det nya vägtrafikregistret på Transportstyrelsen och kan inte genomföras eller kostnadsbedömas innan detta utvecklingsarbete har slutförts.

² Se sida 834-835 i SOU 2026:10.

Transportstyrelsen räknar med något ökade kostnader inom luftfarts- och sjöfartsverksamheterna till följd av en liten ökning av antalet ärenden, samt mindre anpassningar av it-system i luftfarts- och sjöfartsregistren.

Det kan därför inte uteslutas att behov av finansiering kan aktualiseras i ett senare skede, vilket vi får återkomma till i kommande budgetunderlag. Utan höjning av vårt anslag kan undanträngningseffekter uppstå inom andra verksamhetsområden.

Förfrågningar från andra länder inom EU

Transportstyrelsen har noterat att den sekretessbrytande regeln i förslaget i första hand är utformad för informationsutbyte mellan svenska myndigheter och inte även för andra länder. Vid förfrågningar från andra länder behöver ytterligare delar kontrolleras som t ex EU-rättsligt stöd, internationella avtal och särskilda svenska bestämmelser. Om uppgifter ska lämnas ut till annan stat behöver även avvägningar göras avseende bl. a. vad uppgiften ska användas till, om det finns risk för vidare spridning, om mottagaren har tillräckligt skydd för uppgifterna och om den enskilde kan påverkas negativt.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Ann-Cathrine Wikström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Anna Berggrund, avdelningsdirektör Gunnar Ljungberg, stabschef Tomas Olsson, sektionschef Karin Fransson, controller Ellinor Eklund och utredare Jenny Ryman, den senare föredragande.