

Datum
2012-11-14Dnr/Beteckning
TSV 2012-3823Ert datum
2012-09-26Er beteckning
N2009/5081/TERegeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Departementspromemorian Fordonsrelaterade skulder (Ds 2012:7)

Sammanfattning

Transportstyrelsen välkomnar att regeringen nu föreslår bestämmelser som ska försvåra verksamheten med fordonsmålvakter och minska de restförda fordonsrelaterade skulderna. Styrelsen noterar också med tillfredsställelse att det är två av de förslag som Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten lämnade till regeringen våren 2009, och som skulle motverka företeelsen med fordonsmålvakter och minska de restförda fordonsrelaterade skulderna, som ligger till grund för de aktuella förslagen i promemorian.

Förslaget om ianspråktagande av fordon

Transportstyrelsen är mycket positiv till ansatsen att försvåra verksamheten med fordonsmålvakter. Styrelsen förordar dock i första hand ett genomförande av det förslag om en legal panträtt i fordon som fördes fram av Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten 2009.

I andra hand tillstyrker Transportstyrelsen förslaget i promemorian om en rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter, dock med de reservationer beträffande proportionaliteten som framförs i detta remissvar, och under förutsättning att de justeringar av förslaget som styrelsen föreslår beaktas.

Promemorians förslag om ianspråktagande av fordon har begränsats och riktar i huvudsak in sig endast på fordonsmålvakter som saknar andra utmättningsbara tillgångar. Det kan då enligt styrelsen uppfattning ifrågasättas om förslagets positiva effekter kommer att överväga det besvär som det kommer att medföra för enskilda och de kostnader som hanteringen kommer att medföra för berörda myndigheter. Promemorians konsekvensanalys i denna del behöver därför utvecklas.

Promemorians förslag omfattar inte trängselskatt. Transportstyrelsen anser att även dessa skulder i så fall borde omfattas av de nya reglerna.

Förslaget om att omhänderta felparkerade fordon

Transportstyrelsen tillstyrker det andra förslaget i promemorian – om en rätt att omhänderta felparkerade fordon där den registrerade ägaren har obetalda felparkeringsskulder på ett visst belopp. Styrelsen anser att de bestämmelser som föreslås i denna del har bättre förutsättningar att få en positiv effekt.

Övriga förslag

Transportstyrelsen har inget att erinra mot att förslagen om utökat användningsförbud vid obetald fordonsskatt och trängselskatt samt om möjlighet att vägra registrera en ny fordonsägare som har stora fordonsrelaterade skulder sedan tidigare inte genomförs.

Transportstyrelsens synpunkter

I det nedanstående utvecklar Transportstyrelsen sina synpunkter på förslagen. Synpunkterna följer huvudsakligen promemorians struktur.

2.1 Lag om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

1 §

Enligt Transportstyrelsens uppfattning är felparkeringsavgifter alltid statliga fordringar, då det enbart är staten som kan kräva den enskilde på betalning. Avgiften ska däremot (efter visst avdrag för statens kostnader) i vissa fall tillfalla kommun som har egna parkeringsvakter, men det sker genom en överföring från staten. En kommun kan därför inte sägas vara borgenär i förhållande till fordonsägaren vad gäller den obetalda felparkeringsavgiften. Bestämmelsen bör därför omformuleras, lämpligen genom att ”*eller en kommun*” stryks i p. 1.

Endast fordon registrerade i Sverige ska omfattas enligt vad som sägs i promemorian (s. 48). En sådan begränsning är motiverad, men bör då också framgå av lagtexten. Ett sätt kunde vara att ange att lagen gäller ”rätt att ta *registrerade* fordon i anspråk för - - -”

Som angetts ovan anser Transportstyrelsen att även trängselskatt borde omfattas av de föreslagna bestämmelserna (se även kommentar i avsnitt 5.1.7). 1 § bör då också ändras i enlighet med detta.

2 §

Transportstyrelsen anser att det finns behov av att införa en undantagsbestämmelse med innebörden att en ny ägare till ett fordon inte ska behöva

räkna med att fordonet kan bli ianspråktaget för en skuld som en tidigare ägare är betalningsskyldig eller betalningsansvarig för, om skulden inte var synlig för den nya ägaren vid dagen för dennes förvärv av fordonet. Ett mer utförligt resonemang beträffande behovet av en undantagsbestämmelse finns i avsnitt 5.1.

Transportstyrelsen förslår att en sådan undantagsbestämmelse tas in i 2 § och ges följande lydelse:

2 § Om gäldenären vid indrivning av sådana fordringar som anges i 1 § saknar utmättningsbara tillgångar, får Kronofogdemyndigheten besluta att ta i anspråk det fordon som skatten eller avgiften avser för betalning av gäldenärens skuld.

Ett fordon får dock inte tas i anspråk för en fordran för vilken en tidigare ägare är betalningsskyldig eller betalningsansvarig, om den nuvarande ägaren registrerats senast den dag som fordran antecknades i vägtrafikregistret.

Ett beslut enligt första stycket har samma verkan som ett beslut om utmätning.

I 2 § andra stycket sägs att ett beslut om ianspråktagande har ”samma verkan som ett beslut om utmätning”. I promemorian (s. 46 f.) anges att vissa bestämmelser i utsökningsbalken ska tillämpas, andra inte. Större tydlighet skulle uppnås genom att direkt i lagtexten ange vilka bestämmelser i utsökningsbalken som ska gälla, d.v.s. vari ”verkan” faktiskt består. Se även kommentar i avsnitt. 5.1.1.

5 §

Transportstyrelsen ser inget behov av att i lag reglera att en uppgift om Kronofogdemyndighetens beslut ska föras in i vägtrafikregistret. Det torde vara tillräckligt med den föreslagna ändringen i bilaga 1 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Övergångsbestämmelserna

Enligt de föreslagna övergångsbestämmelserna ska lagen inte tillämpas på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Transportstyrelsen anser att övervägandena i denna del borde redovisas tydligare i promemorian. Styrelsen anser vidare att de föreslagna bestämmelserna bör träda ikraft tidigast den 1 oktober 2013.

Se även kommentar i avsnitt 5.4.

5.1 Rätt att ta ett fordon i anspråk

Reformbehovet

Av promemorian framgår att reformbehovet anses vara begränsat till de fall då den registrerade ägaren inte har några tillgångar som kan utmätas samtidigt som det fordon som skulderna avser har ett värde. Vidare anges att en reglering genom ianspråkstagande ska träffa just situationerna med fordonsmålvakter och inte leda till att fordon tas i anspråk i andra situationer när det inte är motiverat och därmed medför onödiga kostnader för hanteringen (s. 44).

Det förslag om införande av en legal panträtt i fordon som lämnades av Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten gemensamt syftade både till att minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna och att minska incitamentet att använda fordonsmålvakter. Det nuvarande förslaget har till huvudsyfte att motverka företeelsen med fordonsmålvakter. Transportstyrelsen anser att de motiven till detta är mycket goda men man behöver ha i åtanke vad det innebär för enskilda, myndigheter och näringsliv. Fördelarna med och de förväntade positiva effekterna av förslaget måste vägas noga mot nackdelarna. Den största delen av de sammanlagda obetalda fordonsrelaterade skulderna härrör sannolikt inte från de uppenbara fordonsmålvakterna. Antalet fordonsmålvakter är nog snarare förhållandevis få sett till det totala antalet gäldenärer som underlåter att betala fordonsrelaterade skulder. Det är naturligtvis svårt att skaffa sig fullständig klarhet om förhållandet mellan fordonsmålvakter och övriga gäldenärer. Enbart en hög skuldsättningsgrad hos en viss person behöver ju inte heller nödvändigtvis innebära att den personen agerar som fordonsmålvakt. Men av de beräkningar som finns upptagna i promemorian kan man utläsa att de 100 mest skuldyngda personerna (inom vilken grupp de yrkesmässiga fordonsmålvakterna sannolikt finns, men förmodligen även många andra personer) svarar för ungefär 200 mkr av totalt cirka 1600 mkr i skulder vilket är ett betydande belopp, men ändå inte mer än ungefär en åttondel av det totala skuldbeloppet. Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens förslag om legal panträtt i fordon var ett tydligare och starkare incitament för alla ägare och brukare av fordon (inte endast fordonsmålvakter) att göra rätt för sig, och det skulle därför sannolikt också vara mer effektivt för att minska de fordonsrelaterade skulderna och därmed också proportionerligt mot det besvär för enskilda och ökade kostnader för myndigheter som skulle uppstå. Styrelsen förordar därför fortfarande det förslaget i första hand.

Även om förslaget om rätt att ta ett fordon i anspråk i huvudsak inriktas på företeelsen med fordonsmålvakter så kommer det att få mycket stora återverkningar på övriga delar av bilhandeln. Vid varje eventuellt köp och

försäljning av ett begagnat fordon (oavsett fordonsslag) kommer en presumtiv köpare behöva kontrollera om det finns en eller flera obetalda fordonsskatter eller felparkeringsavgifter. Visserligen har de i viss utsträckning redan den skyldigheten men det begränsas för närvarande till att kontrollera eventuell fordonsskatt eftersom den hindrar användandet av fordonet. Vid köp av ett begagnat fordon är det ju inte ovanligt att köparen överväger olika fordon och då behöver göra en kontroll på samtliga eventuella objekt. Antalet förfrågningar kan därför förväntas vara mycket högre än antalet ägarbyten. Samtidigt kommer det att innebära ett merjobb för myndigheten i sin helhet och då särskilt för den nuvarande kundtjänstverksamheten inom fordonsområdet.

Mot bakgrund av detta ställer sig Transportstyrelsen därför frågan om förslaget i sin nuvarande form är proportionerligt. I den stora mängd köp och försäljningar av begagnade fordon som förekommer varje dag, så är risken väldigt liten att fordonet kommer att bli anspråkstaget för tidigare registrerade ägares obetalda fordonsskatt eller felparkeringsavgift. Men bara vetskapen om att det skulle kunna hända kan komma att skapa en osäkerhet för presumtiva köpare, vilket i sin tur skulle kunna leda till att marknaden med köp och försäljning av begagnade fordon hämmas. Styrelsen kan därför se ett stort behov av en närmare analys av de samhällsekonomiska kostnaderna av samma slag som den Vägtrafikregisterutredningen redovisade vid sin behandling av förslaget om att vägra registrering av en fordonsägare med betydande obetalda fordonsrelaterade skulder. Det bör då även beaktas att det grundläggande problemet för Kronofogdemyndigheten att lokalisera just de fordon som är registrerade på fordonsmålvakter för att ta det i anspråk dock kvarstår. Det ligger ju i sakens natur att ett sådant fordon brukas av någon annan person än den registrerade ägaren och att brukarens egen hemvist – där fordonet rimligen skulle kunna påträffas – i regel är okänd för Kronofogdemyndigheten.

Vid en fortsatt beredning av förslaget kan det övervägas om de nu förslagna bestämmelserna endast ska tillämpas på personbilar. De fordon som är registrerade på fordonsmålvakter torde i huvudsak höra till detta fordonsslag, och antalet förfrågningar beträffande fordon kan då antas minska eftersom fordon som hör till övriga fordonsslag inte riskerar att bli ianspråktagna.

Uppgifter om att ett fordon kan bli i anspråkstaget för en tidigare obetald fordonsskatt eller felparkeringsavgift ska hållas lättillgängliga för presumtiva köpare. Därutöver behöver också informationen vara lättbegriplig på så sätt att den inte kan missförstås eller feltolkas. Det är dock sannolikt inte enbart presumtiva köpare som kommer att söka denna information, även den registrerade ägaren kommer att vilja ha information om de registrerade uppgifternas betydelse. Det kommer att ställa stora krav

på utformningen av informationen. Vi kan därmed också se att Transportstyrelsen kan komma att få det besvärligt att möta de behov som uppstår i och med ett införande av den föreslagna lagen både vad gäller systemmässiga behov och information till allmänheten. Se även synpunkterna under 6.1.1. En nödvändig förutsättning är förstås att Transportstyrelsens servicetjänster kan användas för att lämna nödvändig information till allmänheten (se även avsnitt 5.1.6).

5.1.1. Ianspråktagande av fordon

Angående trängselskatt

Transportstyrelsen anser att beskrivningen (s. 43) av Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens gemensamma förslag om att införa en legal panträtt i fordon är något missvisande i promemorian. Enligt myndigheternas förslag skulle nämligen även obetalda fordringar avseende trängselskatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt omfattas av systemet med legal panträtt. Se mer utförlig kommentar om detta i avsnitt 5.1.7.

Befintliga panträtter m.m.

I promemorian (s. 46) anges att om det vid tidpunkten för ianspråktagandet finns andra rättigheter, exempelvis panträtt, retentionsrätt eller återtaganderätt i fordonet ska dessa rättigheter gälla. Innebörden av detta skulle behöva utvecklas något. Som Transportstyrelsen uppfattar det ska inte redan befintliga rättigheter av detta slag kunna förhindra att fordonet tas i anspråk, men vad händer i den situationen där ett fordon tagits i anspråk för vissa skulder och någon hos Kronofogdemyndigheten därefter begär att utfå fordonet med hänvisning till sin redan befintliga återtaganderätt? I avsnitt 5.1.5 sägs att den som förbehållit sig återtaganderätten till ett fordon kan bli tvungen att betala skulderna för att fritt disponera fordonet (s. 52). Detta kan uppfattas tala emot det som tidigare sagts om att rättigheten ”gäller”.

Transportstyrelsen kan vidare se en viss risk att det i en situation där Kronofogdemyndigheten tagit i anspråk ett fordon upprättas skenavtal med innebörden att det redan fanns avtalade rättigheter i fordonet (t.ex. en panträtt avseende en viss fordran) som vid utmätningen då ska ges företräde framför de fordringar som föranlett ianspråktagandet. Syftet med ianspråktagandet kan då motverkas.

Behov av undantagsbestämmelse vid ägarbyten

I Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens förslag om legal pant rätt ingick en bestämmelse om undantag vid ägarbyte som innebar att en fordran inte skulle medföra panträtt i fordonet om en ny ägare registrerats senast från och med den dag som fordringen antecknas i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen ser ett mycket stort behov av en sådan motsvarande

undantagsregel när det gäller de fordringar som annars kan ge rätt att ta fordonet i anspråk.

I promemorian (s. 45) anges dock att en bestämmelse där undantag görs för de fall då den betalningsskyldige överlåtit fordonet till en ny ägare skulle göra det lätt att kringgå regleringen. Detta antagande stämmer emellertid inte. Innebörden av en sådan undantagsregel som Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten tidigare föreslagit skulle inte vara att den som är betalningsskyldig för vissa skatter och avgifter genom en överlåtelse av fordonet till en ny ägare skulle undvika att fordringarna kan läggas till grund för ett framtida ianspråktagande, annat än i en mycket begränsad omfattning (se nedan). Behovet av regeln är i stället motiverad av att sådana fordringar som har uppstått innan överlåtelsen av fordonet men som vid tidpunkten för överlåtelsen ännu inte är synliga i vägtrafikregistret inte bör kunna läggas till grund för ett senare ianspråktagande. Det kan till exempel handla om en felparkeringsavgift som den tidigare ägaren är betalningsansvarig för men som ännu inte förts in i vägtrafikregistret (det kan ta 7 – 10 dagar från det att parkeringsanmärkningen meddelas). Det skulle också kunna vara så att ett fordon ställs på genom Transportstyrelsens servicetjänster under en helg, då debiteras fordonsskatten för fordonet närmast följande vardagskväll. Den nye ägaren har vi dessa tillfällen inte någon möjlighet att kontrollera förekomsten av en sådan avgift eller skatt vid tidpunkten före köpet. Avgiften eller skatten är vid överlåtelse tillfället ”dold” för den nye köparen som i ett senare läge ändå kan bli tvungen att betala den för att undvika ianspråktagande av fordonet, men utan att då alltså haft möjlighet att låta detta påverka priset för fordonet när han eller hon köpte det. Eftersom den s.k. tiodagarsregeln (10 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister) innebär att en ny ägare till ett fordon kan registreras i vägtrafikregistret tidigast tio dagar bakåt i tiden från det att anmälan om ägarbyte kommer in till Transportstyrelsen så är utrymmet för manipulering av systemet genom överlåtelse av fordonet mycket små. Det går alltså inte att låta registrera en ny ägare till fordonet långt tillbaka i tiden. De fordringar som skulle behöva undantas från tillämpningsområdet är då endast sådana fordringar som uppstått före den dag då den nye ägaren registrerats, men som ännu inte var synliga i registret senast den dag som den nye ägaren registreras från. Den som kontrollerar förekomsten av uppgifter om rätt att ta ett fordon i anspråk samma dag som fordonet förvärvas bör inte riskera att det därefter förs in ytterligare fordringar hänförliga till någon av de tidigare registrerade ägarnas innehav och nyttjande av fordonet som kan ge rätt för Kronofogdemyndigheten att ta fordonet i anspråk hos den nye ägaren. Se också nedan i avsnitt 5.1.6

Transportstyrelsen föreslår mot bakgrund av det ovan sagda att en undantagsbestämmelse förs in i 2 § föreslaget till lag om rätt att ta fordon i

anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. Ett förslag till en sådan bestämmelse har lämnats i avsnitt 2.1.

Ett beslut om ianspråktagande ges samma verkan som ett beslut om utmätning

Som styrelsen anfört i avsnitt 2.1 skulle en ökad klarhet uppnås genom att man i lagtexten tydligt angav vilka bestämmelser i utsökningsbalken som ska tillämpas. Styrelsen delar vidare uppfattningen i promemorian om att lagen (2001:184) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet, blir tillämplig. Styrelsen delar dock inte den uppfattning som redovisas i promemorian (s. 47) att 34 kap. offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) blir tillämplig (annat än i förening med lagen 2001:184). Promemorian borde ha fördjupat sig mer i den frågan.

Om fordonet efter ianspråktagande säljs är avsikten att den fordran som fordonet tagits i anspråk för ska regleras (s. 48). Förfarandet skulle behöva utvecklas närmare. Det torde t.ex. inte vara ovanligt att ett fordon som tas i anspråk är behäftat med flera fordringar men det är inte samma person som är betalningsskyldig eller betalningsansvarig för de olika fordringarna. Om exempelvis Kronofogdemyndigheten tagit i anspråk ett fordon för en viss fordran där personen A är gäldenär, får man då ur försäljningsbeloppet samtidigt även reglera en annan skuld i fordonet där personen B är gäldenär, under förutsättning att den fordran också i sig kan läggas till grund för ett beslut om ianspråktagande? Eller måste Kronofogdemyndigheten i ett sådant fall fatta ett särskilt beslut om ianspråktagande (av samma fordon) för den fordran för vilken B är gäldenär? Det skulle också behöva klargöras hur Kronofogdemyndigheten ska förfara om det uppstår ett överskott vid försäljningen och det finns andra restförda fordringar som dock inte i sig skulle kunna leda till beslut om ianspråktagande av fordonet. Det kan t.ex. gälla fordonsskatter eller felparkeringsavgifter som beslutats före ikraftträdandet, trängselskatt, eller fordringar av helt annat slag där staten är borgenär och fordonsägaren gäldenär.

Endast svenskregistrerade fordon

Transportstyrelsen delar uppfattningen att bestämmelserna endast ska omfatta svenskregistrerade fordon, av de skäl som anförs i promemorian. Som anförts i avsnitt 2.1. anser styrelsen att avgränsningen bör framgå av lagtexten.

5.1.4 Lagens tillämpningsområde

I förslaget anges att lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter gäller bland annat för statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen

(2006:227) . I författningskommentaren till 1 § (s. 81) anges att lagen gäller rätt att ta fordon i anspråk för sådana avgifter, exempelvis dröjsmålsavgift, som regleras i vägtrafikskattelagen.

Transportstyrelsen utgår från att även vägtrafikregisteravgift, skyltavgift och påställningsavgift som tas ut i samband med fordonsskatt i enlighet med 6 kap. 17-18 §, 7 kap. 8 a § och 8 kap. 17 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister omfattas av den föreslagna lagen. Av tydlighetsskäl kunde det ändå behövas ett klargörande beträffande detta i den fortsatta hanteringen. Om dessa avgifter inte avses omfattas av bestämmelserna innebär det stora praktiska problem i hanteringen eftersom avgifterna debiteras samtidigt med fordonsskatten, på samma inbetalningskort och med ett sammanlagt belopp.

5.1.6 Uppgifter i vägtrafikregistret

Av lagförslaget (5 §) framgår att Kronofogdemyndighetens beslut om ianspråktagande ska föras in i vägtrafikregistret. Som angetts i avsnitt 2.1 anser Transportstyrelsen att det inte är nödvändigt att reglera detta i lagen då det av förslaget till ändring av bilaga 1 till förordningen om vägtrafikregister följer att beslutet får – och ska – föras in i registret. I övrigt föreslås inte någon reglering av vilka uppgifter som i sammanhanget ska registreras och finnas tillgängliga för enskilda att ta del av. Av promemorian framgår dock att enskilda inför ett eventuellt fordonköp även ska kunna få uppgift ur registret om det finns restförda fordringar avseende fordonet som kan leda till att det tas i anspråk och att sådana uppgifter därför ska föras in i vägtrafikregistret (s. 41, 56). I avsaknad av ett förslag med särskild reglering beträffande anteckningen av dessa uppgifter i vägtrafikregistret får det antas att regeringen är av uppfattningen att det inte krävs något särskilt, nytt, författningsstöd för att föra in uppgiften om att en viss restförd fordran är av sådant slag att den kan läggas till grund för ett beslut om ianspråktagande.

Enligt Transportstyrelsens uppfattning är det dock inte tillräckligt att vägtrafikregistret innehåller uppgifter om beslut om ianspråktagande och om sådana restförda fordringar som kan läggas till grund för ett sådant beslut. Presumptiva fordonköpare behöver även kunna få uppgifter om sådana debiterade skatter och avgifter som är obetalda men ännu inte restförda och som – om de förblir obetalda och senare restförs – kan läggas till grund för ett beslut om ianspråktagande fordonet. I Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens förslag om legal panträtt i fordon, föreslogs att panträtten skulle uppstå redan när fordran fördes in i vägtrafikregistret, inte först när det visade sig att fordran förblev obetald och restfördes. Det skulle då bli tydligt för den som övervägde att förvärva ett fordon vilka tidigare skulder som vid dagen för överlåtelsen förknippade med fordonet och som man vid en eventuell framtida utmätning i de befintliga panterna

skulle kunna vara tvungen att själv betala för att få behålla sitt fordon. Genom detta skulle man med säljaren kunna komma överens om vem som skulle reglera skulderna och anpassa fordonets pris efter detta. Ett motsvarande synsätt är enligt Transportstyrelsen motiverat även vad gäller det nu föreslagna systemet med en rätt att ta ett fordon i anspråk. Vägtrafikregistret måste då innehålla uppgifter kopplade till varje debitering av skatt eller avgift som omfattas av reglerna med ianspråktagande om att skatten eller avgiften är av sådan art att den – i ett senare läge och om den förblir obetald – skulle kunna läggas till grund för ett beslut om ianspråktagande av fordonet.

Det finns ett behov av att särskilja äldre fordringar som uppstått innan ikraftträdandet från sådana som uppstått efter ikraftträdandet. För att undvika risken att fordonet kan komma att tas i anspråk för någon annans skuld kan den nye ägaren behöva räkna med att få betala de senare skulderna, men inte de tidigare. De senare skulderna måste då kunna redovisas särskilt. Det är inte tillräckligt att den nye ägaren kan få information om att en viss fordran kan läggas till grund för ett beslut om ianspråktagande först efter det att blivit restförd.

Regeringen bör därför överväga om det krävs ytterligare författningsförslag för att uppgifter om att fordringar kan komma att läggas till grund för ianspråktagande förs in i vägtrafikregistret redan då skatten eller avgiften debiteras och antecknas i registret. Transportstyrelsen ser ett behov av att föra in sådana uppgifter.

Om Transportstyrelsens antagande ovan stämmer om att regeringen inte anser att det behövs något särskilt författningsstöd för att föra in uppgift om att en restförd fordran kan komma att läggas till grund för ett ianspråktagande, så borde det inte heller behövas någon särskild reglering om att i förekommande fall föra in en uppgift redan vid debiteringstillfället om att avgiften eller skatten kan komma att läggas till grund för ett beslut om ianspråktagande (om den förblir obetald). Det är ändå av värde att det i den fortsatta beredningen förs ett tydligt resonemang om vilken typ av uppgifter som kan och ska föras in i vägtrafikregistret.

I detta sammanhang vill Transportstyrelsen framhålla att det är en absolut förutsättning att Transportstyrelsens servicetjänster kan användas för att lämna nödvändig information till allmänheten beträffande beslut om ianspråktagande, om restförda skulder och sådana övriga debiterade skulder som skulle kunna leda till ett beslut om ianspråktagande om de förblir obetalda. Det kan därför vara värdefullt att Datainspektionen under den fortsatta beredningen ges möjlighet att lämna synpunkter på en sådan tänkt ordning, där uppgifter om obetalda skulder för ett visst fordon alltså görs tillgängliga på detta lättåtkomliga sätt.

5.1.7 Särskilt om trängselskatt

Transportstyrelsen anser att trängselskatt inte borde undantas från lagens tillämpning.

Omfattningen av promemorians förslag om rätt att ta ett fordon i anspråk har begränsats till fordringar avseende avgifter enligt lagen om felparkeringsavgift, fordonsskatt och avgifter avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen samt skatter och avgifter enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Enligt Transportstyrelsens mening har inte några bärande skäl redovisats varför inte också trängselskatt bör omfattas av lagen om rätt att ta fordon i anspråk. De skäl som angivits i promemorian är svagt motiverade. Trängselskatt är det snabbast ökande skuldslaget vad gäller de fordonsrelaterade skulder. När preskriptionen börjar ske av de äldsta skulderna sker en naturlig avmattning i ökningstakten av skuldslaget vad gäller trängselskatt fram till att de kommer att preskriberas. Men från och med 2013 kommer också trängselskatt att tas ut i Göteborg vilket kommer att medföra att skulderna kommer att öka ytterligare. De kommer att öka inflödet i hög takt de första fem åren och innan något blir preskriberat är det därmed en ständig påfyllning (minus det som betalas). Införandet av trängselskatt i Göteborg understryker också det redan befintliga behovet av att också obetald trängselskatt ska omfattas av lagen om rätt att ta fordon i anspråk. Om inte trängselskatt omfattas av lagen, kvarstår ett betydande incitament att fortsätta använda fordonsmålvakter.

Transportstyrelsen anser även att det finns anledning att överväga om inte också de infrastrukturavgifter som föreslås i betänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60) ska kunna läggas till grund för rätten att ta ett fordon i anspråk, om avgifterna är obetalda.

5.2 Flyttning och omhändertagande av fordon vid obetalda felparkeringsavgifter

Transportstyrelsen är positiv till förslaget om flyttning och omhändertagande av fordon vid obetalda felparkeringsavgifter. Det förslaget är också mer oförändrat till sitt innehåll jämfört med det motsvarande förslag som Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten lämnade 2009.

Styrelsen vill dock i sammanhanget föra fram följande synpunkter.

Adressproblematik och restföring

Enligt förslaget ska staten eller kommunerna ges möjlighet att i vissa fall flytta och omhänderta ett fordon i de fall där fordonet är parkerat i strid mot gällande föreskrifter och den registrerade ägaren har obetalda felparkeringsavgifter som överstiger ett visst belopp och som har lämnats för indrivning. Transportstyrelsen har i det sammanhanget uppmärksammat en

omständighet som kan göra att förslaget inte får den effekt gentemot fordonsmålvakter som är avsedd, och som därför bör beaktas i den fortsatta hanteringen av förslaget.

Det kan finnas en risk att fordonsmålvakten gör sig oanträffbar under den registrerade adressen så att en debiterad fordran inte kan restföras för att betalningspåminnelse inte har kunnat ske.

Av 6 § lagen (1976:205) om felparkeringsavgift framgår att om en felparkeringsavgift inte betalas inom föreskriven tid ska fordonets ägare erinras om betalningsansvaret och uppmanas att inom viss tid betala avgiften. Betalas inte avgiften efter uppmaning, ska ett åläggande utfärdas för fordonets ägare att inom viss tid betala en förhöjd avgift. Vidare framgår av 13 § nyss nämnda lag att åläggande inte får utfärdas senare än ett år efter den dag då överträdelsen skedde. Enligt 3 § indrivningsförordningen (1993:1229) ska sökanden innan ansökan om indrivning görs uppmana gäldenären att betala fordringen (om det kan ske utan väsentlig olägenhet och inte särskilda skäl talar emot).

Kraven på att betalningspåminnelse måste ha skett innan fordran lämnas för indrivning gör att det nuvarande förslaget om flyttning och omhändertagande av fordon vid obetalda felparkeringsavgifter kan lämna en möjlighet att undvika att fordonet blir omhändertaget för den registrerade ägarens obetalda felparkeringsavgifter genom att denne gör sig oanträffbar på den adress som finns i vägtrafikregistret. Det kan då leda till att en betalningspåminnelse inte kan ske och att fordran därför inte heller kan lämnas för indrivning.

Skuldbeloppet

Som en rimlig brytpunkt för att en flyttningsåtgärd ska kunna komma i fråga, föreslås i promemorian (s. 63) ett skuldbelopp om 5 000 kronor eftersom medelvärdet för en parkeringsanmärkning ligger på 450-500 kronor. Transportstyrelsen delar dock inte den uppfattningen. I storstadsområdena där problemet är som störst ligger felparkeringsavgifterna snarare på 700-1 000 kronor. Det skulle i så fall innebära att det är tillräckligt med 5-7 parkeringsanmärkningar för att fordonet ska kunna flyttas. Transportstyrelsen anser att brytpunkten istället bör sättas till 10 000 kronor, vilket också är den beloppsgräns som Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten ursprungligen föreslog. Beloppet bör nämligen vara så pass högt att flyttningsåtgärden i dessa fall endast kan komma i fråga när det är fråga om en uppenbar och konsekvent underlåtelse från den enskildes sida att följa gällande föreskrifter om parkering och betala avgifterna.

Omedelbar verkställighet

För att möjligheten att flytta fordon med stöd av den föreslagna bestämmelsen ska få avsedd verkan är det viktigt att ett beslut om flyttning kan verkställas omedelbart. Transportstyrelsen förutsätter att så också kommer att kunna ske med tillämpning av 4 § första stycket förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. Detta kunde behöva tydliggöras i ärendets fortsatta beredning.

Försäljning av det omhändertagna fordonet

I promemorian anges att värdet av ett omhändertaget fordon, om det tillfallit staten eller kommunen, ska tillgodoräknas den enskilde genom avräkning mot dennes obetalda felparkeringsavgifter. Det skulle här kunna klargöras om avräkning i ett sådant fall även får ske mot sådana obetalda felparkeringsavgifter som inte i sig fått läggas till grund för flyttningsbeslutet, det vill säga sådana felparkeringsavgifter som den registrerade ägaren är betalningsansvarig för men som har uppstått innan ikraftträdandet av de nu aktuella bestämmelserna.

5.4 Ikraftträdandebestämmelser

Tidpunkten för ikraftträdande

I förslagen anges att de nya lag- och förordningsbestämmelserna ska träda i kraft den 1 juli 2013. För Transportstyrelsens del innebär förslagen bland annat att omfattande utvecklingsarbete och systemändringar behöver göras i vägtrafikregistret del och Transportstyrelsens servicetjänster. Det kommer också att krävas utbildning och informationsinsatser internt i verksamheten.

Som framförts ovan anser Transportstyrelsen att de nuvarande förslagen behöver förtydligas i flera delar. Arbetet med att genomföra ändringarna i systemen kan påbörjas först när det finns ett tydligt förslag. Därefter krävs det tid för planering, utveckling och testning av systemet. Någon precis bedömning kan dock i nuläget inte göras på hur lång tid systemändringarna kan ta i anspråk, utan det är avhängigt den slutliga utformningen av förslagen.

Under alla omständigheter anser Transportstyrelsen att det ur verksamhetssynpunkt är olämpligt med ett ikraftträdande vid halvårsskiftet. Ikraftträdandet bör tidigast bestämmas till den 1 oktober 2013. Ett ikraftträdande den 1 oktober 2013 förutsätter då att förslaget fått sin definitiva och slutliga utformning senast den 1 februari 2013. Transportstyrelsen förutsätter att regeringen och Transportstyrelsen har löpande kontakter under ärendets fortsatta beredning.

Övergångsbestämmelser

Det skulle i författningskommentaren behöva utvecklas närmare vad den föreslagna övergångsbestämmelsen i lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter innebär i praktiken. Det bör också övervägas om en övergångsbestämmelse av denna typ över huvud taget är nödvändig. Enligt Transportstyrelsens och Kronofogdemyndighetens förslag om legal panträtt i fordon så skulle det uppstå en panträtt i fordonet samtidigt som fordran debiterades. Det var då motiverat med en övergångsbestämmelse så att tidigare debiterade fordringar inte retroaktivt skulle förenas med panträtt. Med det nuvarande förslaget om ianspråktagande av fordon så förändras dock inte fordringens rättsliga karaktär vid debiteringen. Det är i stället fråga om att göra förändringar i indrivningsförfarandet. Det bör då föras ett resonemang om varför Kronofogdemyndighetens rätt att ta ett fordon i anspråk inte kan få grunda sig på – och omfatta – även sådana fordringar som uppstått före ikraftträdandet, vilket ju skulle kunna vara motiverat med tanke på att det redan befintliga sammanlagda skuldbeloppet avseende fordonsrelaterade skulder är ca 1,6 miljarder kronor.

6.1.1. Konsekvenser för statliga och kommunala myndigheter

Transportstyrelsen anser att promemorians konsekvensanalys är bristfällig vad gäller förslaget till ianspråktagande av fordon. Transportstyrelsen är som inledningsvis anförts tveksam till om fördelarna med förslaget med ianspråktagande av fordon är proportionerligt i förhållande till det besvär och de kostnader som det kommer att medföra för samtliga enskilda och de berörda myndigheterna. För att förslaget ska genomföras bör det tydligt framgå av konsekvensanalysen att fördelarna med den föreslagna regleringen överväger nackdelarna. Som nämnts ovan (5.1) saknar Transportstyrelsen en utförlig samhällsekonomisk kalkyl i konsekvensutredningen.

Konsekvenser för Transportstyrelsen

Transportstyrelsen delar den bedömning som regeringen gör i promemorian (s. 74) att Transportstyrelsens utökade kostnader för införandet av förslagen kan tas inom befintlig ram.

Någon fullständig ekonomisk kalkyl av vilka ökade kostnader Transportstyrelsen kommer att få till följd av de föreslagna reglerna har inte kunnat ske inom ramen för beredningen av detta remissvar. Styrelsen kommer initialt att få ökade kostnader för ett omfattande utvecklingsarbete för att göra nödvändiga förändringar i vägtrafikregistret och i Transportstyrelsens servicetjänster. Hur omfattande utvecklingsarbete det blir fråga om beror på reglernas slutliga utformning. Det kommer också att behövas en permanent resursförstärkning till Transportstyrelsens kundtjänst för att ta hand om det

ökande antalet kundkontakter som förväntas till följd av de nya reglerna (främst till följd av reglerna om ianspråktagande av fordon). Det kommer också initialt att behöva tillföras resurser för utbildning och interna och externa informationsinsatser.

De utökade kostnaderna bedöms kunna finansieras genom vägtrafikregisteravgiften.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert, efter föredragning av utredaren Louise Hagström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog även verksjuristerna Erik H. Olsson och Bengt Magnusson, utredaren Eva Nilsson-Hedman, samt direktörerna Anna Elvkull och Anders Larsson.

Staffan Widlert