

Regeringskansliet
Justitiedepartementet
103 33 Stockholm

Falska polisbilar (Ds 2015:40)

Sammanfattning

Transportstyrelsen har inget att invända mot en administrativ sanktionslösning men anser att det vore mest naturligt att i första hand pröva om inte 17 kap. 15 § brottsbalken kan utvidgas eller förändras.

Det bör förtydligas om *fordonets ägare* utgår från det civilrättsliga förhållandet eller från registreringen i vägtrafikregistret.

Ansökan om tillstånd bör göras av fordonets ägare.

Transportstyrelsen avstyrker registrering i vägtrafikregistret av tillstånd enligt 4 § i förslaget.

Transportstyrelsens synpunkter

Val av lösning

Den grundläggande frågan är om det finns ett reellt problem med förväxlingsbara polisfordon och om det i så fall finns skäl att skapa ett skarpare skydd för kännetecknen som används på polisens fordon. Transportstyrelsen har ingen information utöver den som promemorian redogör för och myndigheten delar bedömningarna i avsnitt 7.1 och 7.2.

Bortsett från förslaget att viss registrering ska göras i vägtrafikregistret – som kommenteras särskilt i det följande – påverkas inte Transportstyrelsens verksamhet av något av de alternativ som redovisas. Transportstyrelsen har därför inget att invända mot en administrativ sanktionslösning.

Från en mer generell utgångspunkt framstår dock förslaget som en krånglig väg för att lösa ett problem som i volym måste anses vara mycket begränsat. Även om det finns grundläggande principer som kan tala mot en utvidgad kriminalisering, vore det enligt Transportstyrelsens mening mest naturligt

att i första hand pröva om inte 17 kap. 15 § brottsbalken kan utvidgas eller förändras för att lösa frågan. Argumentet att en straffbestämmelse inte skulle vara ett effektivt medel för att motverka det oönskade beteendet, är – i jämförelse med den föreslagna administrativa sanktionen – inte helt övertygande.

Fordonets ägare

Ett föreläggande enligt 5 § i förslaget ska riktas till ägaren av fordonet. I promemorian sägs att ägarförhållandet lätt kan klarläggas med hjälp av uppgifterna i vägtrafikregistret. Det är en sanning med modifikation eftersom någon kontroll av den civilrättsliga äganderätten inte görs i samband med registreringen i vägtrafikregistret.

Om det är den registrerade ägaren som i första hand avses, vilket synes följa av kommentaren i avsnitt 8.5, bör det framgå direkt av lagtexten, eventuellt på motsvarande sätt som i 2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen (2006:227) eller på annat sätt som anger att registreringen är avgörande. Nackdelen kan då vara att fordonet skrivs på en så kallad bilmålvakt med de problem det kan innebära att få sanktionen verkningsfull.

Om det är den civilrättsliga äganderätten som avses, vilket får anses följa av skrivningen i 5 §, bör förhållandet till vägtrafikregistret klargöras i kommentaren.

Vem ska ansöka om tillstånd?

Om någon annan än fordonets ägare är den egentlige intressenten av att använda kännetecknen efter tillstånd enligt 4 §, måste man utgå från att det brukandet sker efter tillåtelse av fordonets ägare. Av det skälet, och i jämförelse med att föreläggande enligt 5 § ska riktas mot fordonsägaren, är det mest ändamålsenligt att en ansökan om tillstånd ska göras av ägaren. En sådan lösning innebär också – om registrering ska göras i vägtrafikregistret – att det inte finns behov av att ändra 5 och 6 §§ i lagen (2001:558) om vägtrafikregister eftersom registreringar knutna till fordonsägaren redan täcks av båda paragraferna.

Registrering i vägtrafikregistret

Vägtrafikregistret är en samhällsresurs för hela vägtrafiksektorn. Det är ett riksomfattande informationssystem som fungerar som administrativt stöd för samhällets styrning, kontroll och finansiering av vägtrafiken samt som administrativt stöd i andra samhälleliga funktioner där det är lämpligt och ekonomiskt möjligt (jfr prop. 2000/01:95 s. 53).

I promemorian dras slutsatsen att registreringen av ett fåtal tillstånd i vägtrafikregistret betyder att kostnaderna ryms inom Transportstyrelsens nuvaran-

de anslag. Det är inte givet att så är fallet. Oavsett antalet tillstånd krävs ett it-utvecklingsarbete som varken kan bedömas som enkelt eller ekonomiskt obetydligt. Från den utgångspunkten anser Transportstyrelsen det inte motiverat att utöka registrets innehåll med dessa tillstånd och avstyrker därför förslaget i den delen.

Detta ärende har beslutats av stabschefen Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredaren Louise Hagström, juristen Daniel Granqvist, chefsjuristen Kristina Nilsson och juristen Bengt Magnusson, den senare föredragande.

Jacob Gramenius