

YTTRANDEDatum
2014-02-03Dnr
830 36029-13/112Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se

Remissvar om ändring i lagen (2001:558) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister samt förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Kronofogdemyndigheten (KFM) lämnar följande synpunkter på framställan.

1 Avsnitt 3.2 - Möjligheten att driva in obetalda vägtrafikregisteravgifter

KFM tillstyrker förslaget i stort, men anser att vissa detaljer bör ses över och utredas närmare.

Som nämns i Transportstyrelsens framställan har KFM tidigare beretts tillfälle att yttra sig över förslaget. Då liksom nu anser KFM att förslaget får till följd att olika regler för indrivning kommer att gälla för vägtrafikregisteravgiften beroende på om denna tas ut tillsammans med fordonsskatten eller inte, jfr. 16 kap. 18 § 1 st. och 2 st. i nuvarande lydelsen av förordning (2001:650) om vägtrafikregister (FVTR). Då de synpunkter som framfördes 2012 inte tycks ha beaktats i den nu aktuella framställan, framförs dessa igen.

För avgift som tas ut tillsammans med fordonsskatt gäller att dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift ska betalas enligt bestämmelserna i 6 kap. 18 § 1 st. FVTR och 5 kap. 17 § vägtrafikskattelagen (2006:227). Vidare har den företrädare vid löneutmätning enligt 7 kap. 14 § 1 st. 3 p. UB och 2 § 3 p. lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Utöver dessa skillnader gäller bl.a. att beslut om avgiften tillsammans med skatten är möjligt att ompröva och överklaga enligt ett förfarande som anges särskilt i vägtrafikskattelagen.

Som förslaget är utformat nu skulle någon dröjsmålsavgift inte kunna tas ut och något företräde vid löneutmätning skulle inte vara aktuell för en avgift som inte tas ut i samband med fordonsskatt. Därutöver skulle förvaltningslagens regler gälla istället för vägtrafikskattelagens regler gällande de processuella frågorna. Utifrån fordonsägarens perspektiv kan det verka omotiverat att det kvarstår skillnader, när förslaget i övrigt medför större enhetlighet genom att avgifterna kan lämnas för indrivning oavsett om dessa tas ut tillsammans med fordonsskatten eller inte. Regelverket kring avgifterna bör vara enhetligt.

En konsekvens för KFM av de påpekade skillnaderna är att det i KFM:s målhanteringssystem måste införas ett nytt s.k. medelsslag. Utvecklings-

YTTRANDEDatum
2014-02-03Dnr
830 36029-13/112

kostnaden för detta uppskattas idag till ca 1,2 mkr. Utvecklingstiden från beslut till effektiv driftsättning kan uppskattas till i vart fall 6 månader. Om avgifter som inte tas ut i samband med fordonskatt behandlas på samma sätt som de avgifter som tas ut tillsammans med fordonskatt beträffande dröjsmålsavgift och företräde vid löneutmätning, kan KFM hantera den nya avgiften inom ramen för det befintliga medelsslaget för fordonskatt utan någon utvecklingskostnad eller -tid. Härutöver behöver det klargöras hur redovisningen av influtna medel ska ske, till sökande myndighet eller direkt till statsbudgeten. Detta är dock en samrådsfråga mellan KFM och Transportstyrelsen enligt 20-21 §§ indrivningsförordningen (1993:1229).

Utöver detta kan KFM konstatera att det inte framgår av framställan om förslaget om att möjliggöra indrivning ska omfatta även äldre, debiterade avgifter eller inte. Transportstyrelsen skriver i sin framställan att drygt 130 000 fordon varit avställda i minst tre år och att detta inneburit en minskad intäkt på ca 27 mkr under denna tid.

Om avsikten är att också äldre avgifter ska kunna lämnas för indrivning, vill KFM påpeka att gäldenären kan ha inrättat sig efter de regler som gäller idag. Detta kan bl.a. innebära att man valt att inte klaga på det bakomliggande beslutet om avgiften. Om avgiften helt plötsligt blir möjlig att driva in, kan intresset att klaga på avgiftens giltighet bli mer aktuellt för gäldenären. Med hänsyn till tidsutdräkten finns det dock en risk för att en sådan klagan görs för sent. En eventuell retroaktivitet i möjligheten till indrivning bör därför utredas närmare och övergångsbestämmelserna för regleringen bör tydliggöras.

2 Synpunkter avseende författningsutformning

Utformningen av författningsförslagen i de delar det avser möjligheten till indrivning (38 § 2 st. lag [2001:558] om vägtrafikregister, 6 kap. 18 § 2 st. och 14 kap. 9 § 4 st. FVTR) ger intrycket av att det avser avgifterna oavsett om dessa tas ut tillsammans med fordonskatten eller inte. Detta innebär i sådant fall en dubbelreglering för de avgifter som tas ut i samband med fordonskatten, eftersom indrivningen (och möjligheten att avstå från indrivning av belopp under 100 kr) av dessa avgifter redan är reglerat genom hänvisningen till vägtrafikskattelagen i 6 kap. 18 § 1 st. och 14 kap. 9 § 3 st. FVTR.

Med hänsyn till detta anser KFM att det bör övervägas om en enklare lösning kan tillämpas, t.ex. genom att låta hänvisningen till vägtrafikskattelagen i FVTR beträffande avgifter som tas ut tillsammans med fordonskatt även gälla de avgifter som inte tas ut tillsammans med fordonskatt.

YTTRANDEDatum
2014-02-03Dnr
830 36029-13/112**3 Utredning av alternativa lösningar av problemen**

Transportstyrelsen anger att ett av skälen till att införa en möjlighet till indrivning av de obetalda vägtrafikregisteravgifterna är att staten går miste om mellan 4-9 mkr per år p.g.a. dessa. Samtidigt anförs att skälet till att avskaffa påställningsavgiften (avsnitt 3.4) är att kostnaderna om 16,2 mkr för av- och påställningar täcks av det överskott om 125 mkr som genereras av de aktuella vägtrafikregisteravgifterna. Om överskottet är så pass stort ställer sig KFM frågande till om de utblivna 9 mkr är skäl nog för att införa ytterligare lagstiftning på området.

Det andra skälet som anges är att förmå fordonsägare att ”städa upp” i sitt registrerade innehav av avställda bilar. Detta har också Naturvårdsverket utifrån ett miljöperspektiv anfört i sin rapport. Frågan är dock hur stor andel av dessa obetalda avgifter som hänför sig till s.k. målvakter. Om man vill komma åt ett illegalt eller illojalt beteende där målvakter är inblandade är måhända ekonomiska sanktioner som träffar målvakten inte det mest effektiva, vilket även Naturvårdsverket konstaterar i sin rapport. KFM kan dock inte se att Transportstyrelsen i samband med sin framställan gjort någon närmare utredning i vilken utsträckning de långtidsavställda bilarna som utgör problemet, är registrerade på målvakter eller inte.

Med hänsyn till detta anser KFM att orsaken till problemen och möjliga lösningar på dessa bör analyseras närmare för att klargöra huruvida den föreslagna lösningen är den mest ändamålsenliga.

4 Övriga förslag

De övriga förslag som framförs i framställan berör inte KFM, varför myndigheten inte har några synpunkter på dessa.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad rikskronofogde. I handläggningen har också deltagit verksamhetschefen Maria Mindhammar och verksjuristen Henrik Wallman, föredragande.

Eva Liedström Adler

Henrik Wallman