



Näringsdepartementet

Trafikenheten

Charlotte Ottosson

Telefon 08-4055874

Transportstyrelsens framställan om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister – slopande av kravet på bevis om påställning

Remissinstanser:

1. Åklagarmyndigheten
2. Rikspolisstyrelsen
3. Regelrådet
4. Sveriges Kommuner och Landsting
5. AB Svensk Bilprovning
6. Bil Sweden
7. Biluthyrarna Sverige (BURF)
8. Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)
9. Sveriges Försäkringsförbund
10. Motorbranschens Riksförbund (MRF)
11. Motormännens Riksförbund
12. Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)
13. Svenska Bussbranschens riksförbund (BR)
14. Svenska Taxiförbundet
15. Svenska Transportarbetareförbundet (Transport)
16. Sveriges MotorCyklister (SMC)
17. Sveriges Transportindustriförbund
18. Sveriges Åkeriföretag
19. Trafikförsäkringsföreningen

Remissvaren ska vara inkomna till Näringsdepartementet **senast den 11 december 2009**. I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i förslaget.

Adressen är Näringsdepartementet, 103 33 Stockholm alternativt registrator@enterprise.ministry.se.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att

redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

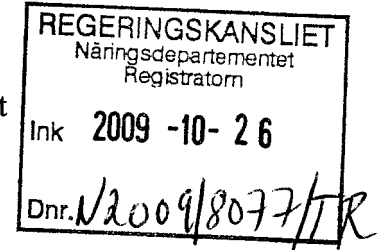
För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens publikation om att svara på remisser. Publikationen kan beställas från Regeringskansliet, Information Rosenbad, 103 33 Stockholm eller hämtas från nätet: www.regeringen.se



Siv Gustavsson
Departementsråd

Regeringen
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm



Framställan om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att 8 kap. 14 § i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister upphävs. Transportstyrelsen föreslår att ändringen träder i kraft den 1 januari 2010.

Bakgrund till förslaget

Vägverket lämnade i februari 2008 in en rapport och en studie av möjligheter att ta bort kontrollmärket och yrkestrafikmärket.

Regeringen har sedan beslutat den 19 februari om ändringar i yrkestrafikförordningen (1998:779) och i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikregisterområdet samt den 24 september i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Anledningen till borttagandet av de nämnda märkena är att systemet anses föråldrat, att systemet infördes tidigt 1970-tal och att kontrollmyndigheterna, inklusive polisen, idag har bättre teknik och tillgång till uppgifter i vägtrafikregistret för en effektivare kontroll. En annan viktig faktor har varit de besparingar som förväntas bli på 70 miljoner kronor varav 37 miljoner kronor hos Transportstyrelsen.

Förväntade besparingar

I nuvarande system och reglering skickas beviset om påställning ut som en del av inbetalningskortet i de fall fordonsägaren har anmält påställning via blankett eller via andra tjänster där han eller hon inte har begärt att få beviset skickat per fax eller e-mail eller genom direktutskrift från Transportstyrelsen web-tjänst. Om Transportstyrelsens tjänst att ställa på ett fordon via knapptelefon används

så skickas beviset på fax till den som begärt det. Används Transportstyrelsens web-tjänst så kan han eller hon be om en utskrift av beviset direkt från dataskärmen. Om beviset inte har begärts ut via utskrift eller via fax eller via e-mail så kan man inte i efterhand göra det utan måste då kontakta Transportstyrelsens kundtjänst för hjälp. Kundtjänsten får då manuellt se till att beviset skickas ut. Enligt uppgift från kundtjänsten är sådana samtal relativt omfattande och vanliga. Enligt uppgift från kundtjänsten uppskattar de antalet i efterhand utfärdade bevis om påställning till 375 - 400 per dag.

För företag och enskilda innebär föreslagen förändring en betydande förenkling och även besparingar. Till detta kommer att Transportstyrelsens kundtjänst avlastas onödigt manuellt arbete. Det blir även en viss besparing avseende telefonkostnader för utskick av beviset per fax. Se vidare beskrivningar i bifogad konsekvensutredning.

Ytterligare konsekvenser av slopande av beviset om påställning

Om en påställning begärs hos Transportstyrelsen är systemet direktuppdaterat, vilket innebär att polisen vid kontroll på väg via sina datorer enkelt kan få information från vägtrafikregistret att fordonet är påställt och om det får brukas eller inte.

Ställs ett fordon på genom en sk direktanmälan hos en bilhandlare uppdateras inte informationen förrän efter kl.18.00 samma dag som anmälan är registrerad hos bilhandlaren. Information om en sådan påställning kan ses i vägtrafikregistret men inte på ett lika enkelt sätt som i en direktuppdaterad situation. Här måste då Transportstyrelsen förtydliga informationen till polisen så att de ska kunna se även sådana händelser på ett enkelt sätt i de fall fordonet utsätts för kontroll samma dag som fordonet har köpts av en bilhandlare. Transportstyrelsen kommer också att överväga möjligheterna till att direktuppdatera sådana händelser som utförs av bilhandlare eller andra som har möjlighet att direktanmäla till vägtrafikregistret. Alternativet är att Transportstyrelsen uppdaterar händelser från bilhandlare eller andra direktanmälare vid flera tillfällen under dagen och inte endast vid ett tillfälle per dag.

Oberoende av vilken väg som Transportstyrelsen i denna fråga kommer att välja så anser styrelsen att beviset om påställning kan slopas analogt med att kontrollmärket slopas.

Förslag till ny förordningstext

I bilaga 1 finns förslag till ny förordningstext.

Konsekvensutredning

I bilaga 2 finns konsekvensutredning.

Beslut

Detta beslut har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. Vid den slutliga handläggningen har deltagit direktör Birger Höök och områdesexperten Kjell-Åke Sjödin, den sistnämnde som föredragande.



Staffan Widlert

Bilaga 1**Förslag till förordning om ändring i förordningen
(2001:650) om vägtrafikregister**

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 14 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

När fordonet ställs på ska Transportstyrelsen utfärda ett bevis om påställning, med uppgift om den tid som fordonet får brukas utan att fordonsskatt eller vägtrafikregisteravgift har betalats.

Beviset ska medföras vid färd med fordonet och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Föreslagen lydelse

Upphävd.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2010.

Bilaga 2

Konsekvensutredning

1. Vad är problemet och vad ska uppnås?

I samband med slopandet av kontrollmärket har den ändringen bl a motiverats av ekonomiska skäl men också att det idag finns betydligt bättre möjligheter till kontroll av fordon än vad som har funnits tidigare. Analogt med detta torde också beviset om påställning kunna slopas.

2. Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

2.1. Alternativa lösningar

Det finns inte några alternativa lösningar annat än att bibehålla nuvarande reglering och system med bevis om påställning.

2.2. Effekter om reglering inte kommer till stånd

Att det fortfarande blir krångligt att behöva invänta beviset om påställning innan fordonet kan börja användas i trafik.

3. Vilka berörs av regleringen?

Samtliga ägare och innehavare av fordon.

4. Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

4.1 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

Allmänt

Det blir vissa besparingar för Transportstyrelsen eller staten när antalet samtal till styrelsens kundtjänst minskar när det gäller att få beviset om påställning faxat eller mailat till sig när kunden inte har begärt det i samband med påställningen. Det rör sig om totalt cirka 375 - 400 sådana samtal och ärenden på dag, enligt uppgift från kundtjänsten. Det blir också vissa besparingar i form av minskade telefonsamtal när beviset i efterhand ska skickas per fax till kunden, men dessa besparingar torde ändå vara av marginell betydelse.

För Transportstyrelsen

Enligt uppgift från kundtjänsten så tar varje ärende i form av manuell hantering cirka 5 minuter. Det innebär en daglig insats av 1875 - 2000 minuter vilket är 31 - 33 timmar dagligen. Kundtjänsten har öppet cirka 250 arbetsdagar per år. Transportstyrelsen använder en generell beräkningsmetod där varje samtal kostar 52 kronor inklusive overhead-kostnader.

Sammantaget innebär det att Transportstyrelsen idag har kostnader per år motsvarande 250 arbetsdagar x 400 samtal = 100 000 x 52 kronor/samtal = 5 200 000 kronor. Om vi räknar på 375 samtal så blir kostnaden 4 900 000 kronor. Ett snitt innebär då kostnader för Transportstyrelsen på drygt 5 miljoner kronor.

För den enskilde och för företagare

Det finns tyvärr inte några exakta uppgifter om antal som berör den enskilde fysiske personen eller som berör företagare, dvs juridiska personer.

För kunden, oavsett fysisk eller juridisk person, så kan det uppskattas till cirka 10 minuter att få sitt ärende avklarat när det gäller att i efterhand få ett bevis om påstållning. Det innebär 3 750 - 4 000 minuter per dag, vilket innebär 62,5 - 66,5 timmar. Om vi sedan tar ett snitt så innebär det totalt 64 timmar per dag för fordonsägarna.

I vår beräkningsmodell har vi utgått ifrån att det är 50 % som berör företagare och 50 % som berör fordonsägare.

Om vi räknar med en timkostnad på 150 kronor för en enskild person så innebär det en kostnad på 32 timmar x 250 arbetsdagar x 150 kronor = 1 200 000 kronor/år.

Beräknar vi sedan kostnaden för företagare så använder vi oss av följande beräkningar. 32 timmar x 250 arbetsdagar x 400 kronor = 3 200 000 kronor/år.

Total besparing

Enligt ovanstående beräkningar blir då den totala besparingen cirka 9,4 miljoner kronor

- För företagare 3 200 000 kronor
- För enskilda personer 1 200 000 kronor
- För Transportstyrelsen drygt 5 000 000 kronor

Det tillkommer då ytterligare besparingar i minskade telefonkostnader för Transportstyrelsen men detta har inte beräknats i denna konsekvensutredning.

Den största förändringen är ändå att det blir ett enklare system om beviset om påställning slopas.

Kostnaden per samtal för kundtjänst kan fördelas i tre funktioner:

- Telefoni 42 %
- Handläggning 48 %
- Övrigt 10 %

4.2 Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

Det blir avsevärt enklare för den enskilde om nuvarande reglering slopas.

5. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Beviset om påställning är inte reglerat inom EU och strider därför inte mot EG-rätten.

6. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Den hänsyn som behöver tas är den tid Transportstyrelsen behöver för att ändra i rutiner och sina IT-system.

7. Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Nej, den ändrade regleringen eller slopandet av nuvarande reglering får inte några sådana effekter.

7.1. Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Samtliga företag som är ägare eller innehavare av fordon. De är i princip verksamma i samtliga branscher.

7.2. Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

De administrativa kostnaderna minskar avsevärt och de beräkningar som har gjorts och kunnat uppskattas redovisas under punkt 4.1. Minskningen innebär dels direkta kostnader i form av arbetstid och dels att de inte behöver bevaka att de har fått beviset om påställning, samt att de inte behöver vänta tills beviset har kommit innan de kan börja bruka fordonet.

7.3. Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

Ändringen innebär inte några följdändringar av verksamheten och det innebär inte heller några andra kostnader för företagen eller för enskilda.

7.4. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Ingen påverkan.

7.5. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Ingen påverkan.

7.6. Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej.