

Datum
2016-04-13Näringsdepartementet
Anders Arvidsson

Falska polisbilar

Vi har haft en intern diskussion i anledning av införandet av ett system för att komma tillrätta med falska polisbilar. Jag har också stämt av innehållet i denna beskrivning med enhetschefen Akmal Sarwar och avdelningschefen Anders Larsson.

Precis som jag sa i telefon vid tidigare tillfälle så vidhåller vi det som Transportstyrelsen har sagt i sitt yttrande 2015-12-02 på Ds 2015:40. Vi ställer oss som första fråga om varför det ska vara tillåtet att utge sig för att vara polis oavsett det handlar om falsk uniform eller falsk polisbil. Det borde vara förbjudet att använda sådana falska polisbilar i trafik. Om det finns ett behov att tillåta museiföremål i någon form men då torde det vara möjligt att ändå begränsa användandet i trafik för att inte förväxla situationen med äkta polisbilar. Personligen så kom jag att tänka på en situation från föregående sommar där en falsk polisbil och falska poliser stoppade bilar efter motorvägen borta vid Laxå, cirka 60 km väster om Örebro. Självklart stannade den stoppade bilen eftersom det var personer som utgav sig för att vara poliser. Jag kom däremot inte ihåg om det blev ett fullbordat rån eller om det endast var ett försök till rån. Det blev dock en traumatisk händelse för de som drabbades.

Omfattningen av problemet verkar inte särskilt omfattande eftersom det enligt uppgift rör sig om cirka 30 fordon.

Nedan följer först det yttrande som Transportstyrelsen lämnade 2015 och som vi fortfarande vidhåller. Därefter finns en beskrivning av två alternativa lösningar för registrering i vägtrafikregistret om regeringen ändå skulle hävda att en framtida dispens skulle föras in i vägtrafikregistret.

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 nuvarande 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.

Nuvarande interna diskussioner och förslag till andra möjliga lösningar

Om regeringen ändå hävdar att uppgiften om dispens ska registreras i vägtrafikregistret så kan det finnas ett par olika lösningar. Precis som har påtalats i vårt remissvar så finns det ett antal frågeställningar som också behöver belysas. Det handlar om att förtydliga vem som har rätten att göra ansökan om dispens för att få använda ett s k polisfordon som egentligen inte är ett sådant fordon. Är det den civilrättslige ägaren eller den registrerade ägaren eller föraren/brukaren som ska kunna ansöka om dispens? Ska dispensen endast vara knuten till fordonet eller till både fordonet och personen? Vad händer om fordonet inte längre ägs av den sökande? Vad händer om fordonet inte längre är att betrakta som ett polisfordon, dvs målas om? Ska det finnas en rapporteringsskyldighet och i så fall från vem? Ska kontrollen vara en del i en registreringsbesiktning

alternativt i en kontrollbesiktning? I vissa delar kan det vara en reglering som behövs i Transportstyrelsens föreskrifter men det kan vara bra med en inriktning på vägval av reglering.

De två alternativ som vi har diskuterat och funderat över är:

1. Att polismyndigheten registrerar sitt beslut om dispens i tekniska data-systemet, s k fält 71 som övrig information. Det kan ske genom exempelvis en särskild textkod som kodifiering av informationen eller genom fri text. Det senare alternativet innebär större svårigheter med bearbetningar och utsökningar. Ett viktigt problem med denna lösning är att uppgifter i tekniska data-systemet för närvarande endast registreras av besiktningsföretaget och i vissa fall av Transportstyrelsen. Polismyndigheten gör inte några registreringar i detta system idag. Polismannen i yttre tjänst som ska genomföra en kontroll kan ha svårigheter att finna denna information genom de tjänster som erbjuds av oss. Polisen måste i så fall skapa möjligheter att informationen kan visas på ett mera användarvänligt sätt för sina polismän. Det innebär en del arbete som polisen måste ta ställning till samt vilka kostnader det innebär för dem. När det gäller Transportstyrelsens hantering så behöver det inte ändras i någon verksamhetstransaktion och inte heller i lagring av data. Det innebär inte några kostnader, annat än för framtagande av en eventuell rutinbeskrivning.
2. Att registrera en särskild uppgift i en särskild tabell som innebär att uppgiften kan redovisas i de standardfrågor som vi tillhandahåller. Uppgifter från denna tabell redovisas som "särskilda förhållanden finns". Det innebär att vi måste göra vissa IT-ändringar i aktuell verksamhetstransaktion, vi måste skapa en ny orsakskod. Vi måste också göra anpassning av våra logiker för uppdatering av aktuell tabell. Vi måste dessutom se till att aktuell information levereras till polisen. Sedan måste polisen se till att den levererade informationen redigeras på rätt sätt och ställe i de tjänster polisen tillhandahåller för sina polismän. Det innebär att vi måste göra en del utvecklingsåtgärder och tester för att kunna produktionssätta ändringen. Polisen måste genomföra motsvarande ändringar på sin sida. Vilka kostnader det kan innebära för Transportstyrelsen respektive polisen kan inte sägas för närvarande. Det torde dock vara tveksamt om kostnaderna kan rymmas inom ordinarie anslag.

Ur ett användarperspektiv och av principiell karaktär torde alternativ 2 vara att föredra. Alternativ 1 kräver mindre utvecklingsinsatser och tester på vår sida. Vad som krävs av polisen i respektive alternativ är för närvarande svårt att säga. Beroende på vad regeringen bestämmer så får Transportstyrelsen

sedan ta ställning till vilket alternativ som är det lämpligaste och bästa. Det ska då ske tillsammans med Polismyndigheten.

Inom Transportstyrelsen pågår nu också ett stort arbete med migrering av vägtrafikregistret till en ny teknisk plattform. Tanken är att produktionssätta detta den 22 oktober 2016. Det innebär att det i princip nu är produktionsstopp under hela 2016. Behövs IT-ändringar i den tänkta lösningen så torde det innebära att ett ikraftträdande kan vara aktuellt tidigast i mitten av 2017 eller kanske hellre hösten 2017.

Med vänlig hälsning

Kjell-Åke Sjödin
Områdesexpert Fordon