

Kritik mot Transportstyrelsen för att felaktigt ha registrerat en person som ägare till ett fordon och för långsam handläggning av begäran att rätta felet (II)

Beslutet i korthet: En person anmälde till JO att han felaktigt hade registrerats som ägare till en bil. I anmälan om ägarbyte hade den uppgivne nye ägaren inte skrivit under, vilket innebär att det fanns ett krav på att han fick möjlighet att yttra sig innan ägarbytet registrerades. Transportstyrelsen hade ingen säker adressuppgift till honom, och den förfrågan som skickades till honom kom i retur. JO konstaterar att personen därmed inte hade fått möjlighet att yttra sig och kritiserar Transportstyrelsen för att han trots det registrerades som ny ägare till bilen.

Efter det att personen uppmärksammats på det inträffade och tagit kontakt med Transportstyrelsen, dröjde det sex månader innan registreringen togs bort. Under den tiden påverkades han ekonomiskt av krav på betalning av bland annat fordonsskatt. JO uttalar att ärenden om prövning av ägaruppgifter för ett fordon bör handläggas skyndsamt om någon påstår att han eller hon felaktigt har registrerats som ägare. Enligt JO har handläggningstiden i det aktuella fallet varit oacceptabelt lång. Transportstyrelsen kritiserar för det. JO kritiserar Transportstyrelsen även för att inte ha lämnat tydlig information om vad personen kunde göra för att undvika att drabbas ekonomiskt.

Anmälan

I en anmälan till JO den 18 oktober 2021 förde AA fram bl.a. följande.

Någon anmälde honom felaktigt som ny ägare till en bil. Trots att anmälan saknade hans underskrift och att en felaktig adress hade angetts, registrerade Transportstyrelsen honom som ägare till fordonet. Han fick inte kännedom om registreringen förrän i samband med att han flera månader senare kontaktades angående skulder kopplade till bilen. Det tog lång tid innan ägarregistreringen ändrades. Under tiden förstördes hans ekonomi till följd av bl.a. betalningsanmärkningar och utmätning avseende bilens skulder.

Utredning

JO hämtade in vissa handlingar och begärde därefter att Transportstyrelsen skulle yttra sig.

Transportstyrelsen yttrade sig den 29 mars 2022 genom generaldirektören. Yttrandet inleddes med sammanfattningsvis följande bakgrundsinformation.

Anmälan om ägarbyte kom in den 23 januari 2020. Den var gjord på fordonets registreringsbevis i original, men var underskriven endast av den dåvarande ägaren. Enligt Skatteverket var AA registrerad som utvandrad i folkbokföringen. En förfrågan om huruvida uppgifterna i ägarbytesanmälan var riktiga skickades till AA på den adress som angetts i anmälan om ägarbytet. Trots att denna förfrågan kom i retur registrerades han slutgiltigt som ägare till fordonet den 7 februari 2020.

Den 9 maj 2020 kom det in en begäran om omprövning av registrerade ägaruppgifter från AA. Handläggningen av den påbörjades den 19 augusti 2020 genom att yttranden begärdes in från andra berörda personer. Inga yttranden kom in. Den 11 november 2020 beslutade Transportstyrelsen att ta bort registreringen av AA som ägare till fordonet.

När det gäller *handläggningen av ägarbytesanmälan* redovisade Transportstyrelsen i huvudsak följande bedömning.

Av 5 kap. 1 § förordningen om fordons registrering och användning framgår att en förvärvare som inte har undertecknat en ägarbytesanmälan ska ges möjlighet att yttra sig innan ägarbytet registreras. Förfrågan om de anmälda uppgifterna har kommit i retur. AA borde därför rätteligen inte ha registrerats som ny ägare till fordonet. Mot bakgrund av det inträffade kommer Transportstyrelsen att se över sina rutiner och förtydliga dem så att det framgår att ärenden som faller utanför normala rutiner ska diskuteras med en utredare eller överlämnas för utredning.

Avseende *handläggningstiden för ärendet om prövning av ägaruppgifter* framförde Transportstyrelsen i huvudsak följande.

Transportstyrelsen hanterar många olika typer av ärenden, och det är en hög belastning på verksamheten. Därför har man tagit fram prioritetsordningar för olika ärendetyper. De utgår från vilka konsekvenser som ett ärende medför för den enskilde. Ärenden om omprövning av ägaruppgifter har prioritetsnivå 2. Sådana ärenden har ett mycket varierande innehåll. Transportstyrelsen är medveten om att tre månader innan handläggningen av ett ärende påbörjas och sex månaders total handläggningstid för den enskilde kan ses som en lång tid. Den första väntetiden berodde på personalbrist och ändrade arbetsförhållanden efter covid-19-pandemins utbrott. Efter att handläggningen påbörjats och yttranden begärts in skickade Transportstyrelsen ut påminnelser samt en förfrågan till AA. Transportstyrelsen bedömer att själva ärendehandläggningen

inte har fördröjts, utan att myndigheten varit aktiv i sin utredning och effektivt fört ärendet mot beslut.

Transportstyrelsen bedömer att handläggningstiden har varit förenlig med 9 § förvaltningslagen. I dagsläget har man kunnat återgå till att påbörja handläggningen av omprövningsärenden gällande ägaruppgifter inom sex till sju veckor från det att en begäran kommer in, bl.a. eftersom det har tillförts personalresurser och skett en anpassning till ändrade arbetsförhållanden.

I den del av remissvaret som gällde *fordonsrelaterade skulder* framförde Transportstyrelsen bl.a. följande.

Transportstyrelsen kan inte själv ompröva beslut om fordonsskatt eller besluta om anstånd med betalningen. Utifrån serviceskyldigheten som följer av 6 § förvaltningslagen skulle man dock kunna fråga sig om det hade varit lämpligt att i samband med att handläggningen av omprövningen påbörjades informera AA om fordonsskattekravet samt om möjligheten att begära anstånd hos Skatteverket. Transportstyrelsen ska se över sina rutiner när det gäller sådan information. Skatteverket beslutade den 4 maj 2020 att folkbokföra AA i Sverige fr.o.m. den 11 februari 2020. Någon uppmaning om att betala fordonsskatten skickades inte till hans folkbokföringsadress innan Transportstyrelsen begärde indrivning den 17 maj 2020. Det beror troligen på hur automatiska aviseringar från Skatteverket om utvandrare som flyttat till Sverige hanterats. Transportstyrelsen ska se över sina rutiner och kontrollera att dess it-system kan ta hand om Skatteverkets aviseringar.

AA kommenterade remissvaret.

Rättslig reglering m.m.

Om ett fordon har bytt ägare, ska den registrerade ägaren och den som har förvärvat fordonet anmäla ägarbytet till Transportstyrelsen. En sådan anmälan ska innehålla bl.a. identitetsuppgifter för den som ska registreras som ägare. Som huvudregel ska anmälan göras skriftligen på fordonets registreringsbevis i original, men under vissa förutsättningar kan anmälan också göras elektroniskt. Om endast den registrerade ägaren har anmält ägarbytet, ska den som enligt anmälan har förvärvat fordonet ges möjlighet att yttra sig innan en ny ägare får registreras. Detta framgår av 5 kap. 1 och 3 §§ förordningen om fordons registrering och användning.

Förvaltningslagen innehåller allmänna regler om myndigheters handläggning av ärenden. Enligt en av dessa (9 §) ska ett ärende handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. Vilka utredningsåtgärder som krävs av en myndighet och hur långa handläggningstider som får godtas varierar således beroende på ärendets karaktär. I förarbetena betonas att effektivitetssynpunkter alltid måste balanseras mot den enskildes berättigade krav på rättssäkerhet samt att kravet på kostnads-

effektivitet avser kostnaderna för såväl det allmänna som den enskilde (prop. 2016/17:180 s. 294).

Förvaltningslagen innehåller också ett antal regler om grunderna för god förvaltning. De gäller inte bara vid handläggning av ärenden, utan också i annan förvaltningsverksamhet. En av dessa regler beskriver myndigheternas s.k. serviceskyldighet (6 §). En myndighet ska enligt denna se till att kontakterna med enskilda blir smidiga och enkla. Myndigheten ska lämna den enskilde sådan hjälp att han eller hon kan ta till vara sina intressen. Hjälpen ska ges i den utsträckning som är lämplig med hänsyn till frågans art, den enskildes behov av hjälp och myndighetens verksamhet. Hjälpen ska ges utan onödigt dröjsmål.

Bedömning

Handläggningen av anmälan om ägarbyte

Några utgångspunkter

För att ett fordon ska få användas krävs som huvudregel att det är registrerat i vägtrafikregistret. Registret innehåller bl.a. uppgifter om fordonets ägare. Det faktum att en viss person är registrerad som ägare till ett fordon har inga civilrättsliga verkningar i en tvist om vem som har bäst rätt till fordonet. Registreringen har emellertid ändå stor betydelse. Exempelvis är det den registrerade ägaren som ansvarar för att felparkeringsavgifter betalas (4 § lagen om felparkeringsavgift). Utgångspunkten är också att den registrerade ägaren är skattskyldig för fordonsskatt (2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen) och ansvarig för att fordonet har en trafikförsäkring (se rättsfallet NJA 2009 s. 244).

I ett yttrande från Transportstyrelsens avdelning för fordonsinformation, som bifogats remissvaret, beskrivs att när en ny ägare inte har skrivit under en anmälan om ägarbyte registreras ett s.k. preliminärt ägarbyte i vägtrafikregistret. Det innebär att en automatisk förfrågan om huruvida de anmälda uppgifterna är riktiga skickas till den som uppgetts som ny ägare. Om en sådan förfrågan leder till ett nekande svar, makuleras det preliminära ägarbytet och en utredning inleds av vem som ska vara registrerad som ägare. Vid uteblivet svar registreras ägarbytet slutligt per automatik på kvällen samma dag som ett svar senast skulle ha kommit in.

Handläggningen i detta fall

Den anmälan som kom att leda till att Transportstyrelsen registrerade AA som ägare till det aktuella fordonet var underskriven endast i fältet för nuvarande ägares underskrift. För att ägarbytet skulle få registreras krävdes därmed att AA först gavs möjlighet att yttra sig.

Av Transportstyrelsens remissvar framgår att AA:s personuppgifter inte var införda i vägtrafikregistret vid tiden för anmälan om ägarbyte. De adressuppgifter som fanns angivna i anmälan registrerades i vägtrafikregistret med en markering om att det behövde kontrolleras hos Skatteverket att det inte fanns andra adressuppgifter. Jag har i och för sig inga invändningar mot att

Transportstyrelsen trots det skickade en förfrågan till den adress till AA som uppgetts i anmälan om ägarbyte. Innan AA automatiskt registrerades som ägare till fordonet fick Transportstyrelsen emellertid information från Skatteverket om att AA var utvandrad och att en folkbokföringsadress saknades. Till detta kommer att Transportstyrelsens förfrågan till AA inte bara förblev obesvarad, utan dessutom kom i retur.

Det var således uppenbart att AA inte hade fått möjlighet att yttra sig på det sätt som 5 kap. 1 § förordningen om fordons registrering och användning kräver. Detta ledde emellertid inte till att Transportstyrelsen genast makulerade det preliminära ägarbytet.

I yttrandet från avdelningen för fordonsinformation anges att 232 000 försändelser gällande fordon kom i retur 2021 och att avdelningen bedömer att det inte finns förutsättningar att införa en rutin som innebär att myndigheten, utöver försök till nytt utskick i de fall som en ny adress finns, ska utreda de eventuella registermässiga konsekvenser som kan uppstå avseende varje enskild försändelse som inte har kunnat delas ut till mottagaren.

Om det finns ett krav på att en myndighet ska ge en enskild möjlighet att yttra sig och en postretur visar att han eller hon inte har fått någon sådan möjlighet, är det enligt min uppfattning emellertid en självklarhet att myndigheten måste anpassa sitt agerande till detta.

Transportstyrelsens rutiner

Transportstyrelsens avdelning för fordonsinformation har i sitt yttrande vidare betonat att det inte är rimligt att ha nedskrivna rutiner på detaljerad nivå för situationer som normalt inte uppstår. Det håller jag naturligtvis med om. Det är dock viktigt att en myndighet har fungerande rutiner och arbetssätt för att identifiera ärenden som de ordinarie rutinerna inte kan eller bör tillämpas på. Därför ser jag positivt på vad Transportstyrelsen uppgett i sitt remissvar om att den ska förtydliga sina rutiner så att det framgår att ärenden som faller utanför det normala ska diskuteras med en utredare eller överlämnas för utredning.

Avslutningsvis vill jag i denna del kommentera uppgiften om att s.k. preliminära ägarbyten registreras slutligt på kvällen samma dag som ett svar på Transportstyrelsens förfrågan till den anmälda nya ägaren skulle ha kommit in. Jag har inte en fullständig bild av hur denna rutin fungerar, men föreställer mig att det kan förekomma att svar kommer in med e-post sent på kvällen under den sista svarsdagen. Det kan därför finnas anledning för Transportstyrelsen att överväga att avvakta ytterligare någon dag innan ägarbytena registreras slutligt (jfr även JO 2001/02 s. 347, dnr 2935-2000).

Handläggningstiden för begäran om prövning av ägaruppgifter

Några utgångspunkter

Det kan medföra ekonomiska konsekvenser för den enskilde och dessutom upplevas som obehagligt att bli felaktigt registrerad som ägare till ett fordon.

Som nämnts ligger exempelvis ansvaret för felparkeringsavgifter hos den registrerade ägaren.

Även om den felaktiga registreringen i AA:s fall borde ha kunnat undvikas, får det av effektivitetsskäl accepteras att Transportstyrelsen i normalfallet inte gör några särskilda kontroller vid ett ägarbyte, förutsatt att anmälan om ägarbyte är ifylld på ett fullständigt sätt och inte ger anledning till tvivel om huruvida uppgifterna är korrekta (jfr RÅ 2002 ref. 85 och mitt beslut denna dag i ärendet med dnr 1947-2021). Ett sådant system förutsätter dock enligt min mening att Transportstyrelsen har tillräcklig beredskap för de fel som kan uppstå och kan åtgärda dessa så fort som möjligt. Därför menar jag att ärenden om prövning av ägaruppgifter bör handläggas skyndsamt i de fall då någon påstår att han eller hon felaktigt har registrerats som ägare till ett fordon. Det gäller även om den registrerade ägaren inte har framfört till Transportstyrelsen att han eller hon riskerar att drabbas ekonomiskt.

Behovet av kommunikation med den tidigare ägaren medför att ärenden av aktuellt slag inte kan avgöras omedelbart. Enligt min mening bör dock utredningen av dem påbörjas i nära anslutning till att en begäran kommit in. Enligt Transportstyrelsens remissvar har myndigheten tack vare ökade personalresurser och en anpassning till ändrade arbetsförhållanden kunnat återgå till att handläggningen påbörjas inom sex till sju veckor från det att en begäran kommer in. Jag anser dock att också det är en alltför lång väntetid.

Transportstyrelsen har uppgett att ärenden om prövning av ägaruppgifter har ett mycket varierande innehåll. Jag uppfattar det som att även andra ärenden än sådana där någon påstår sig ha blivit felaktigt registrerad som ägare hör till denna grupp. Jag har ingen närmare kännedom om vad sådana andra typer av ärenden kan avse, men det ligger nära till hands att anta att ärendena är av skiftande karaktär och att vissa ärenden är mer brådskande än andra. Därför är det angeläget att det finns fungerande rutiner för den inledande granskningen, så att de mer brådskande ärendena uppmärksammas.

Handläggningstiden för AA:s begäran

AA:s begäran om prövning av ägaruppgifter kom in till Transportstyrelsen den 9 maj 2020. Utredningen av den påbörjades den 19 augusti 2020. Däremellan hade han och en person som hjälpte honom tagit kontakt med Transportstyrelsen vid flera tillfällen och framhållit bl.a. de ekonomiska konsekvenser som ägarregistreringen medfört.

Den första åtgärd som vidtogs var att den tidigare registrerade ägaren samt en annan berörd person fick möjlighet att yttra sig, senast den 4 september 2020. Inget svar kom in. Den 15 september 2020 skickade Transportstyrelsen en fråga till AA om ett e-brev från honom den 21 juli 2020 skulle förstås som en återkallelse. Han meddelade den 26 september 2020 att han ville att utredningen skulle fortsätta. Den 20 oktober 2020 skickade Transportstyrelsen en påminnelse till den tidigare registrerade ägaren. Inte heller vid detta tillfälle

yttrade sig denne. Den 11 november 2020 fattade Transportstyrelsen sitt beslut i ärendet.

Trots att det enkelt kunde konstateras att registreringen av AA som ägare till det aktuella fordonet gjorts i strid med 5 kap. 1 § förordningen om fordons registrering och användning, gick det således ett halvår mellan hans begäran om prövning av ägaruppgifter och Transportstyrelsens beslut.

Enligt Transportstyrelsen har myndigheten varit aktiv i sin utredning och effektivt fört ärendet mot beslut efter det att utredningen påbörjats. Jag bedömer dock att flera delar av utredningen skulle ha kunnat genomföras fortare. Handläggningstiden på ett halvår är mot denna bakgrund oacceptabel. Redan dröjsmålet på över tre månader innan utredningen påbörjades är längre än vad som kan godtas.

Hanteringen av de fordonsrelaterade skulderna

Som har framgått kan en felaktig registrering av någon som ägare till ett fordon leda till en mängd olika typer av betalningskrav. Det är långt ifrån säkert att den enskilde känner till vad han eller hon kan göra för att i möjligaste mån undvika att drabbas ekonomiskt. Vilka möjligheter som finns och vart man ska vända sig för att utnyttja dem varierar beroende på vad betalningskravet avser. Mot denna bakgrund och med hänsyn till svårigheterna att i förväg förhindra felaktiga ägarregistreringar, anser jag att Transportstyrelsen regelmässigt bör lämna allmän information om vad man kan göra för att undvika att drabbas ekonomiskt när någon hör av sig och gör gällande att han eller hon felaktigt har registrerats som ägare till ett fordon.

Redan när AA begärde prövning av ägaruppgifter den 9 maj 2020 nämnde han att han hade kontaktats av Trafikförsäkringsföreningen angående författningsreglerade avgifter till föreningen. Därefter har han vid ett flertal tillfällen kontaktat Transportstyrelsen och tagit upp bl.a. frågor om fordonsrelaterade skulder. Den 2 juni 2020 fick Transportstyrelsen dessutom in ett avslagsbeslut från Kronofogdemyndigheten om en invändning mot verkställighet avseende fordonsskatt. Det beslutet innehöll en felaktig upplysning om att AA kunde vända sig till Transportstyrelsen för att begära omprövning av skattebeslutet. Trots detta upplyste inte Transportstyrelsen honom om möjligheten att hos Skatteverket begära anstånd med betalning av fordonsskatten. Såvitt framgår har Transportstyrelsen inte heller i övrigt gett honom någon tydlig information om vad han kunde göra för att undvika sådana ekonomiska konsekvenser som han har beskrivit i sin anmälan till JO. Enligt min mening har Transportstyrelsen därmed inte levt upp till sin serviceskyldighet enligt 6 § förvaltningslagen.

När det gäller fordonsskatten har det dessutom framkommit att Transportstyrelsen begärde indrivning den 17 maj 2020 utan att först ha skickat AA någon betalningsuppsmaning. Det skedde trots att han några dagar tidigare hade varit i kontakt med Transportstyrelsen om den felaktiga ägarregistreringen

och att det sedan den 4 maj 2020 dessutom fanns en adress till honom registrerad i folkbokföringen. Att i det läget begära indrivning har stått i strid med 3 § indrivningsförordningen, som kräver att en ansökan om indrivning som utgångspunkt ska föregås av en betalningsuppmaning (jfr t.ex. JO:s beslut den 25 juni 2014, dnr 3822-2013).

Sammanfattning och kritik

Sammanfattningsvis kan jag konstatera att Transportstyrelsen har agerat bristfälligt i ett flertal avseenden. AA registrerades felaktigt som ägare till ett fordon baserat på uppgifter i en ofullständig anmälan om ägarbyte som han själv inte hade skrivit under. Efter att han kontaktat Transportstyrelsen om detta tog det ett halvår innan den felaktiga ägarregistreringen togs bort. Den handläggningstiden var alldeles för lång. Under tiden lämnade inte Transportstyrelsen AA tydlig information om vad han kunde göra för att i möjligaste mån undvika att drabbas ekonomiskt. I stället begärde man felaktigt indrivning av en fordonsskatteskuld utan att först ha skickat honom någon betalningsuppmaning.

Jag ser med allvar på det inträffade. Transportstyrelsen förtjänar kritik.

Det som i övrigt har förekommit i ärendet ger inte anledning till något uttalande från min sida.

Ärendet avslutas.