

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
marie.egerup@regeringskansliet.se

Utkast till lagrådsremissen Vägtrafikdatalag

Sammanfattning

Transportstyrelsen anser att det är positivt att registerlagstiftningen moderniseras och anpassas till EU:s nya dataskyddsförordning. Det är också positivt att föreslagna ändamålsbestämmelser bättre anpassas till de behov som finns i verksamheten gällande tillstånd och tillsyn. Vi anser dessutom att bestämmelserna bättre möjliggör framtida systemutveckling.

Transportstyrelsen tillstyrker därför förslagen men har önskemål om en del förtydliganden och justeringar enligt nedan. Vi har enbart några smärre synpunkter på författningstexterna. Våra synpunkter riktar sig främst mot den tillhörande utredningen och syftar till att tydliggöra de beskrivningar som görs av vår verksamhet.

Transportstyrelsen vill även – återigen – poängtera att de tillkommande kostnaderna inte kan hanteras inom befintlig anslagsram.

Transportstyrelsens synpunkter

2 Lagtext

1.1 Förslag till vägtrafikdatalag

1 kap.

4 §

I punkten 3 respektive 4 ska hänvisningarna ändras till 2 kap. 20 § respektive 2 kap. 21 § med motsvarande ändringar i författningskommentarerna.

6 §

Vi tolkar bestämmelsen som att ändamålet i 3 § utvidgas när det gäller möjligheten för oss att tillhandahålla tekniska uppgifter. Vi ställer oss positiva till detta.

I bestämmelsen används begreppet ”chassinummer”. Det bör ersättas med ”fordonsidentifieringsnummer” för att följa gemenskapsrättens begreppsordning¹.

Övrigt

Vi föreslår att samtliga bemyndiganden samlas sist under ett eget kapitel.

1.2 Förslag till lag om fordons registrering och brukande

Vi anser att det bör framgå av rubriken till lagrådsremissen att även denna lag omfattas.

Generellt anser vi att det behövs en språklig översyn av bestämmelserna. Som exempel kan nämnas 6 och 25 §§ som i nuvarande lydelse enbart utgår från ”han” och ”honom”.

6 §

Angående punkten 7 godkänns inte amatörbyggda fordon längre genom registreringsbesiktning utan genom enskilt godkännande. Se 4 kap. 2 § fordonsförordningen (2009:211). Punkten bör därför kompletteras enligt följande.

”...7. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning *eller ett enskilt godkännande* av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller...”

7 och 8 §§

Inom ramen för det så kallade Mobilitetspaketet förhandlas just nu bland annat direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg. Sannolikt blir resultatet att en uttrycklig minimitid för utlandsregistrerade fordon inom EU/EES måste tillåtas i medlemsstaterna. Enligt 15 § lagen om vägtrafikregister (LVTR) kan fordon från Danmark, Finland och Norge brukas i Sverige under högst ett år. En ändring av direktivet kommer att innebära att Sverige behöver ändra befintlig reglering för att uppfylla kravet i direktivet.

Med hänsyn till Transportstyrelsens nuvarande tillämpning av 14 och 15 §§ LVTR behöver dessa bestämmelser ses över och därvid bör man överväga om tidsperioden för att tillåta utländska fordon på svenska yrkestrafiktillstånd borde vara densamma för alla länder inom EU/EES. I det sammanhanget bör man också överväga om det rent allmänt går att

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 19/2011 av den 11 januari 2011 om krav för typgodkännande av tillverkarens föreskrivna skylt och för fordonsidentifieringsnummer till motorfordon och deras släpvagnar samt om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem.

förtydliga bestämmelserna om hur fordon som är registrerade i ett annat land får användas i Sverige. Den nuvarande regleringen i 14 § LVTR (som i lagrådsremissens författningsförslag föreslås föras över oförändrad till 7 §) är nämligen svårtolkad och det är svårt att avgränsa vilken typ av användning av utländska fordon som är otillåten och som kan leda till straffansvar. Det är särskilt innebörden av rekvisitetet ”fordonet har förts in till Sverige för att *tillfälligt brukas här*” som är oklar.

5.3 Transportstyrelsens verksamhet

5.3.2 Verksamheten på vägtrafikområdet

I slutet av stycket, direkt under rubriken ovan, på sidan 42 nämns att ”*Nedan beskrivs den huvudsakliga verksamhet som omfattas av respektive delområde. Avsikten är att uppräkningsen ska vara så uttömmande som möjligt, men det kan förekomma uppgifter utöver vad som räknas upp.*” Med utgångspunkt från att uppräkningsen ska vara så uttömmande som möjligt, saknar vi följande:

- På sidan 44 under rubriken ”**Behörigheter**” framgår det inte att körkortslagen även innehåller krav på genomgången introduktionsutbildning som en förutsättning för att få övningsköra privat respektive krav på riskutbildning i syfte att få behörighet.
- På sidan 45-46, under rubriken ”**Tillstånd**” saknar vi tillstånd att bedriva utbildning enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Detta nämns visserligen under rubriken ”**Tillsyn**” på sidan 47 under rubriken ”*Körkort m.m.*”, men bör framgå även under ”**Tillstånd**”.
- På sidan 47 under rubriken ”**Tillsyn**”, ”*Körkort m.m.*” nämns däremot inte tillsynen över trafikskolor, vilken bör läggas till.

På sidan 47 under rubriken ”*Körkort m.m.*” framgår att Transportstyrelsen enligt 8 kap. 12 § körkortsförordningen (1998:980) utövar tillsyn över förarprovningen och att styrelsen i tillsynen ska samråda med Statens skolinspektion och i övrigt med berörd myndighet, dvs. Trafikverket och Försvarmakten. Transportstyrelsen har 2012-03-29 till Näringsdepartementet lämnat en framställan (TSV 2012-1292) vari det framgår att denna samrådsskyldighet bör tas bort.

5.3.4 Vägtrafikregistrets konstruktion

Vi anser att det vore positivt om detta avsnitt tydligt anger vilka delar som i dag omfattas av LVTR respektive PUL. Detta för att få en korrekt bild av nuläget i förhållande till vad den nya vägtrafikdatalagen omfattar.

Angående olika *bildfångstsystem*, som räknas upp på sidan 50, bör en ytterligare punkt läggas till:

- ”Ett system som hanterar vissa körkortsärenden”.

Angående *Bildregistret och tillverkningsregistret*, som nämns på sidan 51, vill vi påpeka att det inte bara innehåller uppgifter om bild och namnteckning utan samtliga uppgifter som anges på det fysiska körkortet.

PROV-IT nämns på sidan 51 som ett administrativt system som innehåller uppgifter om kunskapsprov, bland annat resultat och behörigheter. Sedan den 1 januari 2018 används inte PROV-IT längre då ett nytt system tagits fram av Trafikverket. Det är numera Trafikverket som äger, ansvarar för och förvaltar provsystemet.

I stycket som beskriver *Transaktionshistorik* på sidan 51 kan den andra meningen tas bort då den inte längre är aktuell (”Innehållet i systemet töms i januari varje år och överförs till en transaktionshistorik som är tillgänglig via Transportstyrelsens intranät”).

I stycket som beskriver *Strada* på sidan 51 vill vi uppmärksamma att Transportstyrelsen redovisade det nämnda uppdraget den 24 januari 2018 (TSG 2017-3496).

7.10 Verksamheten avseende fordon

7.10.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet

Vi noterar att supermiljöbilspremier² omnämns som ett exempel i löptexten på sidan 83 under rubriken ”*Skatter, avgifter, ersättningar och premier*”. Vi vill uppmärksamma att möjlighet till utbetalning av supermiljöbilspremie för bilar som ställs på efter den 30 juni 2018 inte kommer att vara aktuellt när vägtrafikdatalagen träder ikraft. Däremot blir det aktuellt med bonus fr.o.m. den 1 juli 2018 i och med införandet av det nya bonus malus-systemet³. Vi tolkar det som att bonus är en form av ersättning och därför omfattas av 2 kap. 3 § 4 vägtrafikdatalagen. Detta skulle kunna tydliggöras genom att denna bonus nämns som ett exempel i stället för exemplet med supermiljöbilspremie. Vi anser dock att ordet ”premie” bör finnas kvar i lagtexten för det fall att det i framtiden skulle bli aktuellt för Transportstyrelsen att hantera någon ny typ av premie. Vi vill i sammanhanget också uppmärksamma att den skattebefrielse som omnämns i 2 kap. 11 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) upphör den 1 juli 2018.

² Enligt förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie.

³ Enligt förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

7.11 Verksamheten avseende behörigheter

7.11.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet

I andra stycket på sidan 91 under rubriken "*Frågor om behörighet att föra ett fordon av ett visst slag eller i en viss verksamhet*" anges att Transportstyrelsen registrerar uppgifter om den som omhändertagits enligt lagen om omhändertagande av berusade personer m.m. Det stämmer dock inte då det är Polismyndigheten som registrerar såväl sådana uppgifter som uppgifter om omhändertagande av körkort.

På sidan 91-92, första stycket under rubriken *Utbildning eller prov för viss behörighet*, nämns att Transportstyrelsen registrerar uppgifter om bokning av provtid. Detta gör vi inte längre då det görs av Trafikverket. I andra stycket på sidan 92 anges att förarprov för körkort eller förarbevis består av antingen ett kunskapsprov eller ett kunskapsprov och ett körprov. Ett särskilt körprov enligt 2 kap. 7 a § körkortslagen (1998:488) ger emellertid också körkort, om än inte någon ny behörighet.

En ändring behöver göras på sidan 93 under rubriken "*Frågor om avgifter*". Det är Trafikverket (inte Transportstyrelsen) som tar ut avgifter enligt förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. Transportstyrelsen får dock meddela föreskrifter om verkställighet av förordningen och medge nedsättning eller befrielse från avgift, om det finns synnerliga skäl. Den senare ordningen har dock ifrågasatts av Trafikverket⁴ som anser att det är Trafikverket som bör göra prövningen om befrielse/nedsättning från avgift. Transportstyrelsen står bakom nämnda framställan.

7.11.2 Behandling av personuppgifter i verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar

På sidan 95 under rubriken "*Tillsyn*" kan med fördel följande nämnas. Såväl Skatteverket som Åklagarmyndigheten har i sin kontrollerande och brottsbekämpande verksamhet behov av uppgifter som Transportstyrelsen registrerar vad gäller koppling till olaglig trafikskoleverksamhet. Det handlar till exempel om uppgifter rörande handledare vid övningskörning och uppgifter om fordon med dubbelkommando som används vid övningskörning.

7.11.3 Särskilt om tillgång till körkortsfotografier

Vi anser att det även bör finnas ett avsnitt som beskriver Trafikverkets behov. Inför att förarprov för körkort ska avläggas finns krav på elektronisk fotografering hos Trafikverket. Fotot förs sedan över till Transportstyrelsens vägtrafikregister. Fotot lämnas ut digitalt till Trafikverket vid varje provtillfälle. Fotot används dels som ett stöd vid den ID-kontroll som

⁴ Trafikverket. Framställan 2016-11-17. TRV 2016/100907.

Trafikverkets förarprovare genomför, dels för att säkerställa att det genomgående är samma person som avlägger provet som sedan leder till en körkortsbehörighet. Fotot som tas innan det första provet är också det som används när Transportstyrelsen utfärdar körkort. På motsvarande sätt hanteras också vissa körkortsförnyelser.

7.12 Verksamheten avseende tillstånd

7.12.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet

I första stycket, på sidan 102 under rubriken "*Frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet*" står det att Transportstyrelsen är prövningsmyndighet i fråga om tillstånd att bedriva olika former av yrkesmässig verksamhet på vägtrafikområdet och därtill anges en rad exempel. I uttrycket *olika former av yrkesmässig utbildning* kan sannolikt förarutbildning såsom trafikskola och riskutbildning inrymmas. För tydlighetens skull bör även dessa nämnas.

Det finns ett behov av att komplettera beskrivningen under avsnitt 7.12 med ett flertal roller som finns kopplat till verksamheten avseende tillstånd. På sidan 103 finns en rubrik som lyder "*Förordnande eller godkännande av personal*" och här beskrivs bland annat godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare och trafiklärare. Det finns dock ett flertal roller som inte passar in under denna rubrik. Det gäller synprovare på trafikskolor, rapportörer för utbildningar/prov/synprovning, lärare vid risk- och introduktionsutbildning, lärare för yrkesförarkompetens, lärare för utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar samt provförrättare vid kunskapsprov för moped klass II, snöskotrar och terränghjulingar. Alla dessa roller kan med nuvarande rubrik inte beskrivas här. Möjligen är tanken att de istället passar in under rubriken **7.12.3 Övrig behandling av personuppgifter** och om så är fallet bör dessa roller beskrivas i det avsnittet. Alternativt bör rubriken på sidan 103 ändras till "*Personal i tillståndsverksamheten*" eller liknande och nämnda roller beskrivas där.

En ändring behöver göras på sidan 104 under rubriken "*Frågor om avgifter*". Som nämnts ovan är det Trafikverket (inte Transportstyrelsen) som tar ut avgifter enligt förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.

7.13 Verksamheten avseende tillsyn

7.13.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet

Andra stycket på sidan 107 under rubriken "Tillsyn" bör kompletteras med tillsyn över trafikskolor enligt 1 § förordning (1998:978) om trafikskolor, tillsyn över introduktions- och riskutbildningar enligt 4 kap. 11 § körkortslagen (1998:488) och tillsyn över förarprovning enligt 8 kap. 12 § körkortsförordningen (1998:980).

Den marknadsövervakning som bedrivs inom Transportstyrelsen syftar till att kontrollera att sund konkurrens med likvärdiga villkor råder och upprätthålls inom de olika person- och godstransportmarknaderna. En grundläggande förutsättning för att marknadsövervakningen ska kunna genomföras på ett effektivt sätt är tillräcklig tillgång till olika former av uppgifter. Vi anser att stödet för att hantera de uppgifter som behövs ryms inom 2 kap. 14 § vägtrafikdatalagen. Vi anser därför att det vore bra om avsnittet kompletterades med ett stycke, och eventuellt en egen rubrik, rörande Transportstyrelsens ansvar⁵ för frågor som rör marknadsövervakning.

7.13.2 Behandling av personuppgifter i verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar

Sist i avsnittet kan tilläggas att Skatteverket även kan ha behov av företags riskvärde enligt förordning (EG) nr 1071/2009. Detta kan även läggas till i författningskommentaren till 2 kap. 15 § vägtrafikdatalagen.

7.14 Gemensamma ändamålsbestämmelser

7.14.2 Internationellt samarbete

Enligt vad som framgår av framställan inlämnad 2014-09-03 (TSV 2014-1364) bör nationell kontaktpunkt för RESPER anges i registerlagstiftningen, jfr. 3 kap. 6 § *Förslag till vägtrafikdatalag*. Att Transportstyrelsen ska vara denna nationella kontaktpunkt bör senare framgå av ny vägtrafikdataförordning (jfr. nuvarande 1 kap. 2 § FVTR).

Vi vill här nämna att det också sker ett internationellt samarbete via nödlarmssystemet eCall. eCall är ett system för fordonspositionering vid trafikolyckor. Syftet med eCall är att minska antalet omkomna och skadade i trafiken. Tjänsterna ska ses som ett tillägg till de nationella 112-tjänsterna och innebär att fordon utrustat med eCall vid en olycka automatiskt ringer 112 och anger tidpunkt för olyckan, fordonets geografiska position och fordonets identitet.

⁵ 3 § punkterna 5 och 6 förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

7.20.1 Direktåtkomst

När det gäller frågan om direktåtkomst till elektroniska handlingar, så vill Transportstyrelsen framhålla att det finns ett behov av att medge även andra aktörer än Skatteverket sådan direktåtkomst. Som ett exempel på detta kan nämnas de läkare som inte är anställda av Transportstyrelsen, men som används som rådgivare i vissa ärenden gällande till exempel körkort eller taxiförarlegitimation när medicinska bedömningar av lämpligheten behöver göras. De anlitade läkarna befinner sig i olika delar av landet och behöver på Transportstyrelsens uppdrag på ett enkelt, tillförlitligt och säkert sätt kunna ta del av de medicinska underlag som finns i ärendet, och som utgör underlag för myndighetens bedömning av den medicinska lämpligheten. I dessa fall bör det vara möjligt att medge en begränsad direktåtkomst till de handlingar som läkaren behöver ta del av.

Som exempel på sidan 139 under rubriken "*Sökning genom direktåtkomst i ett utländskt register över vägtransportföretag*" bör även RESPER anges (se ovan under avsnitt 7.14.2).

7.22 Rättelse av felaktiga uppgifter

I lagrådsremissen redogörs tydligt för de överväganden som ligger till grund för lagförslaget om att begränsa möjligheten till rättelse av uppgifter om vem som är registrerad som ägare till ett fordon. Det är en välkommen förändring som enligt Transportstyrelsen kan leda till mer rimliga resultat än i dag i vissa ärenden.

Transportstyrelsen anser att det hade varit bra att i detta sammanhang även ägna frågan om rättelse av övriga personuppgifter viss uppmärksamhet. Vägtrafikregistret innehåller en stor mängd personuppgifter, utöver de uppgifter om registrerade fordonsägare som omfattas av den nu föreslagna begränsningen av möjligheten till rättelse. Och för att vägleda den framtida tillämpningen hade det därför varit önskvärt att något analysera vilken betydelse möjligheten till rättelse enligt dataskyddsförordningen har för övriga personuppgifter. I lagrådsremissen nämns (sidorna 154–155) att det är godtagbart med en ordning där möjligheterna till rättelse tillämpas parallellt med en särskild omprövningsbestämmelse motsvarande dagens 18 kap. 6 § FVTR. Men frågan är vad en sådan omprövningsbestämmelse egentligen har för betydelse och funktion (när det gäller personuppgifter) med tanke på dataskyddsförordningens bestämmelser om rättelse. Även om en sådan omprövningsbestämmelse är aktuell först på förordningsnivå så hade det varit bra om frågan hade belysts något i det nu aktuella sammanhanget.

7.24 Rättsmedel och skadestånd

Transportstyrelsen saknar överväganden om den begränsade möjligheten till rättelse av personuppgifter, gällande vem som är registrerad ägare till ett fordon, också får någon betydelse för frågan om skadestånd enligt artikel 82 i dataskyddsförordningen. Skulle det kunna uppstå en situation där någon har rätt till skadestånd för att vägtrafikregistret innehåller oriktiga uppgifter om att hon eller han är ägare till ett fordon, även om uppgifterna inte ska rättas på grund av den föreslagna begränsningen av rätten till rättelse? Vägtrafikregisterutredningen föreslog en begränsning även gällande möjligheten att begära skadestånd enligt personuppgiftslagen på grund av oriktiga uppgifter om fordonsägare. Dataskyddsförordningens bestämmelser om rätten till skadestånd synes dock inte ge utrymme för några sådana begränsningar, och några sådana har heller inte föreslagits i lagrådsremissen. Men ett resonemang i dessa delar hade ändå varit önskvärt.

10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Det är först när de detaljerade bestämmelserna i vägtrafikdataförordningen är kända som vi har möjlighet att göra en närmare analys av behovet av eventuella systemutvecklingsinsatser. Eftersom förslaget ikraftträdande är redan den 1 januari 2019 kan vi uppleva en viss oro med att hinna utföra nödvändiga åtgärder i tid.

Bestämmelserna i den föreslagna lagen om fordons registrering och brukande avviker inte i materiellt hänseende från LVTR:s bestämmelser. Och bedömningen att det saknas behov av övergångsbestämmelser för sådana ärenden som har inletts innan ikraftträdandet är därför sannolikt korrekt. Transportstyrelsen hade dock ändå gärna sett ett kortare resonemang i dessa delar.

11.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

11.2.1 Transportstyrelsen

Enligt utkastet till lagrådsremiss anges att förslagen innebär tillkommande kostnader på 17–17,5 miljoner kronor för föreskriftsarbete (0,5–1 mnkr), informationskostnader (14 mnkr), översyn och utskick av nya blanketter (1 mnkr), samtal till kundtjänst (1,5 mnkr). Till det tillkommer också kostnader för utbildningsinsatser på 3,1 miljoner kronor. Det ger att de totala tillkommande kostnaderna är 20,1–20,6 mnkr.

I utredningen, som ovanstående bedömningar är hämtade från, gjordes endast en grov bedömning av de tillkommande kostnaderna, vilket gör att beloppen innehåller stora osäkerheter. Vidare gjordes utredningen 2010, vilket medför att beloppen troligen är högre i dagsläget. I beloppen finns

heller inte medtaget några kostnader för de eventuella systemutvecklingsinsatser som krävs för att anpassa vägtrafikregistret till de nya reglerna, vilket ytterligare bidrar till att de tillkommande kostnader som anges troligen är för låga jämfört med hur det kommer att bli i verkligheten.

Av de totalt 20,1–20,6 mnkr som anges som tillkommande kostnader i utkastet till lagrådsremiss avser 0,5–1 mnkr anslagsposten för skattefinansierad verksamhet (avseende föreskriftsarbete). Övriga kostnader avser anslagsposten för avgiftsfinansierad verksamhet. Det innebär att kostnaderna indirekt finansieras av avgiftsbetalare inom vägområdet där intäkterna redovisas mot inkomsttitel på statens budget.

I utkastet till lagrådsremiss anges att de tillkommande kostnaderna bör kunna tas inom befintliga ramar. Transportstyrelsen har både i utredningen och i remissvar poängterat att de tillkommande kostnaderna är så pass stora att de inte kan tas inom givna ramar, något som också anges i lagrådsremissen.

Transportstyrelsen vill återigen poängtera att de tillkommande kostnaderna inte kan hanteras inom befintlig anslagsram. Transportstyrelsen har vid ingången av 2018 förbrukat en del av anslagskrediten för anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet, vilket gör att de tillkommande kostnaderna inte ryms. Inom flera områden finns eftersatt verksamhet, vilket gör att ytterligare nedprioritering av verksamhet inte är möjlig. I budgetunderlaget för 2019–2021 begär Transportstyrelsen utökade anslagsmedel för att säkerställa att såväl den eftersatta verksamheten som tillkommande verksamhet kan hanteras. En anslagsutökning som motsvarar de bedömda kostnaderna som den nya vägtrafikdatalagen medför är därmed nödvändig.

12 Författningskommentar

12.2 Förslaget till lag om fordons registrering och brukande

21 §

Den föreslagna bestämmelsen motsvarar helt och hållet (inte endast till viss del) nuvarande lydelse av 27 § LVTR.

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Anna Westerlund, jurist Erik Olsson och utredare Maria Åkerlund, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils
Ställföreträdande generaldirektör