

TSG
2025-6867

Delegering av utfärdande av förarbevis för vattenskoter

Redovisning av regeringsuppdrag att redovisa för- och nackdelar
med att delegera möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter.

© Transportstyrelsen

Avdelning Sjö- och luftfart
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning	TSG 2025-6867
Författare	Ryman Jenny
Månad År	Oktober 2025

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

Denna rapport utgör Transportstyrelsens redovisning av ett tilläggsuppdrag i regleringsbrevet för 2025:

Transportstyrelsen ska redovisa för- och nackdelar med att ge båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter.

Transportstyrelsen har ansvar för att utfärda och återkalla förarbevis för vattenskoter, för att utöva tillsyn över utbildningsaktörer samt för att förvalta förarbevisregistret för vattenskoter. Ansökningsavgiften för förarbevisen finansierar Transportstyrelsens arbete och de it-system som myndigheten har byggt upp och förvaltar. Ansökningar av förarbevis görs i de flesta fall via Transportstyrelsens e-tjänst, och handläggs automatiskt. Ett digitalt förarbevis utfärdas normalt inom 30 minuter efter att ansökan blivit godkänd. Det är valfritt att även ansöka om förarbevis i form av ett plastkort. Polisen och Kustbevakningen ansvarar för kontroll av vattenskoterförarbevis och behöver därmed ständig tillgång till uppgifter i förarbevisregistret.

Om någon annan aktör än en myndighet skulle få mandat att fatta beslut om utfärdande av förarbevis för vattenskoter, skulle det innebära delegering av en myndighetsuppgift och därmed rätten till myndighetsutövning. Den som får uppgiften delegerad till sig bör, i enlighet med förvaltningslagens krav på enkel, snabb och kostnadseffektiv ärendehandläggning, kunna utföra uppgiften bättre och billigare än vad myndigheten kan, och bör även uppfylla åtminstone en del av de krav som hade förekommit om uppgiften utfördes av en myndighet.

Frågan om delegering av utfärdande av förarbevis leder till följdfrågor kring huruvida andra delar av processen också behöver delegeras för att arbetet ska kunna ske så kostnadseffektivt som möjligt. Två viktiga frågor handlar om återkallelse och registerhållning. Beroende på vägval kommer olika konsekvenser att uppstå.

Ekonomiska konsekvenser av en delegering omfattar frågor som rör Transportstyrelsens finansiering, behovet av nya och parallella it-lösningar, huruvida samma krav på it-säkerhet, service mm kommer att ställas på den eller de som får uppgiften delegerad till sig och om tillkommande tillsynsuppgifter kommer att bli aktuella.

De administrativa konsekvenserna handlar om en förenklad process för medborgaren, förarbevisens utformning och behovet för Polisen och Kustbevakningen att ha tillgång till registret över vattenskoterförare.

Juridiska konsekvenser beror bland annat på huruvida även återkallelse av förarbevis delegeras. Det är inte självklart med en ordning där en aktör ansvarar för utfärdandet, och en annan för återkallelserna. Det finns också juridiska frågor kring hantering av förvaltningsrättsliga principer, personuppgifter inklusive personuppgifter som omfattas av sekretess samt vilken serviceskyldighet den aktör som får uppgiften delegerad till sig bör ha.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLL	5
1 INLEDNING	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Syfte och frågeställningar	7
1.3 Metod och avgränsningar	7
2 MYNDIGHETSUTÖVNING	8
2.1 Vad är myndighetsutövning?	8
2.2 Vad innebär delegering av myndighetsuppgift?	8
3 REGELVERK OCH HANTERING AV FÖRARBEVIS FÖR VATTENSKOTER.....	9
3.1 Lag (2021:626) om förarbevis för vattenskoter.....	9
3.2 Förordning (2021:628) om förarbevis för vattenskoter	10
3.3 Föreskrift (2021:51) om förarbevis för vattenskoter.....	10
3.4 Arbetsmoment som kopplar till utfärdande och återkallelse	10
4 FÖRDELAR OCH NACKDELAR MED DELEGERING AV FÖRARBEVIS ...	12
4.1 Förutsättningar.....	12
4.2 Ekonomiska konsekvenser	13
4.3 Administrativa konsekvenser	14
4.4 Juridiska konsekvenser	14

1 Inledning

I det här kapitlet beskrivs uppdraget, syftet och metoden. Dessutom ges en bakgrund till uppdraget.

1.1 Bakgrund

År 2022 trädde lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter i kraft. Lagen innehåller bestämmelser om 1) krav på förarbevis för att få framföra vattenskoter, 2) utbildning för att få ett förarbevis och 3) ett förarbevisregister.

Transportstyrelsen har ansvar för att utfärda och återkalla förarbevis för vattenskoter, för att utöva tillsyn över utbildningsaktörer samt för att förvalta förarbevisregistret.

Enskilda utbildningsanordnare har mandat att utbilda och godkänna personer för att få framföra vattenskoter. Efter genomförd utbildning kan godkända kursdeltagare ansöka om ett förarbevis för vattenskoter hos Transportstyrelsen. Det är Transportstyrelsen som godkänner utbildningsanordnarna. Det görs utifrån de krav som finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:51) om förarbevis för vattenskoter. Transportstyrelsen utövar också tillsyn över utbildningsverksamheterna. Det finns idag ett sextiototal utbildare med geografisk spridning över landet.

I förarbevisregistret finns personuppgifter om kursdeltagarna, information om datum för godkänd utbildning, vilken utbildningsanordnare utbildningen genomfördes hos, datum för utfärdande av förarbevis och, i de fall förarbeviset har återkallats, datum för beslut om återkallelse och spärrtid.

En kustbevakningstjänsteman har rätt att stoppa en vattenskoter för att kontrollera om föraren har rätt att framföra den. Polisen och Kustbevakningen har mandat att omhänderta förarbevis medan Transportstyrelsen beslutar om eventuell återkallelse.

Transportstyrelsen utfärdar ungefär 4 500 förarbevis för vattenskoter per år. Antalet slutliga återkallelser ligger mellan 25 och 30 stycken per år. Under år 2025, till och med september månad, har 4 853 förarbevis utfärdats. 21 slutliga återkallelser har hittills beslutats under 2025, vissa av dessa ärenden härrör från omhändertaganden gjorda tidigare år. Totalt har 16 omhändertaganden av förarbevis gjorts av Polisen och Kustbevakningen hittills under året, vissa av dessa ärenden är dock inte slutgiltigt beslutade.¹

I juni 2025 fick Transportstyrelsen följande tilläggsuppdrag i regleringsbrevet:

Transportstyrelsen ska redovisa för- och nackdelar med att ge båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer möjlighet att utfärda

¹ Transportstyrelsens förarbevisregister för vattenskoter, utdrag 2025-10-06.

förarbevis för vattenskoter. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 31 oktober 2025.

Bakgrunden till uppdraget är ett tillkännagivande av riksdagen² om utfärdare av förarbevis, som handlade om att båtlivets aktörer som erbjuder utbildning och examination ska ges möjlighet att utfärda förarbevis.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppdraget är att sammanställa och beskriva för- och nackdelar med att ge båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter. Sammanställningen ska kunna utgöra ett underlag till Regeringskansliet i det vidare arbetet med att utreda frågan.

1.3 Metod och avgränsningar

För att få vetskap om branschens inställning till en eventuell delegering av utfärdandet av förarbevis för vattenskoter skickade Transportstyrelsen ut en webbenkät till alla godkända utbildningsanordnare för vattenskoterförarbevis samt till Svenska Kryssarklubben, Svenska Båtunionen och Svenska Seglarsällskapet. Dessa tre organisationer är inte godkända utbildningsanordnare för vattenskoterförarbevis, men de har stor erfarenhet av andra utbildningar för förarbevis inom båtliv. Enkäten skickades ut den 11 september 2025 med sista svarsdag 25 september. Svarsfrekvensen var 60 procent vilket motsvarar 38 av 63 respondenter. Frågorna som ställdes var dessa:

- Vilka fördelar ser du/din organisation med att ge båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter?
- Vilka nackdelar ser du/din organisation med att ge båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter?
- Har du några ytterligare medskick som rör utfärdande av vattenskoterförarbevis?

Utifrån enkätsvaren ser Transportstyrelsen ett stort engagemang hos utbildningsanordnarna i frågan om kvalitet på utbildningar och vikten av sjösäkerhet. Inspel som inte direkt berör frågan om delegering av utfärdandet av förarbevis har inte inkluderats i denna rapport men kommer att tas omhand utanför detta uppdrag.

För att få ytterligare kunskap i frågan genomförde Transportstyrelsen ett möte med Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben. Även Svenska Seglarsällskapet

² Riksdagsskrivelse 2020/21:379 om lagens omfattning och utfärdare av förarbevis

var inbjudna till mötet men kunde inte delta. Dock hade Båtunionen, Kryssarklubben och Seglarsällskapet samordnat sina synpunkter inför mötet.

En intern workshop har genomförts på Transportstyrelsen och en rättslig utredning kring delegering av rätten att utfärda vattenskoterförarbevis har genomförts av myndighetens juridikavdelning.

I uppdraget ingår inte att ta ställning till huruvida utbildningsanordnarna och andra berörda aktörer ska ges möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter. Inte heller ingår det att beskriva hur en delegering skulle kunna genomföras i praktiken.

2 Myndighetsutövning

I det här kapitlet förklaras begreppen myndighetsutövning och delegering av myndighetsuppgift.

2.1 Vad är myndighetsutövning?

Myndighetsutövning innebär ett beslut eller en annan åtgärd som fattas av en myndighet och som är ett uttryck av makt över en medborgare. Att bestämma om förmåner, rättigheter, skyldigheter, disciplinära bestraffningar och andra jämförbara förhållanden utgör myndighetsutövning³.

Förarbevis som ger en enskild person möjlighet att framföra en vattenskoter utgör en rättighet för den enskilde och uppgiften att utfärda dessa kan därmed inte ses som något annat än myndighetsutövning.

Förvaltningsuppgifter kan delegeras även om dessa innefattar myndighetsutövning men det krävs då stöd i lag⁴.

2.2 Vad innebär delegering av myndighetsuppgift?

Delegering av en myndighetsuppgift förutsätter normalt att det finns goda skäl till detta. Paragraf 9 i förvaltningslagen (2017:900) säger att ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. Den som får uppgiften delegerad till sig bör således kunna utföra uppgiften bättre och billigare än vad myndigheten kan.

Det saknas idag tydliga krav på vad som krävs av en enskild person eller en organisation som får en delegering av myndighetsuppgift. Enligt Transportstyrelsens uppfattning är det dock rimligt att utgå ifrån att den som fått uppgiften delegerad till sig bör kunna uppfylla åtminstone en del av de krav som

³ Proposition 1971:30 Kungl.Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om allmänna förvaltningsdomstolar, m.m. s. 331

⁴ Av 12 kap. 4 § RF framgår att förvaltningsuppgifter kan överlämnas åt juridiska personer och enskilda individer men om förvaltningsuppgiften innefattar myndighetsutövning får uppgiften endast överlämnas med stöd av lag.

hade förekommit om uppgiften utfördes av en myndighet. Det kan till exempel handla om:

- Förståelse för sekretess och känsliga uppgifter, däribland skyddade personuppgifter.
- Legalitet, objektivitet och proportionalitet i enlighet med förvaltningslagen.
- Serviceskyldighet, tillgänglighet och rättssäkerhet i enlighet med förvaltningslagen.
- Arkivföring.
- Efterlevnad av dataskyddsförordningen.

En enskild som ska fullgöra en uppgift för en myndighets räkning omfattas inte av offentlighetsprincipen per automatik. För att rätten att ta del av allmänna handlingar i tillämpliga delar ska gälla hos enskilda organ behöver den enskilde tas upp i bilagan till offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), enligt lagens 2 kap. 4 §.

På samma sätt omfattas endast förvaltningsmyndigheter, domstolar och i vissa fall kommuner och regioner av förvaltningslagen (2017:900). En enskild som utför myndighetsutövning har ingen skyldighet att ta tillvara de intressen som förvaltningslagen är tänkt att skydda.

Om någon annan än en myndighet skulle få mandat att fatta beslut om utfärdande av förarbevis för vattenskoter, skulle det innebära delegering av en myndighetsuppgift och därmed rätten till myndighetsutövning.

3 Regelverk och hantering av förarbevis för vattenskoter

I detta kapitel redogörs kortfattat för de moment i regelverket som berör förarbevisen. Därefter följer en beskrivning av hur arbetet sker idag på Transportstyrelsen.

3.1 Lag (2021:626) om förarbevis för vattenskoter

I lagen framgår följande:

- Enligt 5 § får den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett förarbevis för vattenskoter under vissa förutsättningar. Idag är Transportstyrelsen utsedd myndighet.
- I 7 § anges ett antal situationer då förarbeviset ska återkallas.

- I 9 § anges bestämmelser kring spärrtid för ett nytt utfärdande, till exempel att det är den myndighet som regeringen bestämmer som beslutar om slutlig återkallelse, återkallelse tills vidare och omhändertagande av förarbevis.
- Av 24 § framgår att den myndighet som regeringen bestämmer ska föra ett register över förarbevisen. Idag är Transportstyrelsen utsedd myndighet.

3.2 Förordning (2021:628) om förarbevis för vattenskoter

Stöd i reglering för Transportstyrelsens uppdrag att utfärda, återkalla samt föra register över förarbevis finns i en förordning.

- Enligt 3 § ska Transportstyrelsen besluta i frågor som rör utfärdande och återkallelse av förarbevis för vattenskoter.
- Enligt 5 § ska Transportstyrelsen föra elektroniskt register över förarbevisen och 6 § reglerar vilka uppgifter registret får innehålla.
- Enligt 7 § ansvarar Transportstyrelsen för att uppgifterna förs in i registret.
- Enligt 11 § får Transportstyrelsen ta ut avgift upp till full kostnadstäckning för handläggning av ärenden.

3.3 Föreskrift (2021:51) om förarbevis för vattenskoter

Den reglering som styr processen att ansöka om utfärdande av förarbevis utgörs av Transportstyrelsens föreskrifter:

- Enligt 3 § ska ansökan om förarbevis göras på det sätt som myndigheten anvisar.

3.4 Arbetsmoment som kopplar till utfärdande och återkallelse

Nedan beskrivs de arbetsuppgifter som Transportstyrelsen utför kopplat till utfärdande och återkallelse av förarbevis för vattenskoter.

Registerhållning

- Transportstyrelsen för register över samtliga utfärdade förarbevis samt uppgifter om personers genomförda vattenskoterutbildning såsom datum för godkänd utbildning och vilken utbildningsanordnare som hållit utbildningen.

Utfärdande av förarbevis med hjälp av systemstöd

- Transportstyrelsen tillhandahåller och förvaltar e-tjänsten Vattenskoterwebben⁵. Systemet hindrar obehöriga att ansöka om förarbevis

⁵ [E-tjänst Vattenskoter - E-tjänst vattenskoterförare](#)

genom att tjänsten endast tillåter den som blivit godkänd på en utbildning att logga in och göra en ansökan.

- Transportstyrelsen har en automatisk handläggning av ansökningar som inkommit via e-tjänsten och en manuell handläggning av ansökningar som inkommit via brev. I de fall en sökande saknar svenskt personnummer behöver ansökan alltid ske manuellt. Transportstyrelsen behöver då inhämta vidimerad passkopia och erhålla ett samordningsnummer hos Skatteverket innan ansökan kan behandlas.
- En godkänd ansökan resulterar i ett digitalt förarbevis som den sökande inom ca 30 minuter får tillgång till i Vattenskoterwebben. Det digitala förarbeviset kan också laddas ner till en smartphone och gäller som giltigt bevis vid framförande av vattenskoter.
- Om den sökande önskar ett fysiskt förarbevis som komplement till det digitala, tillverkar Transportstyrelsen dessa och distribuerar till den sökandes folkbokföringsadress.

Återkallelse av förarbevis

- Transportstyrelsen ska så snart som möjligt spärra ett förarbevis efter att Polisen eller Kustbevakningen har omhändertagit det och rapporterat det till Transportstyrelsen så att det framgår i registret att förarbeviset är omhändertaget.
- Transportstyrelsen kommunicerar inkomna handlingar till den som fått sitt förarbevis omhändertaget och inhämtar eventuellt yttrande från berörd person. Myndigheten gör sedan bedömningar i varje ärende och beslutar om återkallelse av förarbevis tillsvidare i de fall det gäller misstanke om brott och återkallar slutligt i de fall det finns en godkänd ordningsbot, strafföreläggande eller dom.
- Transportstyrelsen anger i respektive beslut hur lång tid den berörda personen är förhindrad att kunna beviljas ett nytt utfärdande av förarbevis.
- För att kunna fatta slutligt beslut i ärenden om återkallelse behöver Transportstyrelsen få kännedom om beslutade domar. I dagsläget bevakar och begär vi in domar från tingsrätterna och hovrätterna, kopplat till de ärenden vi har gällande återkallelse.

Tillhandahållande av systemstöd till extern part

- Polisen och Kustbevakningen har åtkomst till data över innehavare av förarbevis för att kunna kontrollera uppgifter i samband med tillsyn. Åtkomsten sker genom ett API, ett applikationsprogrammeringsgränssnitt som möjliggör för olika program och system att kommunicera med varandra utan inloggning.

Tillhandahåller information

- Handläggare på Transportstyrelsen finns dagligen tillgängliga under telefontid och via mejl för frågor som rör förarbevis, samt håller Transportstyrelsens externa webbplats uppdaterad med information som rör förarbevis. Under högsäsong krävs det att vi är tillgängliga för att svara på Kustbevakningens frågor i samband med deras tillsyn.

Överklaganden

- Transportstyrelsen handlägger eventuella överklaganden av myndighetens beslut såsom återkallelse av förarbevis och avslag på ansökan om förarbevis.

Avgifter

- Samtliga nämnda moment och it-system finansieras med ansökningsavgifter⁶. Nivån på avgiften anges i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2024:78) om avgifter. För närvarande är avgiften för att ansöka om förarbevis 300 kr och för plastkort 200 kr.

4 Fördelar och nackdelar med delegering av förarbevis

I detta kapitel beskrivs för- och nackdelar med delegering av utfärdande av förarbevis utifrån perspektiven ekonomiska, administrativa och juridiska konsekvenser.

4.1 Förutsättningar

En faktor som påverkar beskrivningen är att Transportstyrelsen inte kunnat förutse alla förutsättningar som skulle gälla vid ett beslut om delegering av utfärdandet. Beroende på vägval kommer olika konsekvenser att uppstå. Några exempel som direkt berörs av frågan om delegering är dessa:

- Ska delegering av förarbevisen åtföljas av delegering av återkallelse? Eller ska en aktör utfärda förarbevis och Transportstyrelsen fortsatt ansvara för återkallelserna?
- Ska även registerhållning av uppgifter om de som tagit förarbevis delegeras, eller ska denna uppgift ligga kvar på Transportstyrelsen? Detta påverkar bland annat Polisens och Kustbevakningens förutsättningar vid kontroll av förarbevis.

⁶ Enligt 11 § Förordning (2021:628) om förarbevis för vattenskoter får Transportstyrelsen ta ut avgift för handläggning av ärenden och för tillsyn.

- Ska delegering ske till alla utbildningsanordnare, eller till en samordnande aktör? Fördelen med att nyttja en samordnande aktör är något som flera respondenter lyfter i enkätsvaren.

Flera av de som svarat på enkäten tycker att det fungerar bra med nuvarande ordning och uppger att de inte ser behov av en förändring vad gäller uppgiften att utfärda förarbevisen.

4.2 Ekonomiska konsekvenser

Om intäkterna från utfärdandet av förarbevisen kommer utbildningsanordnarna till del samtidigt som myndighetens budget minskar i motsvarande omfattning och de kostnader som uppstår vid återkallelse, registerhållning, informationsansvar etc. kvarstår hos Transportstyrelsen, kommer det innebära en negativ påverkan på myndighetens ekonomi.

Ökade skattemedel till Transportstyrelsen som compensation för intäktsbortfallet skulle innebära ett avsteg från principen att kollektivet, i detta fall vattenskoterförarna, genom avgiftsuttag ska stå för de kostnader som uppstår. Utan extra finansiering kommer Transportstyrelsen att behöva göra omprioriteringar för att täcka ofinansierade kostnader.

Transportstyrelsen har investerat i it-lösningar i samband med uppbyggnaden av e-tjänsten Vattenskoterwebben samt registret för vattenskoterförarbevis. Vid en eventuell delegering ser Transportstyrelsen det som sannolikt att den eller de aktörer som får utfärdandet delegerat till sig behöver utöka den it-lösning som de har idag, och att det kommer att ställas någon form av krav på service och informationssäkerhet gentemot medborgarna. Om andra aktörer behöver bygga upp liknande infrastruktur, kanske i flera olika varianter, kommer detta att utgöra tillkommande kostnader som behöver täckas av finansiering på ett eller annat sätt. Transportstyrelsen gör bedömningen att vår e-tjänst inte kommer att kunna stängas även om utfärdande av förarbevis skulle delegeras till annan part. I nuläget har drygt 120 000 förarbevis utfärdats sedan lagen tillkom, och dessa personer kommer även fortsatt att behöva ha tillgång till Transportstyrelsens e-tjänst för att kunna ladda ner sitt elektroniska intyg på nytt, eller uppdatera sina uppgifter till exempel till följd av namnbyte. Således kommer de driftskostnader myndigheten har idag att kvarstå även om utfärdandet av nya förarbevis delegeras till annan part.

Om samma eller liknande krav skulle ställas på enskilda aktörer vad gäller nivå på it-säkerhet, service mm som krävs av en myndighet, finns det en risk att detta leder till ökade kostnader för utbildningsanordnarna, vilket i sin tur kan påverka kostnaden för utbildningarna. En av respondenterna ser det som sannolikt att en annan aktör skulle kunna administrera utfärdandet mer kostnadseffektivt än Transportstyrelsen, vilket i så fall skulle kunna sänka kostnaderna för medborgarna.

Själva utfärdandet av förarbevisen är en till största delen automatiserad process hos Transportstyrelsen. Att bli av med den uppgiften kommer därmed inte medföra lägre kostnader, om inte myndigheten också blir av med andra arbetsuppgifter på området, såsom registerhållning, återkallelseärenden och att svara på frågor.

Delegering kommer dessutom att medföra utökad tillsyn och därmed ökade kostnader jämfört med idag, för att säkerställa att utbildningsanordnarna följer kraven.

4.3 Administrativa konsekvenser

En delegering till alla godkända utbildningsanordnare skulle kunna göra det enklare och mer lättillgängligt för privatpersoner att få sitt förarbevis efter genomgången och godkänd utbildning. Detta eftersom personen skulle kunna vända sig direkt till sin utbildningsanordnare i alla frågor som rör utbildning och utfärdande av förarbevis och därmed slippa steget att ansöka om sitt förarbevis hos Transportstyrelsen. Om delegering skulle ske till en samordnande aktör och kursdeltagaren måste vända sig till denna för att få sitt förarbevis, försvinner dock denna fördel eftersom kursdeltagaren ändå måste vända sig till två aktörer. Vid delegering skulle det kunna bli möjligt att alla de certifikat och utbildningsbevis inom båtlivet som innehåller av en person skulle kunna samlas på ett ställe, exempelvis i den app som Nämnden för Båtlivsutbildning idag tillhandahåller.

Förarbevisen skulle vid delegering kunna komma att utfärdas av olika aktörer, vilket leder till frågor kring förarbevisens utformning. Ett scenario där varje utbildningsanordnare själv får bestämma utformningen kan underlätta förfalskningar och innebära svårigheter vid kontroll av förarbevis. Om det ska finnas krav på att utformningen är likadan oavsett vem som utfärdat förarbeviset, behöver någon aktör få bemyndigande att föreskriva om detta.

Polisen och Kustvakningen måste även framgent ha åtkomst till uppgifter över innehavare av förarbevis. Om Transportstyrelsen inte längre har ansvar för förarbevisregistret, utan registerföringen är utlagd på alla organisationer som utfärdar förarbevis, kan det innebära att kustbevakningstjänstemän och poliser får många olika it-lösningar att förhålla sig till vid kontroll av förarbevis. Det kan också innebära fördröjningar i inrapporteringen av omhändertaganden jämfört med idag. Det finns också en risk att registerhållningen inte blir stabil över tid, i det fall många olika privata aktörer håller egna register. Om en utbildningsanordnare väljer att lägga ner verksamheten, eller går i konkurs, finns risken att information om genomgången utbildning och utfärdade förarbevis går förlorad.

4.4 Juridiska konsekvenser

I det fall rätten att utfärda förarbevis för vattenskoter delegeras, skulle delegeringen även kunna komma att omfatta uppgiften att återkalla förarbevis. Att någon annan än den som utfärdat en rättighet skulle ha mandatet att återkalla den rättigheten är inte självklart. Enkätsvaren visar att respondenterna inte ser att det är nödvändigt

att den organisation som utfärdar förarbevis även måste vara den som hanterar återkallelserna. Om utfärdandet sker av utbildningsanordnarna och återkallandet av Transportstyrelsen, riskerar det att bli otydligt för medborgaren vart det är korrekt att vända sig för att ställa frågor, få vägledning och överklaga ett beslut eller lämna klagomål.

Det finns inget i lag som förbjuder delegering av återkallelse men även om det är möjligt att delegera också ansvaret för att återkalla ett förarbevis så förefaller det vara en uppgift som faller långt utanför vad som är lämpligt att delegera. En respondent lyfter att återkallelse kan anses vara ett större ingrepp i personens liv och att den uppgiften därför bör ligga kvar hos Transportstyrelsen. Det finns en betydande risk att om återkallelse och beslut om spärrtid skulle hanteras av många olika parter, så skulle följderna av samma förseelse riskera att hanteras olika, vilket inte skulle vara rättssäkert.

Enskilda aktörer kan, liksom myndigheter, omfattas av dataskyddslagstiftningen. Detta innebär att de måste ha en rättslig grund för sin behandling och följa de principer som finns i EU:s dataskyddsförordning⁷ och lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning för behandling av personuppgifter. Noteras bör att en myndighet sannolikt har ett mer etablerat arbetssätt kring dataskyddslagstiftningen än vad en enskild aktör i allmänhet har.

Utöver detta innebär en delegering av myndighetsutövning en ökad risk för att den registrerades personuppgifter behandlas på fler ställen än om all hantering skulle ske hos en myndighet. Detta medför, utöver att det inte är helt förenligt med principen om lagringsminimering, även ökad risk för den registrerades integritet och konfidentialitet då uppgifter som förekommer på flera ställen löper en ökad risk för obehörig åtkomst, otillåten behandling, överföring till tredje land osv. Det kan också innebära merarbete för den registrerade som kan komma att behöva få sina uppgifter rättade inte bara hos myndigheten utan även hos den som fått utfärdandet delegerat till sig.

Transportstyrelsen är idag personuppgiftsansvarig för förarbevisregistret. Då Transportstyrelsen svarar under offentlighetsprincipen blir handlingar och uppgifter hos myndigheten allmänna och kan komma att på begäran lämnas ut om de inte omfattas av sekretess. Uppgifter om den med skyddade personuppgifter, som kan försätta denne i en skadlig eller hotfull situation, omfattas av sekretess. Enskilda aktörer omfattas som huvudregel inte av offentlighetsprincipen och har alltså ingen skyldighet att lämna ut uppgifter på begäran. Detta innebär samtidigt att de inte har något regelverk kring utlämnande att förhålla sig till och att de inte måste göra en prövning inför utlämnande av uppgifter.

⁷ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning)

Myndigheter har generellt goda rutiner kring utlämnande av handlingar och uppgifter, då de har en skyldighet att följa förvaltningslagens regler. Behandling av skyddade personuppgifter hos en enskild aktör innebär en risk att personal hos en enskild aktör kan sakna den kunskap som en statsanställd har om sekretess, skyddade personuppgifter och risker som ett röjande kan leda till. Således skulle en delegering kunna öka risken att personer med skyddade personuppgifter får sina uppgifter röjda.

Om Transportstyrelsen vid en delegering av utfärdandet fortsatt ska ha hand om återkallelse av förarbevisen, kommer det att uppstå dubbel behandling av personuppgifter, både hos utbildningsanordnaren och hos Transportstyrelsen. Att samma personuppgifter skulle behandlas på flera ställen men för olika syften, väcker frågor kring vem som ansvarar för att informera den registrerade om personuppgiftshanteringen.

Vid en delegering bör den enskilde aktören som ska utföra en uppgift åt en myndighet kunna möta krav på serviceskyldighet och tillgänglighet. Vidare bör den enskilde kunna leva upp till principerna om legalitet, objektivitet och proportionalitet. Om den enskilde förekommer i bilagan till offentlighet- och sekretesslagen, OSL, blir den enskilde även föremål för regleringen i arkivlagstiftningen.

En aktör som fått utfärdande delegerat till sig kan också komma att behöva hantera frågan om att neka att utfärda förarbevis när den sökande inte möter kraven. Rimligen bör ett beslut om nekande innebära att någon form av utredning föregår beslutet. En aktör som inte omfattas av OSL är inte skyldig att enligt offentlighetsprincipen lämna ut detta material vilket försvårar för den enskilde att tillvarata sina rättigheter.

Konsekvenserna av att krav i enlighet med förvaltningslagstiftningen överförs till andra aktörer än Transportstyrelsen, kan bli olika beroende på hur respektive aktör idag hanterar sådana frågor. En av respondenterna anger i sitt enkätsvar att dennes organisation redan idag har höga krav på sekretess och hantering av personuppgifter och att en delegering inte skulle utgöra någon större skillnad på det området. Andra lyfter att kraven på exempelvis it-säkerhet och juridisk kompetens för hantering av personuppgifter sannolikt skulle innebära svårigheter för utbildningsanordnarna och en risk att endast ett fåtal större utbildningsanordnare skulle ha möjlighet att fortsatt bedriva verksamhet.

Utifrån informationen i förarbevisregistret har myndigheten möjlighet att upptäcka avvikelser till exempel vad gäller mängden genomförda utbildningar, vilket kan tyda på fusk och oegentligheter. Om utbildningsanordnarna skulle utfärda förarbevisen och ansvara för registren skulle Transportstyrelsen tappa den kontrollmöjligheten och därmed ha svårare att ingripa mot oseriösa aktörer som

inte följer regelverken. Flera av enkätens respondenter uttrycker en oro för att oseriösa företag ska påverka konkurrensen i branschen.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503