

Konsekvensutredning om godtagbara identitetshandlingar vid identitetsprovning i samband med prov samt om rapportering till Transportstyrelsen

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsens föreslår ändringar i följande föreskrifter och allmänna råd:

- TSFS 2021:116 om lokförarbevis och kompletterande intyg,
- TSFS 2021:117 om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik,
- TSFS 2021:118 om prov i yrkeskunnande för taxitrafik,
- TSFS 2021:119 om taxiförarlegitimation,
- TSFS 2013:117 om ansökan och utfärdande av färdskrivarkort,
- TSFS 2012:41 om förarprov, gemensamma bestämmelser,
- TSFS 2012:50 om kunskapsprov för traktorkort.

Föreskrifterna föreslås ändras genom tillägget att även färöiska pass och nationellt ID-kort från annat EU-land är godtagbara identitetshandlingar.

Föreskrifterna om färdskrivarkort föreslås ändras genom en uppdatering av en hänvisning till EU-rättsakt.

Dessutom föreslås föreskrifterna för prov inom yrkestrafiken på väg ändras genom ett tillägg av bestämmelser om rapportering från Trafikverket till Transportstyrelsen avseende beslut om avstängning från kunskapsprov och rapportering av genomfört prov samt ett kompletterande tillägg i hindersbestämmelserna.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Godtagbara identitetshandlingar

Den som ska göra kunskapsprov för behörigheter och reglerade yrken inom transportområdet behöver kunna identifiera sig i samband med provtillfället och liknande tillfällen i anslutning till detta. I flera av Transportstyrelsens

föreskrifter regleras vilka handlingar som är godtagbara för att styrka identitet vid dessa tillfällen.

Färöiska pass som identitetshandling i samband med prov och fotografering

Genom TSFS 2021:63¹ ändrades Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser, på det sättet att även färöiska pass blev en godtagbar identitetshandling för att styrka identitet i samband med förarprov vid Trafikverket. Ändringen är en följd av lagändringen i 6 kap. 7 § körkortslagen, om att underlätta för brittiska och färöiska medborgare att byta ut sitt körkort. I prop. 2020/21:126² står det att kraven på godtagbara identitetshandlingar borde överensstämma i de olika moment som är en förutsättning för att få ett svenskt körkort, vilket innebär vid elektronisk ansökan om utbyte av körkort, synintyg, läkarintyg och förarprov.

Ändringar har därför redan genomförts i föreskrifter om ansökan om körkort på elektronisk väg³, föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort m.m.⁴ och i föreskrifter om yrkesförarkompetens⁵.

Det finns några föreskrifter som reglerar identitetsprövning i samband med provtillfällen och fotografering på yrkes- och spårtrafikområdet som inte har uppdaterats. Dessa föreskrifter har tidigare ändrats genom införandet av att pass utfärdade av Förenade kungariket medges som en godtagbar identitetshandling, men motsvarande ändring har inte gjorts för färöiska pass.

Transportstyrelsens föreskrifter medger EU-pass som en godtagbar identitetshandling. Färöarna är en delvis självständig del av Danmark och passen utfärdas av danska myndigheter enligt de säkerhetskrav som gäller för EU-pass. Färöarna är dock inte en del av EU och passen har därför inte beteckningen EU-pass.

Färöiska pass och pass utfärdade av Förenade kungariket som identitetshandling i samband med ansökan om färdskrivarkort

I TSFS 2013:117⁶ finns bestämmelser om ansökan och utfärdande av färdskrivarkort. I föreskrifterna finns bestämmelser som gäller den som ansöker om förarkort utan att ha svenskt körkort. Det kan gälla någon som har utländskt körkort eller är elev i en körkortsutbildning. Den som ansöker om förarkort och hämtar ut förarkort eller verkstadskort behöver identifiera

¹ Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser

² Se prop. 2020/21:126 Utbyte av körkort som utfärdats i Färöarna eller Förenade kungariket.

³ TSFS 2013:114

⁴ TSFS 2010:125

⁵ TSFS 2020:29

⁶ Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan och utfärdande av färdskrivarkort

sig med motsvarande identitetshandlingar som i ovan nämnda föreskrifter. Även denna föreskrift behöver därför uppdateras med Färöarna. Förenade kungariket nämns inte i denna föreskrift, men är inkluderad i 8 §, punkt 8, som fördragsslutande part till AETR-överenskommelsen. I samma föreskrift behöver en hänvisning till relevant EU-rättsakt uppdateras i 7 §. Föreskriften hänvisar till förordning (EEG) nr 3821/85⁷, som är upphävd av förordning (EU) nr 165/2014. Motsvarande uppgifter i denna del finns idag i förordning (EU) 2016/799⁸.

Nationella ID-kort utfärdat av annat EU-land

Idag är endast svenska nationella ID-kort godtagbara identitetshandlingar enligt Transportstyrelsens föreskrifter. Tidigare har det ansetts att säkerhetsnivåerna och utseendet på nationella ID-kort från andra länder varierat i allt för hög grad för att dessa ska godtas.

Den 20 juni 2019 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1157⁹ om säkrare identitetskort för unionsmedborgare och uppehållshandlingar som utfärdas till unionsmedborgare och deras familjemedlemmar när de utövar rätten till fri rörlighet. Förordningen skärper säkerhetskraven på nationella identitetskort. Identitetskort som medlemsstaterna utfärdar till sina medborgare ska enligt EU-förordningen från och med den 2 augusti 2021 vara utformade på ett visst sätt och leva upp till vissa säkerhetskrav. Gamla identitetskort, som inte lever upp till de nya säkerhetskraven, ska successivt fasas ut.

Skatteverket godtar redan idag nationella ID-kort från andra EU-länder utfärdade från och med den 2 augusti 2021 för styrkande av identitet vid ansökan om nytt ID-kort¹⁰. Det är inkonsekvent att inte godta nationella ID-kort från andra EU-länder som ID-handling, när de har samma utseende och samma säkerhetsdetaljer som svenska nationella ID-kort.

⁷ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85⁷ av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter

⁸ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 av den 18 mars 2016 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 när det gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av färdskrivare och deras komponenter (Text av betydelse för EES)

⁹ 2023-01-24 Ökad säkerhet för vissa identitets- och uppehållshandlingar – anpassning av svensk rätt till en ny EU-förordning, Prop. 2020/21:120 (regeringen.se)

¹⁰ SKVFS 2021:9, Skatteverkets föreskrifter om ändring i Skatteverkets föreskrifter (SKVFS 2009:14) om identitetskort;

1.2 Rapportering till Transportstyrelsen samt hindersbestämmelser

Besluten från de olika proven som Trafikverket Förarprov genomför (med undantag för prov om lokförarbevis) behöver rapporteras till Transportstyrelsen, eftersom resultaten ska föras in i vägtrafikregistret.

Transportstyrelsen är den myndighet som, enligt 2 kap. 2 § vägtrafikdataförordningen (2019:382), ansvarar för att uppgifterna registreras i vägtrafikregistret. Detta sker i praktiken redan idag, men är olika reglerat i föreskrifterna på provområdet.

Frågan har aktualiserats eftersom det utöver resultat från kör- och kunskapsprov också tillkommit andra uppgifter som också ska registreras i vägtrafikregistret. Det gäller beslut om avstängning vid prov m.m. enligt förslagen i regeringens promemoria *Avstängning från prov på transportområdet* som inneburit ändringar i bland annat körkortsförordningen, yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen.

Det behöver även göras ett tillägg till hinderbestämmelserna i föreskrifterna på yrkestrafikområdet, om att inte använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöka vilseleda vid provet.

För körprovet om taxiförarlegitimation behöver det även göras en komplettering avseende försäkran om heder och samvete från förarprovaren. Till skillnad från kunskapsprov är det vid ett körprov en förarprovare som står för bedömningen och det är den som klickar iväg resultatet. Motsvarande gäller redan idag för andra körprov och tillämpas redan.

Föreskrifterna om lokförarbevis omfattas inte av problematiken kring registrering, då krav på rapportering från Trafikverket inte finns i förordningen (2011:728) om behörighet för lokförare. Lokförare registreras inte in i vägtrafikregistret.

2. Vad ska uppnås?

2.1 Godtagbara identitetshandlingar

Det ska ställas samma krav på godtagbar identitetshandling för att styrka sin identitet vid de prov som Trafikverket anordnar, om det inte finns något särskilt skäl till annat. Detta gäller såväl de färöiska passen som nationellt ID-kort utfärdat av annat EU-land.

2.2 Rapportering till Transportstyrelsen samt hindersbestämmelser

Det ska finnas en enhetlig reglering kring rapporteringen av de uppgifter från provtillfällena som ska föras i vägtrafikregistret. Detta gäller såväl körprov och kunskapsprov som beslut om avstängning. Det ska tydliggöras

vilka beslut som kan fattas och vilka följder och hinder det får vid ett kommande prov. Trafikverket ska överföra de uppgifter som Transportstyrelsen ansvarar för att registrera i vägtrafikregistret. Bestämmelserna ska i sin utformning i möjligaste mån överensstämma med övriga bestämmelser om rapportering som redan idag finns i vissa av föreskrifterna.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Godtagbara identitetshandlingar

Om vi inte ändrar de aktuella föreskrifterna så kommer det innebära att Transportstyrelsens regler rörande godtagbara identitetshandlingar i föreskrifterna på området inte är enhetliga. Olika krav för olika prov försvårar även för medborgaren och Trafikverket vid identifiering.

Tidigare har det varit stora skillnader på säkerhetsnivån bland nationella identitetskort inom EU, vilket ökat risken för förfalskningar. Nu när samma krav ställs för dessa handlingar inom EU skulle det medföra praktiska svårigheter för medborgare som med sitt nationella ID-kort utövar sin rätt till fri rörlighet om vi inte uppdaterar våra föreskrifter.

Rapportering till Transportstyrelsen samt hindersbestämmelser

Om vi inte reglerar vilka beslut och andra uppgifter från provtillfällena som Trafikverket ska överföra, skulle det sannolikt fungera rent praktiskt eftersom det fungerar redan idag. Dock skulle inte regleringen bli enhetlig. Det finns en otydlighet i att det i vissa föreskrifter nämns att en rapportering ska göras, men att det i andra inte nämns trots att det faktiskt bör göras och redan görs.

Hindersbestämmelsen behövs för att hindra provdeltagaren att använda otillåtna hjälpmedel vid prov.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Idag är det reglerat vilka handlingar som är godtagbara för identifiering i de olika föreskrifterna. För att uppnå en enhetlig reglering finns det inget alternativ som inte kräver en ändring av föreskrifterna. Det går heller inte att åtgärda övrig problematik i dagens föreskrifter på annat sätt än genom reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Det finns begränsat med övergripande regleringsalternativ. De huvudsakliga alternativen är att antingen reglera godtagbara identitetshandlingar, rapportering och hindersbestämmelser, eller att avstå, med de konsekvenser som beskrivits under avsnitt 3.1 ovan.

Inom de respektive delarna finns mindre variationer som går att överväga.

När det gäller de färöiska passen finns endast regleringsalternativet att föra in dessa i föreskrifterna. När det gäller de nationella ID-korten från andra EU-länder finns det regleringsalternativ i den meningen att vi skulle kunna föra in att även nationella ID-kort från samtliga EU-länder som utfärdats före den 2 augusti 2021 är giltiga.

När det gäller rapportering till Transportstyrelsen och hindersbestämmelser är det också begränsat med regleringsalternativ. Det huvudsakliga alternativet är annars att avstå. Ett annat alternativ vore att med stöd av 8 kap. 1 § första stycket 2 vägtrafikdataförordningen meddela föreskrifter om att Trafikverket istället för Transportstyrelsen ska föra in uppgifter i vägtrafikregistret om provverksamhet enligt bilaga 2 avsnitt 2, 3 och 5.

4. Vilka är berörda?

Förslaget berör medborgare från Färöarna som vill ta behörighet för svenskt lokförarbevis, yrkeskunnande för yrkesmässig trafik respektive taxitrafik, taxiförarlegitimation samt ansöka om och hämta ut färdskrivarkort. Det är uppskattningsvis inte många som kommer nyttja möjligheten då vi inte fått indikationer på att inflyttningen från Färöarna till Sverige är stor.

Likaså kommer medborgare från andra EU-länder lättare kunna identifiera sig med sitt nationella ID-kort genom de nya bestämmelserna. Antalet medborgare som berörs av regleringsändringen är därigenom samtliga som har ett nytt nationellt ID-kort från annat EU-land och som vill ta körkort i Sverige eller göra prov för annan behörighet. Hur många som är aktuella för detta är inte känt. Sannolikt har berörda provdeltagare tillgång till någon av de andra giltiga identitetshandlingarna, särskilt när det är fråga om ett prov inför något som i sig kräver körkort.

Trafikverket berörs vid verifieringen av olika identitetshandlingar vid provtillfället. Trafikverket berörs även av införandet av rapporterings- och hindersbestämmelserna, även om det redan idag finns en fungerande rutin och IT-lösning.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen

innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Bestämmelserna rörande identitetshandlingar är personliga och direkt sammanhörande med legitimering för privatpersoner och berör därför inte företag.

Rapporterings- och hindersbestämmelserna bedöms inte heller få effekter av betydelse för företag då det är privatpersoner som utför prov.

5.2 Medborgare

Konsekvenserna av regleringen för medborgarna är individuell och beror på om de önskar identifiera sig med de aktuella handlingarna. De flesta borde ha andra handlingar som godtas. Det är, såvitt är känt, sällsynt att någon blivit avvisad vid provtillfälle när denne försökt identifiera sig med färöiskt pass eller nationellt ID-kort från annat EU-land. Det är dock tänkbart att fler kommer att använda nationella ID-kort inom EU och för de som gör det, finns det endast fördelar med ändringsförslaget.

Väl vid prov kan den medborgare som brutit mot föreskrivna regler hindras att utföra prov. Hindersbestämmelser finns dock redan, även om inte fusk tidigare räknats upp.

Medborgarna berörs endast indirekt av bestämmelserna om rapportering. Redan idag förväntas uppgifter från proven föras in i vägtrafikregistret, så den praktiska betydelsen av föreskriftsändringarna är marginell för medborgarna.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsens bedömning är att förslagen till ändringar inte får någon påverkan på regioner eller kommuner.

Trafikverket ska enligt detta förslag verifiera identitetshandlingar i samband med prov och fotografering och rapportera genomfört prov och avstängning vid prov till Transportstyrelsen. Effekten av detta blir för Trafikverket främst att de ska informera sina anställda om de nya bestämmelserna och att de eventuellt behöver ta fram en intern vägledning om hur de hanterar bestämmelserna i praktiken.

5.4 Miljö

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på miljön.

5.5 Externa effekter

Förslaget bedöms inte ge några externa effekter.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Då föreskrifter rörande körkort, som även anses vara en identitetshandling, är uppdaterade är det rimligt att behörigheter som kan tas efter ett körkort har samma krav på identifiering vid provtillfället.

Det har tidigare bedömts att variationen mellan EU-ländernas säkerhetskrav på nationella ID-kort varit allt för stor. Detta är också en bakgrund till varför det nu ställs gemensamma krav. Äldre nationella ID-kort från Sverige godtar vi redan idag och kommer fortsatt att godtas till dess att de går ut.

Ett alternativ till reglering kan vara att hänvisa till kravet på godtagbara identitetshandlingar i föreskrifterna för förarprov, dock bör den typen av hänvisningar undvikas, dels för att den som berörs av föreskrifterna inte i onödan ska behöva söka upp ytterligare en författning, dels för att det i vissa fall kan finnas skäl till att ha olika krav på identitetshandlingar.

Vi har idag en fungerande elektronisk anslutning där Trafikverket på ett säkert sätt rapporterar olika beslut och uppgifter till Transportstyrelsen för registrering. Även om bemyndigande finns i vägtrafikdataförordningen för en annan reglering, ser vi det inte som ändamålsenligt att fortsatt utreda sådan lösning som skulle förändra nuvarande upplägg.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Enligt 8 § punkt 5 förordningen (2011:728) om behörighet för lokförare får Transportstyrelsen föreskriva om utbildning för att uppfylla kraven om behörighet för lokförare.

Enligt 7 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (2012:237) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Genom 8 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om prov i yrkeskunnande för taxitrafik.

Enligt 8 kap. 5 § körkortsförordningen (1998:980) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om förarprov.

Enligt 10 kap. 16 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. får Transportstyrelsen föreskriva om verkställigheten av förordning (EU) nr 165/2014, om färdskrivare vid vägtransporter.

Dessa bemyndiganden om prov används för de föreslagna bestämmelserna om Trafikverkets rapportering. Vi ser detta som en del av regleringen av

proven, att uppgifter om resultat och andra beslut i samband med proven, också rapporteras till Transportstyrelsen.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Bedömningen är att föreslagen reglering är förenlig med EU-rättslig reglering och andra internationella regler. De rättsakter som ligger till grund för de olika proven reglerar inte hur identifiering ska ske i samband med proven. Pass från andra EU-länder är redan godtagbara identitetshandlingar enligt föreskrifterna.

Föreskriftsändringarna avseende nationella ID-kort föranleds av förordningen (EU) 2019/1157¹¹. Det handlar dock inte om ett införlivande eller komplettering av EU-rätt. Förordningen kräver inte att nationella ID-kort ska kunna användas för identifiering vid exempelvis förarprov, utan handlar om att ha gemensamma krav på de ID-handlingarna som ska få användas vid utövandet av fri rörlighet inom Schengenområdet. Det finns dock inget rationellt skäl till varför vi inte även skulle godta dessa ID-kort vid provtillfällen, så föreskriftsändringarna får sägas vara i linje med syftet till förordningen. Genom acceptandet av de nya nationella ID-korten från andra EU-länder underlättar vi fri rörlighet för personer även i detta sammanhang.

De föreskriftsändringar som är aktuella innebär inga nya eller ändrade nationella tekniska föreskrifter. Aktuella föreskriftsändringar påverkar därför inte den fria rörligheten för varor.

Aktuella föreskriftsändringar innebär heller inga nya eller ändrade nationella föreskrifter som innebär krav på tillträde till eller utövande av tjänsteverksamhet och som därigenom påverkar den fria rörligheten för tjänster. Transportstyrelsens föreslagna ändringsföreskrifter rör inte heller krav på i vilket land data ska lagras eller behandlas.

Det är därför inte aktuellt med någon anmälan till kommissionen med anledning av de föreskriftsändringar som är aktuella inom ramarna för arbetet.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1157 av den 20 juni 2019 om säkrare identitetskort för unionsmedborgare och uppehållshandlingar som utfärdas till unionsmedborgare och deras familjemedlemmar när de utövar rätten till fri rörlighet

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

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser har ändrats på det sättet att även färöiska pass blev en godtagbar identitetshandling. Ändringen av dessa föreskrifter beslutades den 27 augusti 2021, så det är önskvärt att nu aktuella föreskrifter träder i kraft så snart som möjligt, även om de inte är beroende av varandra.

Ändringen i förordningen (EU) 2019/1157 ska tillämpas från och med 2 augusti 2021. Det kommer att innebära en viss utbildningsinsats på Trafikverket Förarprov, för att känna igen de nya ID-korten. Såvitt framgår av samråd med Trafikverket ska detta inte vara något problem och föreskrifterna bör kunna träda ikraft tidigt hösten 2023.

Införandet av bestämmelser om rapportering till Transportstyrelsen är inte beroende av andra bestämmelser, men det har redan remitterats motsvarande bestämmelser i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens med ett föreslaget ikraftträdande till den 1 juni 2023. Det är önskvärt föreskrifterna i så hög grad som möjligt går i takt.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den underlättar för medborgare från Färöarna och EU-medborgare med nationella ID-kort att identifiera sig i samband med förarprov och för identifiering vid uthämtning av färdskrivarkort.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Transportstyrelsens bedömning är att förslaget inte påverkar hänsynsmålet.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag				Ingen påverkan
Medborgare	Medborgare från Färöarna kan identifiera sig med färöiskt pass och nationellt ID-kort inom EU.			Marginell påverkan
Staten m.fl.	Underlättar för Trafikverket med samma regler för vilka identitetshandlingar som anses godtagbara. Även enhetlig reglering kring rapportering och hinderbestämmelser.			Marginell påverkan
Externa effekter				Ingen påverkan
Totalt				Marginell påverkan

D. Samråd

Det finns ingen föreskriven samrådsskyldighet när det gäller de föreskriftsändringar som nu föreslås, men under föreskriftsarbetet har vi haft samråd med Trafikverket Förarprov.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Sara Målqvist, utredare
Tel 010-49 552 49
sara.malqvist@transportstyrelsen.se

Björn Arrias, jurist
Tel 010-49 551 35
bjorn.arrias@transportstyrelsen.se