

## **Konsekvensutredning av föreskriftsändringar inom områdena direktåtkomst och direktanmälan i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsen lämnar följande förslag till författningsändringar inom områdena direktåtkomst och direktanmälan till vägtrafikregistret.

- Bestämmelserna om vilka uppgifter och handlingar som ska lämnas in vid ansökan vid direktåtkomst och direktanmälan framgår av formulär istället för av föreskrifterna.
- Det införs en bestämmelse om att tillståndshavare av direktåtkomst ska anmäla om förutsättningarna som låg till grund för medgivandet ändrats.
- Allmänna råd förs in för direktåtkomst och direktanmälan där det framgår att ett medgivande som inte använts under de senaste tolv månaderna kan utgöra särskilda skäl för återkallelse.
- Vissa bestämmelser flyttas över från föreskrift till Transportstyrelsens allmänna villkor.

Utöver detta har det genomförts en allmän översyn av föreskrifterna som bl.a. innefattar redaktionella ändringar.

## Innehåll

<b>1</b>	<b>ALLMÄNT</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>ANSÖKAN OM DIREKTÅTKOMST</b> .....	<b>5</b>
2.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	5
2.2	Vad ska uppnås? .....	6
2.3	Vilka är lösningsalternativen? .....	6
2.3.1	Effekter om ingenting görs? .....	6
2.3.2	Alternativ som inte innebär reglering .....	6
2.3.3	Regleringsalternativ .....	6
2.4	Vilka är berörda? .....	6
2.5	Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	6
2.5.1	Företag .....	6
2.5.2	Medborgare .....	7
2.5.3	Staten, regioner eller kommuner .....	7
2.5.4	Miljö .....	7
2.5.5	Externa effekter .....	7
2.6	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet? .....	7
2.7	Sammanställning av konsekvenser .....	8
<b>3</b>	<b>ANSÖKAN OM DIREKTANMÄLAN</b> .....	<b>9</b>
3.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	9
3.2	Vad ska uppnås? .....	9
3.3	Vilka är lösningsalternativen? .....	9
3.3.1	Effekter om ingenting görs? .....	9
3.3.2	Alternativ som inte innebär reglering .....	9
3.3.3	Regleringsalternativ .....	10
3.4	Vilka är berörda? .....	10
3.5	Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	10
3.5.1	Företag .....	10
3.5.2	Medborgare .....	10
3.5.3	Staten, regioner eller kommuner .....	10
3.5.4	Miljö .....	10
3.5.5	Externa effekter .....	11
3.6	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet? .....	11
3.7	Sammanställning av konsekvenser .....	11
<b>4</b>	<b>ÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR MEDGIVANDE OCH VISS INAKTIVITET</b> .....	<b>12</b>
4.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	12
4.2	Vad ska uppnås? .....	13
4.3	Vilka är lösningsalternativen? .....	13

4.3.1	Effekter om ingenting görs?.....	13
4.3.2	Alternativ som inte innebär reglering.....	13
4.3.3	Regleringsalternativ.....	14
4.4	Vilka är berörda? .....	14
4.5	Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	14
4.5.1	Företag.....	14
4.5.2	Medborgare.....	14
4.5.3	Staten, regioner eller kommuner .....	15
4.5.4	Miljö 15	
4.5.5	Externa effekter.....	15
4.6	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet? .....	15
4.7	Sammanställning av konsekvenser .....	16
<b>5</b>	<b>REGLERING OM VILLKOR FÖR DIREKTÅTKOMST OCH DIREKTANMÄLAN.....</b>	<b>17</b>
5.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	17
5.2	Vad ska uppnås? .....	18
5.3	Vilka är lösningsalternativen? .....	18
5.3.1	Effekter om ingenting görs? .....	18
5.3.2	Alternativ som inte innebär reglering.....	18
5.3.3	Regleringsalternativ.....	18
5.4	Vilka är berörda? .....	19
5.5	Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	19
5.5.1	Företag .....	19
5.5.2	Medborgare .....	19
5.5.3	Staten, regioner eller kommuner .....	19
5.6	Sammanställning av konsekvenser .....	20
<b>6</b>	<b>ALLMÄN ÖVERSYN .....</b>	<b>21</b>
6.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	21
6.2	Vad ska uppnås? .....	21
6.3	Vilka är lösningsalternativen? .....	21
6.3.1	Effekter om ingenting görs? .....	21
6.3.2	Alternativ som inte innebär reglering.....	21
6.3.3	Regleringsalternativ.....	22
6.4	Vilka är berörda? .....	22
6.5	Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	22
6.5.1	Företag .....	22
6.5.2	Medborgare .....	23
6.5.3	Staten, regioner eller kommuner .....	23
6.5.4	Miljö .....	23
6.5.5	Externa effekter .....	23
6.6	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet? .....	23

6.7	Sammanställning av konsekvenser .....	24
<b>7</b>	<b>VILKA BEMYNDIGANDEN GRUNDAR SIG MYNDIGHETENS BESLUTANDERÄTT PÅ? .....</b>	<b>25</b>
<b>8</b>	<b>ÖVERENSSTÄMMER REGLERINGEN MED ELLER GÅR DEN UTÖVER DE SKYLDIGHETER SOM FÖLJER AV EU-RÄTTSLIG REGLERING ELLER ANDRA INTERNATIONELLA REGLER? .....</b>	<b>25</b>
<b>9</b>	<b>BEHÖVER SÄRSKILD HÄNSYN TAS NÄR DET GÄLLER TIDPUNKTEN FÖR IKRAFTTRÄDANDE OCH FINNS DET BEHOV AV SPECIELLA INFORMATIONSENSATSER? .....</b>	<b>26</b>
<b>10</b>	<b>TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE .....</b>	<b>26</b>
10.1	Hur påverkar regleringen funktionsmålet? .....	26
10.2	Hur påverkar regleringen hänsynsmålet? .....	26
<b>11</b>	<b>SAMRÅD .....</b>	<b>26</b>

Remiss

## 1 Allmänt

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret finns närmare bestämmelser om bland annat direktåtkomst och direktanmälan till vägtrafikregistret. Definition av direktåtkomst saknas i 2 kap. 2 § (TSFS 2015:63), men med direktåtkomst avses att någon har fått medgivande av Transportstyrelsen att söka uppgifter i vägtrafikregistret via elektronisk överföring utan att påverka innehållet. Definition av direktanmälan finns i 9 kap. 2 § (TSFS 2015:63). Med direktanmälan avses elektronisk överföring av en anmälan till Transportstyrelsen efter särskilt medgivande. De överordnade bestämmelserna är reglerade i vägtrafikdatalagen (2019:369) – VTDL, vägtrafikdataförordningen (2019:382) – VTDF och förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning – FFRA.

Transportstyrelsen upplever dock att vissa av de nuvarande bestämmelserna i föreskrifterna är otydliga för de företag, myndigheter och organisationer som ansöker om åtkomst. De behöver därför förtydligas och förenklas. Transportstyrelsen ser därutöver ett behov av en generell översyn av föreskrifterna inom de här två områdena.

## 2 Ansökan om direktåtkomst

### 2.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Enligt nuvarande reglering ska ansökan om direktåtkomst göras på formulär som har fastställs av Transportstyrelsen. Föreskrifterna innehåller även detaljerade bestämmelser om vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas till ansökan om direktåtkomst för de olika verksamheter som kan få medgivande om direktåtkomst (2 kap. 4 § TSFS 2015:63).

Verksamheterna som hanterar fordon eller som behöver åtkomst till vägtrafikregistret utvecklas ständigt och genom ny praxis tillkommer nya verksamheter som kan medges direktåtkomst. Vilka handlingar och uppgifter som ska bifogas ansökan om direktåtkomst förändras därför över tid. Vilka handlingar och uppgifter Transportstyrelsen själva har tillgång till avseende de som ansöker om direktåtkomst förändras också över tid. Detta innebär att behovet av vilka handlingar och uppgifter som behöver bifogas vid ansökan också ändras. Allt detta sker relativt snabbt, samtidigt som processen för att ta fram nya föreskrifter är både tids- och resurskrävande. Transportstyrelsen ser därför ett behov av att snabbare kunna justera kraven på vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas en ansökan än vad som idag är möjligt genom ändringar i föreskriften.

## 2.2 Vad ska uppnås?

Målet är att föreskrifterna ska vara tydliga och överensstämna med den praxis som utvecklas över tid samt den teknikutveckling som sker över tid.

## 2.3 Vilka är lösningsalternativen?

### 2.3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingen ändring sker kommer det att innebära att föreskrifterna inte överensstämmer med den praxis som utvecklas över tid och den fortsatta teknikutvecklingen. Effekten blir att vi fortsatt kommer behöva lägga ner onödig tid och resurser på att ständigt ändra föreskrifterna.

Transportstyrelsens bedömning är att problemen kommer att kvarstå om förändring inte sker.

### 2.3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Reglering om vilka handlingar och uppgifter som ska lämnas in för ansökan om direktåtkomst finns redan idag i föreskrifterna. Att fortsätta reglera i föreskrifterna vilka uppgifter och handlingar som ska finnas med i formulär är inte att föredra eftersom praxis och teknik utvecklas över tid.

### 2.3.3 Regleringsalternativ

#### **Regleringsalternativ 1 (att det framgår av formulär) - Transportstyrelsens förslag**

I regleringsalternativet föreslår vi att nuvarande bestämmelse om vilka uppgifter och handlingar som behövs för ansökan ska framgå av formulär istället för i föreskrifterna.

#### **Regleringsalternativ 2 (att det framgår av föreskrifterna)**

I regleringsalternativet föreslår vi att nuvarande bestämmelser framgår fortsatt av föreskrifterna och att ändring av föreskrifterna sker allteftersom praxis och teknik förändras över tid.

## 2.4 Vilka är berörda?

De som ansöker om direktåtkomst.

## 2.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 2.5.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 2.5.1.

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

Förslaget får inga konsekvenser för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Företag bedöms inte bli tvungna att köpa tjänster av experter, inga behov av investeringar förväntas uppstå, företags personalstyrkas storlek eller sammansättning bedöms inte påverkas av föreskriftsförslaget.

### 2.5.2 Medborgare

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte påverka medborgare.

### 2.5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen behöver ändra i föreskrifterna samt formuläret. Ingen annan aktör inom staten kommer att påverkas. Regioner, landsting och kommuner berörs inte.

### 2.5.4 Miljö

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte få några miljömässiga konsekvenser.

### 2.5.5 Externa effekter

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte få några externa effekter.

## **2.6 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

I regleringsalternativ 1 föreslår vi att nuvarande bestämmelse om vilka uppgifter och handlingar som behövs för ansökan framgår av formulär istället för föreskrifterna. Transportstyrelsen kan på ett enklare och ändamålsenligare sätt göra förändringar allteftersom praxis och teknik utvecklas över tid.

I regleringsalternativ 2 föreslår vi att nuvarande bestämmelser om vilka uppgifter och handlingar som behövs för ansökan framgår av föreskrifterna och att ändring av föreskrifterna sker allteftersom praxis och teknik förändras över tid. Konsekvensen av det här alternativet blir att vi fortsatt kommer behöva lägga ner onödig tid och resurser på att ständigt ändra föreskrifterna.

Transportstyrelsen förordar regleringsalternativ 1.

## 2.7 Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Det blir tydligare för företag som ansöker.	-	-	Inga effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.
<b>Medborgare</b>	-	-	-	Ingen påverkan.
<b>Staten m.fl.</b>	Transportstyrelsen får fler kompletta ansökningsärenden. Det medför färre kompletteringsärenden och handläggningstid kortas.	-	-	Transportstyrelsen kan på ett enklare och ändamålsenligare sätt göra förändringar allteftersom praxis och teknik utvecklas över tid.
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Positivt för berörda parter.



## **3 Ansökan om direktanmälan**

### **3.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Enligt nuvarande bestämmelser ska ansökan göras på formulär som har fastställs av Transportstyrelsen. Föreskrifterna innehåller även detaljerade bestämmelser om vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas till ansökan för de olika verksamheter som kan få medgivande om direktanmälan (9 kap. 5 § TSFS 2015:63).

Genom ny praxis tillkommer nya verksamheter som kan medges direktanmälan. Vilka handlingar och uppgifter som ska bifogas ansökan om direktanmälan förändras därför över tid. Vilka handlingar och uppgifter Transportstyrelsen själva har tillgång till avseende de som ansöker om direktanmälan förändras också över tid. Detta innebär att behovet av vilka handlingar och uppgifter som behöver bifogas vid ansökan också ändras. Allt detta sker relativt snabbt, samtidigt som processen för att ta fram nya föreskrifter är både tids- och resurskrävande. Transportstyrelsen ser därför ett behov av att snabbare kunna justera kraven på vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas en ansökan än vad som idag är möjligt genom ändringar i föreskriften.

### **3.2 Vad ska uppnås?**

Målet är att föreskrifterna ska vara tydliga och att de också överensstämmer med den praxis och teknik som utvecklas över tid.

### **3.3 Vilka är lösningsalternativen?**

#### **3.3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om ingen ändring sker kommer Transportstyrelsen att fortsätta föreskriva vad som ska bifogas till en ansökan om direktanmälan, vilket kan innebära att föreskrifterna inte överensstämmer med den praxis och teknik som utvecklas över tid.

Transportstyrelsens bedömning är att problemen kommer att kvarstå om förändring inte sker.

#### **3.3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Reglering om vilka handlingar och uppgifter som ska lämnas in för ansökan om direktanmälan finns redan idag i föreskrifterna. Att fortsätta reglera i föreskrifterna om vilka uppgifter och handlingar som ska finnas med en ansökan är inte att föredra eftersom praxis och teknik utvecklas över tid. Det kommer istället framgå av ansökningsformuläret.

### 3.3.3 Regleringsalternativ

#### **Regleringsalternativ 1 (att det framgår av formulär) - Transportstyrelsens förslag**

I regleringsalternativet föreslår vi att nuvarande bestämmelse om vilka uppgifter och handlingar som behövs för ansökan framgår av formulär istället för föreskrifterna.

#### **Regleringsalternativ 2 (att det framgår av föreskrifterna)**

I regleringsalternativet föreslår vi att nuvarande bestämmelser framgår fortsatt av föreskrifterna och att ändring av föreskrifterna sker allteftersom praxis och teknik förändras över tid.

### **3.4 Vilka är berörda?**

De som ansöker om direktanmälan.

### **3.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?**

#### 3.5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 3.5.1.

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

Förslaget får inga konsekvenser för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Företag bedöms inte att bli tvungna att köpa tjänster av experter, inga behov av investeringar förväntas uppstå, företags personalstyrkas storlek eller sammansättning bedöms inte påverkas av föreskriftsförslaget.

#### 3.5.2 Medborgare

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte påverka medborgare.

#### 3.5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen behöver ändra i föreskrifterna och formuläret. Ingen annan aktör inom staten kommer att påverkas. Regioner, landsting och kommuner berörs inte.

#### 3.5.4 Miljö

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte få några miljömässiga konsekvenser.

### 3.5.5 Externa effekter

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte få några externa effekter.

### 3.6 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Transportstyrelsens förslag är att nuvarande bestämmelse om vilka uppgifter och handlingar som behövs för ansökan ska framgå av formulär istället för föreskrifterna. Transportstyrelsen kan därmed på ett enklare och ändamålsenligare sätt göra förändringar allteftersom praxis och teknik utvecklas över tid.

I regleringsalternativ 2 föreslår vi att nuvarande bestämmelser om vilka uppgifter och handlingar som behövs för ansökan framgår av föreskrifterna och att ändring av föreskrifterna sker allteftersom praxis och teknik förändras över tid. Konsekvensen av det här alternativet blir att vi fortsatt kommer behöva lägga ner onödig tid och resurser på att ständigt ändra föreskrifterna.

Transportstyrelsen förordar regleringsalternativ 1.

### 3.7 Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
			+ / -	
<b>Företag</b>	Det blir tydligare för företag som ansöker.	-	-	Inga effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.
<b>Medborgare</b>	-	-	-	Ingen påverkan.
<b>Staten m.fl.</b>	Transportstyrelsen får fler kompletta ansökningsärenden. Det medför färre kompletteringsärenden och handläggningstid kortas.	-	-	Transportstyrelsen kan på ett enklare och ändamålsenligare sätt göra förändringar allteftersom praxis och teknik utvecklas över tid.
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Positivt för berörda parter.

## 4 Ändrade förutsättningar för medgivande och viss inaktivitet

### 4.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Direktåtkomst får endast medges för vissa uppgifter, vissa ändamål samt vissa personuppgifter (3 kap. 4 § VTDL). Vidare framgår av 4 kap. 14 § VTDF att Transportstyrelsen får återta ett medgivande om direktåtkomst om förutsättningarna för direktåtkomst inte längre föreligger eller om det finns någon särskild anledning att återta det.

För att bedöma och administrera medgivande samt återtagande av medgivande om direktåtkomst behöver Transportstyrelsen uppgifter från den enskilde, dels vid ansökan, dels när förutsättningarna ändrats. Transportstyrelsen får idag inte kännedom om när sådana förändringar sker. En risk som kan uppstå med detta är att åtkomsten nyttjas för andra ändamål än de som medgivandet ursprungligen prövats och lämnats för. Detta skulle innebära att Transportstyrelsen inte uppfyller kraven som framgår av VTDL och VTDF. Motsvarande bestämmelse gällande direktanmälan finns i 9 kap. 8 § (TSFS 2015:63). Om de förutsättningar som låg till grund för medgivandet till direktanmälan inte längre föreligger ska tillståndshavaren utan dröjsmål meddela detta till Transportstyrelsen.

Ett ytterligare problem är att det idag finns en stor mängd medgivanden till både direktåtkomst och direktanmälan som inte används. Våra nuvarande föreskrifter innehåller inga bestämmelser för när ett medgivande som inte nyttjas ska återkallas. I de överordnade författningarna som reglerar direktåtkomst och direktanmälan framgår att ett medgivande får återtas om det inte längre finns förutsättningar för medgivandet eller om det finns någon annan särskild anledning att återta det.<sup>1</sup>

Transportstyrelsen har idag cirka 10 000 tillståndshavare som har medgivande till direktanmälan och/eller direktåtkomst. Av dessa har 3 000 varit inaktiva mer än ett år. Transportstyrelsen har därmed inte aktuella uppgifter i vägtrafikregistret om antalet registrerade tillståndshavare som är aktiva.

En stor mängd outnyttjade medgivanden registrerade i vägtrafikregistret innebär även högre och onödiga kostnader för myndigheten vid exempelvis förändringar och utveckling av vägtrafikregistret. Antalet outnyttjade medgivande kommer också med tiden att öka.

---

<sup>1</sup> 8 kap. 2 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och brukande (direktanmälan) och 4 kap. 14 § vägtrafikdataförordningen (2019:382) (direktåtkomst).

Transportstyrelsens bedömning är att dessa problem kommer att kvarstå om det inte blir tydligt att en viss tids inaktivitet är en särskild anledning för återkallelse.

#### **4.2 Vad ska uppnås?**

Målet är att även tillståndshavaren för direktåtkomst ska meddela ändrade förutsättningar på samma sätt som tillståndshavare för direktanmälan.

Målet är också att det tydligt ska framgå att en viss tids inaktivitet är en särskild anledning för återkallelse av ett medgivande om direktanmälan samt direktåtkomst. Detta uppnås genom att det införs tydligare bestämmelser om hur lång tid av inaktivitet som krävs för att ett medgivande som inte nyttjas ska kunna återkallas. Ett annat mål är att vägtrafikregistret enbart ska innehålla aktiva registrerade medgivanden.

#### **4.3 Vilka är lösningsalternativen?**

##### **4.3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om ingen förändring sker kvarstår risken att medgivanden om direktåtkomst kan komma att nyttjas för andra ändamål än de som medgivandet ursprungligen prövats och lämnats för.

Om det inte blir tydligt att en viss tids inaktivitet är grund för återkallelse så kommer problemen att kvarstå.

##### **4.3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

I Transportstyrelsens allmänna villkor för medgivande finns särskilda villkor uppställda för de som har fått medgivande till direktåtkomst och direktanmälan.<sup>2</sup> I de villkoren finns bland annat reglerat att Transportstyrelsen ska få skriftligt meddelande om tillståndshavarens verksamhet förändras.

Transportstyrelsen får sällan meddelande om sådana ändrade förutsättningar från tillståndshavaren som påverkar medgivandet för direktåtkomst. Transportstyrelsen bedömer därför att det inte är tillräckligt med nuvarande villkor utan att det behöver regleras i föreskrifterna.

Reglering gällande återkallelse efter viss tids inaktivitet saknas idag. Om reglering inte införs kommer vi inte att få den tydlighet och transparens som är önskvärd.

---

<sup>2</sup> TSV 2018-2046.

### 4.3.3 Regleringsalternativ

#### **Regleringsalternativ 1 (Reglering i föreskrifter) - Transportstyrelsens förslag**

I regleringsalternativ 1 föreslår vi att tillståndshavaren för direktåtkomst ska meddela ändrade förutsättningar på samma sätt som tillståndshavare för direktanmälan.

I det här regleringsalternativet föreslår vi även att det införs allmänna råd i föreskrifterna där det framgår att ett medgivande som inte används under de senaste tolv månaderna kan utgöra särskilda skäl för återkallelse.

#### **Regleringsalternativ 2 (Reglering i Transportstyrelsens villkor)**

I regleringsalternativ 2 föreslår vi att det införs bestämmelser i villkoren där det framgår att ett medgivande som inte används under de senaste tolv månaderna kan utgöra särskilda skäl för återkallelse.

### **4.4 Vilka är berörda?**

De som berörs av ändringsföreskrifterna är de företag, myndigheter och organisationer som har medgivande till direktåtkomst och direktanmälan till vägtrafikregistret.

### **4.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?**

#### **4.5.1 Företag**

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 4.5.1.

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

De företag som har medgivande om direktåtkomst kommer att få anmäla förändrade förutsättningar på motsvarande sätt som idag gäller för tillståndshavare som har direktanmälan. Förslaget om reglering om inaktivitet kommer att innebära att tillståndshavare som är inaktiva under tolv månader kan få sina tillstånd återkallade. Bedömningen är att förslagen inte får några effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

#### **4.5.2 Medborgare**

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte påverka medborgare.

#### 4.5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen behöver ändra i föreskrifterna. Transportstyrelsen får möjlighet att arbeta mer effektivt med ärenden som rör återkallelse och antalet ärenden förväntas öka initialt.

Övriga myndigheter, regioner och kommuner bedöms inte påverkas av de föreslagna ändringarna.

#### 4.5.4 Miljö

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte få några miljömässiga konsekvenser.

#### 4.5.5 Externa effekter

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte få några externa effekter.

### **4.6 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

I regleringsalternativ 1 föreslår vi att det i föreskrifterna förs in att tillståndshavaren för direktåtkomst ska meddela ändrade förutsättningar till Transportstyrelsen. Motsvarande reglering finns idag för tillståndshavare för direktanmälan. Det här förslaget innebär att de två områdena direktanmälan och direktåtkomst följer samma systematik vilket underlättar och gör det enklare för den enskilde.

För att komma till rätta med problemen med det stora antal medgivanden som inte används föreslår vi också att det förs in ett allmänt råd i föreskrifterna. Av det allmänna rådet framgår att ett medgivande om direktåtkomst och direktanmälan som inte har använts under de senaste tolv månaderna kan utgöra särskilda skäl för återkallelse. Förslaget med ett allmänt råd innebär en ensning av bestämmelser eftersom det idag finns motsvarande regler inom områdena saluvagnslicens<sup>3</sup>, registrerad importör<sup>4</sup> och elektronisk överföring av ansökan om registrering av fordon<sup>5</sup>.

Vi bedömer att alternativ 2, där vi föreslår att bestämmelser om återkallelser ska framgå av Transportstyrelsens villkor, inte är lämpligt. Detta eftersom det skulle leda till olika systematik för områdena direktanmälan och direktåtkomst vilket kan innebära att det blir svårare för den enskilde att ta del av de regler som gäller.

---

<sup>3</sup> 14 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning.

<sup>4</sup> 15 kap. 1 § och 12 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

<sup>5</sup> 3 kap. 13 § TSFS 2015:63.

#### 4.7 Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	-	-	-	<p>Påverkas i mindre grad. Tillståndshavare som har direktåtkomst kommer att behöva anmäla ändrade förutsättningar på samma sätt som tillståndshavare av direktanmälan.</p> <p>De tillståndshavare som ej har nyttjat medgivandet för att de inte längre har behov påverkas inte alls. Företag som senare får behov av åtkomst måste ansöka på nytt.</p>
<b>Medborgare</b>	-	-	-	Påverkas ej.
<b>Staten m.fl.</b>	<p>Transportstyrelsen får möjlighet att med regelbundenhet arbeta med ärenden som rör återkallelse för inaktiva tillståndshavare. Vägtrafikregistret kommer därmed att innehålla mer aktuella uppgifter. Det minskar risken att medgivande används för andra ändamål än vad som Transportstyrelsen har prövat och beviljat</p>	<p>Initialt innebär det en tillfällig anhopning av ärenden gällande utredning av återkallelse av tillståndshavare som varit inaktiva.</p>	-	<p>Fler ärenden i och med att regelverket blir tydligare genom att tillståndshavare som har direktåtkomst kommer att behöva anmäla ändrade förutsättningar på samma sätt som tillståndshavare av direktanmälan.</p> <p>Det införs också ett allmänt råd om återkallelsegrund vid inaktivitet.</p>
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Övervägande positivt för berörda parter.



## 5 Reglering om villkor för direktåtkomst och direktanmälan

### 5.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Tidigare bemyndigande avseende direktanmälan och direktåtkomst gav Transportstyrelsen ett större utrymme att meddela föreskrifter på områdena. Det finns olika möjligheter att reglera vad som gäller för direktåtkomst och direktanmälan. Transportstyrelsen kan antingen reglera genom föreskrifter eller genom villkor.

Bemyndiganden att meddela föreskrifter för direktåtkomst finns i 8 kap. 1 § VTDF och omfattar verkställighet av VTDL och VTDF. Bemyndigande att meddela föreskrifter för direktanmälan framgår av 15 kap. 1 § FFRA. Även det bemyndigandet omfattar, förutom vilka handlingar och uppgifter som ska bifogas en ansökan enligt FFRA, också verkställighet av lagen (2019:370) om fordons registrering och användning samt FFRA.

Bemyndigande att meddela villkor för direktåtkomst finns i 8 kap. 2 § VTDF, där det anges att Transportstyrelsen, för en användare som medges direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret, får meddela de övriga villkor som behövs. Bemyndigandet att meddela villkor för direktanmälan finns i 15 kap. 11 § andra stycket FFRA, där det anges att ett beslut om anslutning till vägtrafikregistret för direktanmälan får förenas med de villkor som kan behövas.

Även om det tidigare bemyndigandet<sup>6</sup> inte ryms inom det nya justerade bemyndigandet har föreskrifterna som meddelats med stöd av det tidigare bemyndigandet fortsatt giltighet. Transportstyrelsen bedömer dock att det är mest lämpligt att utifrån dagens verkställighetsbemyndigande i VTDF och FFRA flytta följande bestämmelser i föreskrifterna till villkoren.

- Inom området direktåtkomst finns en bestämmelse om upplåtelse. Bestämmelsen reglerar att tillståndshavare får upplåta åt användare att söka uppgifter i vägtrafikregistret på detta medgivande (2 kap. 5 § TSFS 2015:63).
- Inom området direktanmälan finns en bestämmelse om vem som får lämna uppgifter för registrering. Av bestämmelsen framgår att en användare får lämna uppgifter genom direktanmälan först efter genomförd utbildning som är godkänd av Transportstyrelsen (9 kap. 6 § TSFS 2015:63).

---

<sup>6</sup> Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

- Inom området direktanmälan finns en bestämmelse om vad som gäller för den personliga användaridentiteten och det lösenord som tilldelats användaren. Av bestämmelsen framgår att det inte får användas av någon annan person (9 kap. 6 § TSFS 2015:63).
- Inom området direktanmälan finns en bestämmelse som handlar om användarens åtkomst, dvs vad som gäller när en användare har slutat sin anställning eller av annan anledning inte ska lämna uppgifter genom direktanmälan. Av bestämmelsen framgår att tillståndshavaren utan dröjsmål ska anmäla sådan omständighet till Transportstyrelsen och informationsförmedlaren så att användarens åtkomst kan avslutas (9 kap. 9 § TSFS 2015:63).

## **5.2 Vad ska uppnås?**

Målet är att föreskrifterna ska vara tydliga och endast innehålla reglering om verkställighet och inte villkor. Målet är att det också ska vara tydligare för de tillståndshavare som medgett direktåtkomst och direktanmälan vad de har att förhålla sig till.

## **5.3 Vilka är lösningsalternativen?**

### **5.3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om ingen ändring sker kommer samma bestämmelser för direktåtkomst och direktanmälan förekomma i föreskrifter respektive villkor. En sådan systematik är olämplig.

### **5.3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

De aktuella föreskrifterna är nödvändiga för att verkställa samt uppfylla de krav inom områdena direktåtkomst och direktanmälan som framgår av lag och förordning. Det finns därmed inget alternativ som inte innebär reglering.

### **5.3.3 Regleringsalternativ**

#### **Regleringsalternativ (att bestämmelserna om villkor för medgivande förs över till Transportstyrelsens allmänna villkor)**

##### **- Transportstyrelsens förslag**

I regleringsalternativet föreslår vi att följande bestämmelser, som reglerar de villkor som ska vara uppfyllda för medgivande, förs in i Transportstyrelsens allmänna villkor:

- Bestämmelsen om upplåtelse som reglerar att tillståndshavare får upplåta åt användare att söka uppgifter i vägtrafikregistret på detta medgivande (2 kap. 5 § TSFS 2015:63).

- Bestämmelsen om när uppgifter får lämnas efter genomförd utbildning som är godkänd av Transportstyrelsen (9 kap. 6 § TSFS 2015:63).
- Bestämmelsen om vad som gäller för den personliga användaridentiteten och det lösenord som tilldelats användaren (9 kap. 6 § TSFS 2015:63).
- Bestämmelsen om vad som gäller när en användare har slutat sin anställning eller av annan anledning inte ska lämna uppgifter genom direktanmälan. (9 kap. 9 § TSFS 2015:63).

Transportstyrelsen bedömer att det är det enda alternativ som finns.

#### **5.4 Vilka är berörda?**

De som ansöker samt de som har fått ett medgivande till direktåtkomst eller direktanmälan.

#### **5.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?**

##### 5.5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.5.1.

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

Förslaget får inga konsekvenser för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Företag berörs om de ansöker och innehar ett medgivande om direktåtkomst och direktanmälan.

##### 5.5.2 Medborgare

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte påverka medborgare.

##### 5.5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen behöver ändra i föreskrifterna samt i Transportstyrelsens allmänna villkor. Stat, regioner, landsting och kommuner berörs om de ansöker och innehar ett medgivande om direktåtkomst och direktanmälan.

### 5.6 Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	-	-	-	Företag berörs om de ansöker och innehar ett medgivande om direktåtkomst och direktanmälan.
<b>Medborgare</b>	-	-	-	Ingen påverkan.
<b>Staten m.fl.</b>	-	-	-	Transportstyrelsen behöver ändra i föreskrifterna samt Transportstyrelsens allmänna villkor. Stat, regioner, landsting och kommuner berörs om de ansöker och innehar ett medgivande om direktåtkomst och direktanmälan.
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Positivt för berörda parter.

## 6 Allmän översyn

### 6.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Bestämmelserna för direktåtkomst och direktanmälan har idag vissa redaktionella olikheter vad det gäller avsnittens inledning, uppräknings av definitioner och rubriksättning.

Skillnaderna är följande:

- Olika formuleringar om vad avsnitten handlar om. I avsnittet för direktåtkomst framgår att det rör medgivande, men det framgår inte för direktanmälan (2 kap. 1 § och 9 kap. 1 § TSFS 2015:63).
- Ordningen av definitionerna är olika. I avsnittet för direktanmälan kommer definitionerna i bokstavsordning, men det gör de inte för direktåtkomst (2 kap. 2 § och 9 kap. 2 § TSFS 2015:63).
- Rubriksättningen ser olika ut. I avsnittet för direktåtkomst finns rubriken ”Ansökan om medgivande till direktåtkomst” och för direktanmälan framgår rubriken ”Ansökan och beslut om medgivande m.m.” (2 kap. 3 § och 9 kap. 4 § TSFS 2015:63).
- För direktåtkomst finns rubriken ”Definitioner” men den saknas för direktanmälan (2 kap. 2 § och 9 kap. 2 § TSFS 2015:63).

De två områdena är nära sammankopplade men har trots detta dessa redaktionella olikheter som till viss del kan göra det otydligt för de som ansöker och för de som idag har medgivande. Dessa otydligheter kommer att kvarstå om ingen förändring sker.

### 6.2 Vad ska uppnås?

Målet är att föreskrifterna ska vara tydliga och ensade inom de båda områdena då områdena är nära sammankopplade.

### 6.3 Vilka är lösningsalternativen?

#### 6.3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingen ändring sker kommer det att innebära att föreskrifterna fortsättningsvis kommer att se olika ut, trots att områdena är nära sammankopplade.

#### 6.3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Reglering finns redan idag i föreskrifterna och de bestämmelserna behöver fortsättningsvis finnas kvar.

### 6.3.3 Regleringsalternativ

#### **Regleringsalternativ (att en ensning genomförs för de båda områdena) - Transportstyrelsens förslag**

I regleringsalternativet föreslår vi att de båda avsnitten ensas vad gäller innehållet i avsnittens inledning, uppräkningsav definitioner och rubriksättningen.

De inledande paragraferna för de två områdena ensas så att avsnitten för direktåtkomst överensstämmer med direktanmälan. Transportstyrelsen bedömer att det inte finns något behov av att ha med ordet ”medgivande” i 2 kap. 1 § som handlar om direktåtkomst. Ordet ”medgivande” tas därför bort i 2 kap. 1 § TSFS 2015:63.

I och med att endast ordet ”tillståndshavare” behöver definieras ändras paragrafen till att vara en mening i stället för en uppräkningsav definitioner. I avsnittet för direktanmälan föreslår vi också att rubriken ”Definitioner” förs in för att överensstämma med området direktåtkomst.

Vi föreslår ändring av rubriksättning för att även där få en överensstämmelse mellan områdena. Nuvarande rubrik ”Ansökan om medgivande till direktåtkomst” ändras till ”Ansökan och beslut om medgivande m.m.”.

Transportstyrelsen bedömer att det inte handlar om några ändringar i sak utan att det är redaktionella ändringar. Transportstyrelsen bedömer att det är det enda alternativ som finns.

### **6.4 Vilka är berörda?**

De som ansöker samt de som har fått ett medgivande till direktåtkomst eller direktanmälan.

### **6.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?**

#### 6.5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 6.5.1.

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

Förslaget får inga konsekvenser för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Företag berörs om de ansöker och innehar ett medgivande om direktåtkomst och direktanmälan, men det får inga konsekvenser för dem.

### 6.5.2 Medborgare

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte påverka medborgare.

### 6.5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen behöver ändra i föreskrifterna. Stat, regioner, landsting och kommuner berörs om de ansöker och innehar ett medgivande om direktåtkomst och direktanmälan, men det får inga konsekvenser för dem.

### 6.5.4 Miljö

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte få några miljömässiga konsekvenser.

### 6.5.5 Externa effekter

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte få några externa effekter.

## **6.6 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

I det här regleringsalternativet föreslår vi att

- Formuleringar i avsnitten 2 kap. 1 § och 9 kap. 1 § TSFS 2015:63 ensas, så att avsnittet för direktåtkomst överensstämmer med direktanmälan. Ordet medgivande tas bort i 2 kap. 1 § TSFS 2015:63.
- Paragrafen avseende definitioner ändras så att den framgår i en mening istället för i en definitionslista (2 kap. 2 § TSFS 2015:63).
- Rubriksättningarna görs lika.

Förslaget innebär inga ändringar i sak utan att det är redaktionella ändringar, varför Transportstyrelsen bedömer att de inte medför några konsekvenser. Transportstyrelsen bedömer att det är det enda alternativ som finns.

### 6.7 Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	-	-	-	Företag berörs om de ansöker och innehar ett medgivande om direktåtkomst och direktanmälan.
<b>Medborgare</b>	-	-	-	Ingen påverkan.
<b>Staten m.fl.</b>	-	-	-	Transportstyrelsen behöver ändra i föreskrifterna. Stat, regioner, landsting och kommuner berörs om de ansöker och innehar ett medgivande om direktåtkomst och direktanmälan.
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Positivt för berörda parter.



## **7 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Bemyndiganden för direktåtkomst finns i 8 kap. 1 § vägtrafikdataförordningen (2019:382).

Bemyndigande för direktanmälan framgår av 15 kap. 1 § förordning (2019:383) om fordons registrering och brukande.

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

Föreskriftsförslaget går inte utöver det som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

Förslaget innehåller inga tekniska krav varför de bedöms inte omfattas av anmälningsskyldighet, enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Föreskriftsförslagen innebär inte några nya krav på tjänsteleverantörer, varför förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Förslaget innehåller inga krav som innebär reglering av yrken varför någon anmälan enligt lag (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer eller proportionalitetsprövning enligt förordning (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer inte behöver göras.

Förslaget innehåller inte några datalokaliseringskrav varför någon anmälan enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen (dataflödesförordningen) inte behöver göras.

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

Nej, ingen särskild hänsyn för tidpunkten för ikraftträdande behöver tas. Det kommer att ske särskilda informationsinsatser (internt och externt).

## 10 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.

### 10.1 Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Vi bedömer att de föreslagna ändringarna inte påverkar medborgarnas resor eller näringslivets transporter.

### 10.2 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Vi bedömer att de föreslagna ändringarna inte påverka säkerhet, miljö och hälsa.

## 11 Samråd

Föreskriftsändringarna samråds genom externremiss