

Konsekvensutredning om införande av enhetlig struktur över besiktningsteknikers identitet

Transportstyrelsens förslag:

Att införa en enhetlig struktur över besiktningsteknikers identitet som rapporteras in till vägtrafikregistret i samband med en besiktning. Identiteten ska bestå av besiktningsteknikerns personnummer alternativt samordningsnummer.

Förslaget innebär en ny föreskrift samt ändring i TSFS 2017:54, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning samt TSFS 2010:87, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning.

A. Allmänt

Bakgrund

Fordonsbesiktningens marknaden omreglerades 1 juli 2010 i och med att monopolet för att bedriva besiktningens verksamhet av fordon i Sverige upphörde. Det ansågs nödvändigt att övervaka den fria och omreglerade besiktningens marknaden varför Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) samt Transportstyrelsen tilldelades tillsynsansvar. Detta infördes i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574). Den då gällande lagen (2001:558) om vägtrafikregister, (numer ersatt av vägtrafikdatalagen (2019:369) kompletterades med bestämmelser som angav att vägtrafikregistret, i fråga om personuppgifter, ska ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för fullgörande av sådan tillsyn som avses i fordonslagen 5 kap. 3 a § i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningens organ. Det regleras i bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen (2019:382) vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret och bland annat att följande uppgifter ska antecknas:

- Besiktningstekniker som utfört och rapporterat besiktningen
- Uppgifter från besiktningens organ som behövs för fullgörande av Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen.

I förarbetena¹ angavs att en kontrollbesiktning i praktiken utförs av bara en person och att det måste kunna förutsättas att den som utför

¹ Proposition 2009/10:32

kontrollbesiktningen ska rapportera in utfallet på elektronisk väg och att det sker på ett sådant sätt att besiktningsteknikern kan identifieras i efterhand. Vidare angavs att det på så sätt blir möjligt att kunna se vilka slags fel som den enskilde besiktningsteknikern funnit för olika slags fordon och att detta har betydelse för möjligheten att fullgöra en verksam tillsyn.² Detta påpekades även av Swedac som en av remissinstanserna.³

Transportstyrelsen har reglerat att identifiering av besiktningstekniker ska rapporteras till Transportstyrelsen omedelbart efter avslutat förrättning, se Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om (TSFS 2017:54) kontrollbesiktning.

Det är i samma föreskrifter reglerat att identifiering av besiktningsteknikern ska framgå på besiktningsprotokoll som upprättas i samband med besiktning.

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Genom Transportstyrelsens tillsyn av fordonsbesiktningensmarknaden har det uppmärksamats att det rapporteras in besiktningar till vägtrafikregistret av fler besiktningstekniker (i fortsättningen kallad tekniker) än vad som finns anställda. Vid halvårsskiftet 2024 fanns det 2 255 tekniker anställda enligt uppgifter från besiktningensorganen. Under samma år rapporterades det in besiktningar från 2 648 olika identiteter av tekniker. En skillnad på närmare 400 personer.

Skillnaderna kan delvis förklaras genom viss personalomsättning hos besiktningensorganen eftersom nyanställda tilldelas en ny identitet. En annan förklaring är att det förekommer tekniker som innehar flera identiteter.

Det saknas idag en reglering kring hur identiteten för en tekniker ska utformas eller hur många identiteter en tekniker får ha. Vägtrafikregistret tillåter en inrapportering av 0 till 10 tecken och identiteten kan således bestå av exempelvis namn, registreringsnummer, bokstavskombinationer, sifferkombinationer, personnummer etc. Bristen på krav avseende både struktur och utformning gör att variationen är stor.

Vidare har vi även konstaterat att det förekommer rapportering av besiktningar till vägtrafikregistret utan att någon identifiering av teknikern har angetts.

² Prop. 2009/10:32 Fordonsbesiktning, s. 69.

³ Prop. 2000/10:32 Fordonsbesiktning, s. 67-68

Den tillsyn som Transportstyrelsen och Swedac ansvarar för fungerar inte heller fullt ut eftersom det inte alltid går att koppla en inrapporterad identitet till en individ.

Idag kan en besiktning genomföras och rapporteras även om det inte går att fastställa teknikerns identitet utifrån de uppgifter som rapporterats till vägtrafikregistret, det gäller även om teknikerns behörighet inte kan fastställas. En besiktning som rapporteras av en obehörig tekniker räknas som ogiltig enligt fordonslagen.

Den 1 april 2025 trädde en ny lag i kraft. Lag (2025:170) om skyldighet att lämna uppgifter till de brottsbekämpande myndigheterna. Lagen innehåller bestämmelser om skyldigheter för statliga myndigheter, kommuner, regioner och vissa andra att lämna uppgifter till de brottsbekämpande myndigheterna i deras brottsbekämpande verksamhet. I och med den lagen är Transportstyrelsen skyldig att lämna uppgifter till Polisen som rör besiktning. En sådan uppgift skulle kunna vara en teknikers identitet men eftersom vi i dagsläget inte har tillräcklig kontroll på den uppgiften, vem den tillhör eller att vi har den överhuvudtaget, får vi problem med att leva upp till den nya lagen.

Det har under senare tid vid flera tillfällen upptäckts oegentligheter inom besiktningens bransch. I sådana och liknande fall, är det försvärande av utredningsarbete, då Transportstyrelsen inte har uppgiften om en teknikers identitet.

2. Vad ska uppnås?

Syftet med förslaget är att Transportstyrelsen ska kunna identifiera vilken tekniker som har utfört och rapporterat en besiktning till vägtrafikregistret.

Målet med föreskriftsförslaget är också att få en enhetlig struktur av en teknikers identitet i hela besiktningens bransch. En tekniker ska inte kunna förväxlas med andra tekniker. Föreslagen reglering underlättar eventuella utredningar om misstänkta oegentligheter samt bidrar även till att förebygga dessa.

Förslaget ska även skapa förutsättningar för att i ett senare skede kunna koppla en teknikers behörighet och dess giltighet till identiteten, vilket möjliggör att en tekniker endast kan rapportera besiktningar för de behörigheter som teknikern innehar. På detta sätt säkerställs att inga obehöriga tekniker kan rapportera in besiktningar.

Förslaget kommer leda till att förutsättningarna för de brottsbekämpande myndigheterna att utreda eller lagföra brott förbättras.

Utöver detta förväntas förslaget bidra till bättre förutsättningar för en effektiv tillsyn.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs, kvarstår problematiken som beskrivs ovan, det vill säga att tillsynsarbetet delvis blir fortsatt ineffektivt. Det innebär även att vägtrafikregistret fortsättningsvis saknar uppgifter eller innehåller felaktiga uppgifter som de brottsbekämpande myndigheterna enligt den nya lagen (2025:170) har rätt att få tillgång till.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Vi ser inget alternativ till reglering som åtgärdar de problem vi vill lösa.

3.3 Regleringsalternativ

Alternativ 1 (vårt förslag)

Vi föreslår att en teknikers identitet som rapporteras in till vägtrafikregistret i samband med en besiktning (denna identitet ska inte förväxlas med den identifiering av tekniker som ska framgå av besiktningsprotokollet), ska bestå av teknikerns personnummer. Saknas personnummer, ska istället teknikerns samordningsnummer anges.

Alternativ 2

Ett annat alternativ till reglering innebär en enhetlig struktur av en bokstav- och sifferkombination som identitet av en tekniker. Detta alternativ innebär även att en tekniker endast ska inneha och använda en identitet vid upprättande av besiktningsprotokoll och rapportering av besiktningsresultatet till Transportstyrelsen.

4. Vilka är berörda?

Besiktningsorgan, Swedac, Transportstyrelsen samt brottsbekämpande myndigheter.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

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 5.1.

() 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.

Respektive besiktningsorgan kommer att behöva anpassa sina egna rutiner och eventuella IT stöd för att kunna rapportera personnumret eller samordningsnumret i samband med besiktning. Eftersom en inrapportering redan sker idag av en identitet, bedöms inte förändringen bli allt för omfattande.

Företagen är olika stora och har stor variation i antalet anställda tekniker. De använder även olika sätt att rapportera utförda besiktningar på, varför omfattningen och konsekvenserna kommer variera emellan företagen.

5.2 Enskilda

Enskilda påverkas inte av föreskriftsförslaget då förslaget är främst riktat mot besiktningsorganen och besiktningstekniker, se bilaga.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen kommer att behöva göra mindre förändringar i VTR (vägtrafikregistret) i och med regleringen. Vidare kommer förslaget innebära att informationen i VTR i större utsträckning blir korrekt avseende tekniker vilket medför att Transportstyrelsen kan lämna korrekta uppgifter till de brottsbekämpande myndigheterna och bedriva en mer effektiv tillsyn.

5.4 Miljö

Föreskriftsförslaget bedöms inte få några konsekvenser för miljön.

5.5 Externa effekter

Effekterna av förslaget kan leda till att fordon besiktas korrekt i större utsträckning, vilket i sin tur bidrar till positiva effekter inom trafiksäkerhet och miljö.

6. **Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

Transportstyrelsens bedömning är att då ett person- och samordningsnummer redan är unikt och följer individen, samt att uppgiften oavsett regeringsalternativ behövs för att identifiera teknikern, så är alternativ 1 det bästa alternativet.

Uppgiften om teknikerns identitet rapporteras redan idag och skulle med föreslagen reglering endast ersättas med teknikerns person- eller samordningsnummer (denna identitet ska inte förväxlas med den identifiering av tekniker som ska framgå av besiktningsprotokollet).

Alternativ 2 skulle innebära att en översättning av identiteten bestående av en bokstav- och sifferkombination till individens personnummer behövs, för att på så vis kunna säga vem som rapporterat in vilken besiktning som utförts, till vägtrafikregistret. I praktiken innebär det att ett nytt register behöver upprättas där dessa uppgifter hanteras och administreras. Registret behöver anpassas med olika administratörsbehörigheter för tilldelning och avslut av identiteten. Det måste finnas en dubblettkontroll så det inte förekommer fler personer med samma identitet eller att en redan använd identitet återanvänds. Registret skulle behöva administreras av både Transportstyrelsens och besiktningsorganens personal, vilket innebär att en säker identifieringslösning behöver finnas.

Att upprätta, underhålla, förvalta samt administrera ett sådant register innebär en betydligt större kostnad, både ekonomiskt och tidsmässigt för både Transportstyrelsen och besiktningsföretagen. Detta alternativ skulle även innebära att en reglering tar betydligt längre tid att införa, på grund av utvecklingen av ett sådant register med alla dess nödvändiga funktioner och säkerhetsdelar.

Utifrån att det idag saknas reglering av hur strukturen ska se ut och att den ska vara enhetlig samt att endast en identitet ska användas, ser vi det föreslagna alternativet som den lämpligaste lösningen.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndigande finns i 8 kap. 16 § fordonsförordningen.

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

Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten. Det strider inte heller mot andra internationella regler.

Förslaget innehåller inga tekniska krav. Det bedöms därför 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?

Information och samverkan kommer ske med besiktningsorganen. Ingen särskild hänsyn behöver tas för ikraftträdande.

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?

Föreskriftsförslaget bedöms inte ha någon påverkan på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreskriftsförslaget bedöms inte ha någon påverkan på hänsynsmålet.

C. Företag

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

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	<ul style="list-style-type: none"> • korrekt information om vem som rapporterat vilken besiktning till vägtrafikregistret • 	Eventuella kostnader		
Medborgare				
Staten m.fl.	<ul style="list-style-type: none"> • Korrekt information i vägtrafikregistret • Vid behov kunna identifiera vem som rapporterat en utförd besiktning • Lämna korrekta uppgifter till de brottsbekämpande myndigheterna • Möjliggöra att i framtiden koppla en teknikers behörighet till individen • Möjliggöra att i framtiden anpassa VTR att endast acceptera besiktningar från behöriga besiktningstekniker • Effektivare tillsyn 	Kostnader för anpassning av vägtrafikregistret		

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas	Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
Externa effekter	<ul style="list-style-type: none"> förebygga och förhindra försök till att begå oegentligheter förbättra möjligheterna till att utreda misstänkta brott Kan leda till att fordon besiktas korrekt i större utsträckning. 		
Totalt			

E. Förslagets proportionalitet

Förslaget bedöms vara proportionerligt då rapportering av identitet på den som utför en besiktning inte är nytt i sig. Vårt förslag är att få till en enhetlig struktur över teknikens identitet samt att endast en identitet ska användas. Vi har samverkat med besiktningens bransch.

F. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning kan ske genom Transportstyrelsens tillsyn av fordonsbesiktningens marknaden.

G. Samråd

Information och samverkan har under arbetets gång skett med besiktningens organen.

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

Kerstin Grandelius, utredare
Telefon: 010-495 55 90
E-post: kerstin.grandelius@transportstyrelsen.se

Mats Nygren, utredare
Telefon: 010-495 56 29
E-post: mats.nygren@transportstyrelsen.se

Bilaga

Integritetsanalys

1. Kartlägg personuppgiftsbehandlingen och bedöm vilket regelverk som är tillämpligt

1.1 Vilka personuppgifter kommer att behandlas och på vilket sätt kommer det att ske?

De personuppgifter som kommer behandlas rör tekniker vid besiktningsorgan. De personuppgifter som förekommer är

- Personnummer,

1.2 Vilka aktörer kommer att behandla personuppgifterna? Om det finns flera aktörer beskriv då hela flödet.

Transportstyrelsen kommer behandla personuppgifterna som rapporteras från besiktningsorganen till myndigheten och vägtrafikregistret, tillsammans med besiktningsresultatet.

1.3 Vilket regelverk är tillämpligt? Kommer personuppgiftsbehandlingen att ske utanför det område som regleras av dataskyddsförordningen, till exempel inom tillämpningsområdet för brottsdatadirektivet? Tänk på att ett förslag kan omfatta personuppgiftsbehandling inom flera regelverk.

Personuppgifterna kommer inte behandlas utanför det område som regleras av dataskyddsförordningen.

2. Kartlägg och bedöm integritetsriskerna med personuppgiftsbehandlingen

2.1 Behandlas känsliga personuppgifter, uppgifter om lagöverträdelse eller person- eller samordningsnummer?

Nej, de uppgifter som förekommer är inte sådana som räknas upp i dataskyddsförordningens artikel 9 eller 10 och alltså inte känsliga personuppgifter enligt dataskyddsförordningen. De uppgifter som kommer behandlas är dock personnummer vilket är en extra skyddsvärd uppgift enligt lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning (dataskyddslagen).

- 2.2 Behandlas andra uppgifter som innebär särskilda integritetsrisker, till exempel personuppgifter som rör enskildas privatliv, sekretessbelagda personuppgifter eller personuppgifter om barn?

Det förekommer inga uppgifter som innebär särskilda integritetsrisker utöver att Transportstyrelsen inte kan garantera att ingen med skyddade personuppgifter kommer förekomma med sitt personnummer.

- 2.3 Hur omfattande är personuppgiftsbehandlingen? • Vem eller vilka kommer att bestämma ändamål och medel för behandlingen (personuppgiftsansvarig)?

Det finns i nuläget cirka 2 000 personer registrerade som tekniker och det uppskattas ligga stadigt kring den siffran även framöver. Ändamålet för behandlingen framgår av vägtrafikdatalagen, vägtrafikdataförordningen, fordonslag samt prop.2009/10:32. Det är Transportstyrelsen som styr ändamål och medel avseende den egna registreringen och det är därmed myndigheten som är personuppgiftsansvarig för den aktuella behandlingen.

- 2.4 Vilket inflytande kommer de registrerade att ha över behandlingen och hur ser förhållandet ut till den personuppgiftsansvarige?

De registrerade kommer informeras om behandlingen av deras personuppgifter men de har inget inflytande över Transportstyrelsens behandling mer än de rättigheter som följer av dataskyddsförordningen och som Transportstyrelsen inte är förhindrad att tillmötesgå på grund utav annan lagstiftning så som arkivlagstiftning.

- 2.5 Vilka är de övergripande ändamålen med personuppgiftsbehandlingen?

Ändamålen med behandlingen är att Transportstyrelsen ska leva upp till kraven på tillsyn som finns i 5 kap. 3a § fordonslag tillsammans med bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen.

I 2 kap. 3 och 4 §§ Vägtrafikdatalagen finns även reglering kring Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i verksamhet som rör fordon. Där framgår bland annat att Transportstyrelsen får behandla personuppgifter när det är nödvändigt för att hantera frågor om besiktning och kontroll av fordon samt tillsyn av besiktningsorgan.

Syftet med behandlingen är inte att kartlägga, övervaka eller vidta åtgärder med negativa konsekvenser för den enskilde, utan att underlätta tillsynen av fordonsbesiktningsmarknaden

samt att leva upp till Lag (2025:170) om skyldighet att lämna uppgifter till de brottsbekämpande myndigheterna.

2.6 Vilken spridning kommer personuppgifterna att få?

Primärt kommer personuppgifterna endast behandlas inom en begränsad del av Transportstyrelsen och inte spridas utanför myndigheten. Det kan dock förekomma att uppgifterna begärs ut, exempelvis enligt lagen om skyldigheter att lämna uppgifter till de brottsbekämpande myndigheterna.

3. Kartlägg befintlig reglering

3.1 Kartlägg vilka rättsliga grunder enligt artikel 6.1 i dataskyddsförordningen som kan ge stöd för den behandling som krävs enligt förslaget. Tänk på att göra denna bedömning för alla inblandade aktörer, det vill säga för alla som ska behandla personuppgifter till följd av förslaget.

Transportstyrelsen har sin rättsliga grund i art 6.1 e. Behandlingen är nödvändig som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning. I enlighet med art 6.3 ska den rättsliga grunden fastställas i nationell rätt. Transportstyrelsens skyldighet att utöva tillsyn över aktuell besiktningsverksamhet följer av 5 kap. 3 a § fordonslagen.

3.2 Vilken verksamhetsreglering och personuppgiftsreglering finns för de inblandade aktörerna?

Fordonslagen och Fordonsförordningen vad gäller verksamhetsreglering och Vägtrafikdatalagen och Vägtrafikdataförordningen vad gäller personuppgiftsreglering.

3.3 Vilken reglering kan ge stöd för informationsutbyte mellan de inblandade aktörerna?

Det informationsutbyte som sker är när Transportstyrelsen får del av uppgifterna från besiktningsorganen i enlighet med TSFS 2017:54 samt TSFS 2010:87. Inget informationsutbyte utöver detta.

4. Behovet av ny reglering

4.1 • Finns det rättslig grund enligt artikel 6 i dataskyddsförordningen för personuppgiftsbehandlingen?

Ja

4.2 • Finns det stöd i artikel 9 för behandling av känsliga personuppgifter?

Inga känsliga personuppgifter behandlas.

- 4.3 • Finns det stöd för behandling av personuppgifter som rör lagöverträdelser?

Behandlas ej

- 4.4 • Finns det behov av stöd för vidarebehandling av personuppgifter (artiklarna 5.1 b och 6.4 i dataskyddsförordningen)?

Nej

- 4.5 • Behövs det undantag enligt artikel 23 i dataskyddsförordningen?

Nej

5. Slutlig proportionalitets- och nödvändighetsbedömning

När man gjort en bedömning av hur den kompletterande regleringen bör utformas behöver man göra en samlad proportionalitets- och nödvändighetsbedömning av förslagen enligt såväl EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna som dataskyddsförordningen.

- Motiveras förslagen av mål av allmänt samhällsintresse (artikel 52.1 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna)? • Finns det mindre ingripande sätt att nå målen?
- Är behandlingen av personuppgifter ägnad att uppnå de uppställda målen av allmänt samhällsintresse?
- Står de behov som motiverar personuppgiftsbehandlingen i rimlig proportion till intrånget i den personliga integriteten?

- 5.1 Behövs ytterligare reglering för att stärka skyddet för den personliga integriteten? Gå då tillbaka till steg 6

Det är reglerat i fordonslagen att Transportstyrelsen och Swedac utövar tillsyn över besiktningsverksamheten. För att Transportstyrelsen ska kunna utföra sitt uppdrag på ett ändamålsenligt sätt behöver myndigheten ha kontroll över aktiva tekniker och kunna koppla en tekniker till en utförd besiktning. De uppgifter Transportstyrelsen registrerar är av mindre känslig karaktär, även om uppgifterna är skyddsvärda, och det rör sig om ett mindre antal personuppgifter om varje enskild registrerad. Transportstyrelsen ser inte att det finns ett mindre ingripande sätt att nå det aktuella målet och myndigheten anser att behovet av aktuell behandling står i proportion till intrånget i den personliga integriteten.