

Datum
2018-08-09Dnr/Beteckning
TSG 2018-1725Ert datum
2018-04-23Er beteckning
N2018/02625/MRTRegeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholmn.registrator@regeringskansliet.se
marie.egerup@regeringskansliet.se

Remittering av förordningsändringar med anledning av ny vägtrafikdatalag m.m.

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen. När det gäller vägtrafikdataförordningen har vi dock ett flertal synpunkter. Främst gäller dessa sökbegreppen, såväl i vägtrafikregistret som i andra gemensamt tillgängliga uppgifter. Det finns behov av fler sökbegrepp än vad som följer av förslaget. Ytterligare sökbegrepp behövs dels generellt för samtliga verksamheter, dels för vissa särskilt angivna verksamheter eller för vissa särskilt angivna ändamål.

Begränsningen av tillåtna sökbegrepp är också ett hinder för Transportstyrelsens egen uppföljning, utvärdering, utredning, utveckling och kvalitetssäkring, samt för ett preventivt och effektivt trafiksäkerhetsarbete. Det är svårt att på förhand ange exakt vilka sökbegrepp som behövs för att göra de sammanställningar av uppgifter som behövs för dessa ändamål. Vi anser att det är självklart att den här verksamheten ska kunna bedrivas på myndigheten. Vi föreslår därför att sökbegrepps begränsningarna enligt 4 kap. 1–4 och 8 §§ inte ska gälla när vi behöver söka fram uppgifter för de nämnda ändamålen.

Därutöver rör flertalet synpunkter bilagorna som reglerar vad som ska registreras i vägtrafikregistret. Förutom en generell uppdatering genom både tillägg och borttagande av uppgifter, avser flera tillägg det som vi i dag registrerar i det s.k. utbildarregistret och som framöver ska omfattas av vägtrafikregistret.

Som vi tidigare framfört kan de tillkommande kostnaderna inte hanteras inom befintliga finansiella ramar.

Transportstyrelsens synpunkter

Författningsförslag

Vägtrafikdataförordning

3 kap.

V kan konstatera att det förekommer informationsmängder inom vägtrafikregistret som är oreglerade när det kommer till gallring, t.ex. för områdena fordonsskatt och saluvagnsskatt, auktoriserade skrotare samt utbildningsverksamhet.

Vi anser att kapitlet och bilagorna generellt saknar en enhetlig struktur för de olika verksamheterna när det gäller bevarande och gallring. Exempelvis borde gallringsbestämmelser för registrerade personer som avlidit regleras i samma bestämmelse, istället för som nu i flera olika.

11 §

I sista stycket hänvisas till att det finns ytterligare bestämmelser om gallring i bilaga 2 punkt 3 och 4. Punkten 4 innehåller dock inga gallringsbestämmelser varför den hänvisningen bör tas bort.

15 § första stycket

Vi kan inte uppfylla kravet i första meningen eftersom vi inte har något register på vilka företag som omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna eller inte. De företag som vi har registrerat i vägtrafikregistret har i vart fall omfattats av kör- och vilotidsbestämmelserna eftersom vi genomfört en kontroll på dem, och de uppgifter som hör till det kontrollförfarandet omfattas av bestämmelserna om bevarande och gallring i bilaga 4. Första meningen bör därför tas bort.

4 kap.

1 §

I punkten 1 bör ”registreringen av fordon...” ändras till ”registreringen av *fordonsuppgifter...*” för att även täcka in saluvagnskyltar.

Därutöver behöver följande sökbegrepp införas:

- *postnummer*, dock endast för ändamålet att göra sådana sammanställningar av uppgifter som säljs i enlighet med Transportstyrelsens instruktion,
- *sökning på del av registreringsnummer*,
- *bilmärkeskod*,
- *särskilt identifikationsnummer eller del av sådant nummer*.

Det finns behov att kunna använda postnummer som sökbegrepp när Transportstyrelsen säljer uppgifter om fordonregistrering i vägtrafikregistret i enlighet med 9 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. Myndigheter, företag och enskilda kan köpa uppgifter t.ex. för statistikändamål eller direkt marknadsföring. Om postnummer inte kan användas som sökbegrepp kan vi endast avgränsa på kommunnivå, vilket innebär att vi då i många fall tillhandahåller fler uppgifter än vad som efterfrågas vilket är oönskat ur ett integritetsperspektiv. Tekniskt finns i dag möjligheten att söka på postnummer. Användningen av postnummer som sökbegrepp kan dock innebära vissa potentiella risker för den personliga integriteten även om det endast tillåts för verksamheten fordonregistrering. Detta på grund av vägtrafikregistrets nuvarande tekniska konstruktion med ett gemensamt adressregister för samtliga verksamheter. Därför bör det vara en särskild avgränsning för detta sökbegrepp på så sätt att det anges att sökbegreppet postnummer endast får användas för ändamålet att sälja uppgifter om fordonregistrering enligt försäljningsmandatet i vår instruktion.

I vår uppdragsverksamhet har vi även behov av att söka på del av registreringsnummer. Det gäller i ärenden där Polismyndigheten har mottagit vittnesuppgifter om till exempel fordon ABC*** och behöver vår hjälp att ta fram uppgifter om fordon med dessa egenskaper. Det finns även behov av att söka på bilmärkeskod. Transportstyrelsen äger inte uppgiften om bilmärkeskod utan får uppgiften från Trafikförsäkringsföreningen. Vi förser sedan försäkringsbolagen med den uppgiften som då använder den för att kunna beräkna försäkringspremier.

Ett särskilt identifikationsnummer regleras i 10 kap. 11 § FVTR.

I punkten 2 bör det även vara möjligt att söka på *landskod i kombination med registreringsnummer*, då en parkeringsanmärkning också kan utfärdas för fordon som inte är registrerade i Sverige. Se motsvarande skrivning som finns för trängselskatt och infrastrukturavgift.

2 §

I punkten 1 a) behöver följande sökbegrepp införas:

- *körkortnummer*,

Detta i enlighet med bilaga 1 i direktiv 2006/126/EG, där det regleras vilka uppgifter som ska påföras det fysiska körkortet, i detta fall punkten 5 på körkortet. I Sverige använder vi personnummer i det fältet som dock i detta sammanhang är ett körkortnummer. Detta nummer används i Resper för utbyte av information mellan länderna.

I punkten 1 b) bör *ADR-intyg* flyttas till en egen punkt då den hör till yrkesmässig trafik i enlighet med uppdelningen i bilaga 2, 3.4 Yrkesmässig trafik och taxitrafik.

I punkten 1 b) behöver följande sökbegrepp införas:

b) ..., *utbildningsanordnare och rapportör*, dock endast när sökning behöver ske för Transportstyrelsens tillsyn av trafikskolor och andra utbildningsanordnare.

Vid vår tillsyn av trafikskolor och andra utbildningsanordnare behöver utsökningar ur behörighetsdelen av vägtrafikregistret ske med sökbegreppen utbildningsanordnare och rapportör. Av integritetsskäl bör det dock i bestämmelsen särskilt anges att sökbegreppen endast får användas för detta ändamål.

I punkten 3 d) behöver begreppet "körkortets referensnummer" ändras till "*körkortsnummer*". Se ovan under punkten 1 a). Referensnummer i körkortssammanhang är ett annat nummer på körkortet (punkten 4d) som är sekretessbelagt och inte ska sammanblandas med körkortsnummer.

Därutöver behöver följande sökbegrepp införas:

e) *namnet på den stat som utfärdat utländskt förarkort med svenskt körkortsnummer*,

f) *rapporterande stat av ändrad kortstatus, eller*

g) *utfärdandeorsak*

Sökbegreppen behövs för att kunna förmedla fråga och svar via Tachonet enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/68, i dess lydelse enligt förordning (EU) 2017/1503. Under punkten f) om kortstatus kommer endast status "ersatt" att framgå. För att kunna följa upp anledningen till att vi utfärdar ersättningskort behöver vi även punkten g) om utfärdandeorsak, dvs. förlorade/stulna/ej fungerande. Det är viktigt att kunna följa upp på vilken grund ersättningskort utfärdas för att kunna se om någon anledning oväntat ökar, om exempelvis antalet förlorade kort ökar drastiskt är det viktigt att vi vet om det utifrån ett säkerhetsperspektiv, då användningen av förlustanmälda färdskrivarkort är ett sätt att manipulera färdskrivarsystemet.

I punkten 4 behöver följande sökbegrepp införas: "registreringen av yrkeskompetens användas personnummer, samordningsnummer, serienummer, *utbildningsanordnare eller rapportör*".

3 §

I punkten 1 a) behöver följande sökbegrepp införas:

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn, *skolenhetskod, trafikskolekod, ort, län, förarprovarkod, utbildningsplats, provplats,*

Tilläggen avser det som vi i dag registrerar i det s.k. utbildarregistret och som framöver ska omfattas av vägtrafikregistret. Trafikskolekoden anger den specifika utbildningsplatsen när trafikskolan bedriver verksamhet på flera ställen under ett och samma organisationsnummer. Begreppet utbildningsplats innebär motsvarande när utbildning bedrivs av andra aktörer än trafikskolor. Sökbegreppen är nödvändiga för vår tillsyn. Uppgifterna används även som underlag för att kunna publicera en förteckning på vår webb där medborgaren kan söka fram alla utbildare för t.ex. introduktionsutbildning i ett visst län.

4 §

I punkten 1 behöver följande sökbegrepp införas:

e) *ärendetyp, trafikslag, verksamhetstyp, datum för beslut, beslutstyp,*

f) *antal kontrollerade arbetsdagar för förare, antal förare, antal fordon, antal överträdelser,*

g) *kontrollperiod, datum för laga kraft för överträdelser, antal ärenden då företagskontroll inte kunnat genomföras, sanktionsavgift, eller*

h) *ärendenummer, och*

Uppgifterna registreras av handläggare i Transportstyrelsens interna system Överträdelsewebben, vilket är ett användargränssnitt för att registrera uppgifter om överträdelser i vägtrafikregistret. Uppgifterna enligt punkterna e) och f) behövs för att uppfylla krav på statistik om kontroll av kör- och vilotider till kommissionen. Se artikel 17.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

Uppgifterna enligt punkten g) behövs för vår interna uppföljning och statistikuttag gällande kontroll av kör- och vilotider. Se dock förslag nedan om utökade sökmöjligheter för dessa ändamål. Uppgiften enligt punkten h) behövs av administrativa skäl för att kunna söka fram och uppdatera uppgifter om rätt ärende i Överträdelsewebben.

I punkten 2 ska hänvisningen ändras till bilaga 4 punkt 3. Om föreslagen ändring nedan genomförs, om att punkten om redovisningscentraler ska flyttas till bilaga 3, ska dock punkten 2 flyttas till 3 § och hänvisningen ändras till bilaga 3, punkt 2.1 eller 4.2.

5 §

Ett tillägg behöver göras i andra stycket punkten b) slag av överträdelse *och datum för laga kraft av avgörande avseende överträdelsen.* Tillägget behövs med anledning av den rapporteringsskyldighet som innebär att vi ska

rapportera hur många överträdelser vi har tagit emot och skickat till respektive medlemsstat per tvåårsperiod. Se artikel 26.1 e) i förordning (EU) 1071/2009. Uppgiften finns redan införd i bilaga 3.

Tillägg behöver även göras med en ny punkt d) med sökbegreppen *destinationsland* och *giltighet av tillstånd*. Tilläggen behövs med anledning av den rapporteringsskyldighet som följer av artikel 28.1 i förordning (EU) 1073/2009.

Behov av utökade sökbegrepp för vissa ändamål

Begränsningen av tillåtna sökbegrepp både vad gäller vägtrafikregistret och andra gemensamt tillgängliga uppgifter är ett hinder för Transportstyrelsens egen uppföljning, utvärdering, utredning, utveckling och kvalitetssäkring, samt för ett preventivt och effektivt trafiksäkerhetsarbete. Begränsningen kan också bli ett hinder för forskningsinstitut och andra som behöver underlag till olika typer av undersökningar, ofta på uppdrag av regeringskansliet.

Det låter sig inte göras att på förhand ange exakt vilka sökbegrepp som behöver användas för att göra de sammanställningar av uppgifter i vägtrafikregistret och andra gemensamma uppgiftssamlingar som behövs för dessa ändamål. Det går helt enkelt inte att en gång för alla slå fast samtliga framtida behov. Behovet finns inom samtliga de verksamheter som styrs av vägtrafikdatalagens och vägtrafikdataförordningens bestämmelser.

Vi anser att det är självklart att den här verksamheten ska kunna bedrivas på myndigheten. Därför föreslår vi att sökbegrepps begränsningarna enligt 4 kap. 1–4 och 8 §§ inte ska gälla när Transportstyrelsen behöver söka fram uppgifter för de ovan angivna ändamålen. Eftersom dessa sökningar endast kan göras på myndighetens eget initiativ så bör det inte innebära någon risk för enskildas personliga integritet. Vilka sammanställningar som kan anses vara sådana potentiella allmänna handlingar som kan begäras ut med stöd av offentlighetsprincipen kommer alltså att begränsas av sökbegreppen enligt 1–4 §§. Tillämpliga sekretessbestämmelser bör erbjuda ett tillräckligt skydd för enskilda när det gäller sådana redan gjorda sammanställningar som gjorts enligt 5 § och i den mån som dessa kan ha blivit allmänna handlingar. Sammantaget kan i vart fall den ökade risk för intrång i den personliga integriteten som kan uppstå anses vara proportionerlig i förhållande till ändamålen och nyttan.

Förslagsvis så ändras därför 4 kap. 5 § på följande sätt:

5 § Om det behövs för uppföljning eller utvärdering av Transportstyrelsens verksamhet ~~avseende tillstånd eller taxiförarlegitimation~~ eller för att lämna ut uppgifter avseende sådan verksamhet till

1. riksdagen eller regeringen, eller

2. en utländsk myndighet, ett EU-organ eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet av uppgifterna sker i enlighet med Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, en internationell konvention som Sverige har tillträtt eller ett av riksdagen godkänt avtal med en främmande stat eller en mellanfolklig organisation, får vid sökning i vägtrafikregistret *även andra sökbegrepp användas, än vad som anges i 1–4 §§.*

a) ~~gott anseende,~~
b) ~~slag av överträdelse,~~
c) ~~återkallelse, tillfällig indragning, varning, olämplighetsförklaring, omprövning eller grund för åtgärden.~~

En motsvarande bestämmelse föreslås införas i 4 kap. 8 §, se nedan.

6 §

Hänvisningen ska ändras till 8 kap. 2 §.

7 §

Andra stycket behöver kompletteras med en ny punkt 3 med sökbegreppet ”belopp”.

Vi behöver kunna urskilja belopp och minimera informationsmängden för att underlätta vår handläggning av bland annat skatte- och avgifts-ärenden. Avgifterna på körkortsområdet registreras också i vägtrafikregistret och även där behövs beloppet som sökbegrepp.

8 §

Första stycket

Som nämnts ovan behöver vi kunna söka ut uppgifter bland annat för vår egen uppföljning och utvärdering samt för att kunna eftersöka ärenden på grund av förfrågningar från sökanden. Vi har redan nu kunnat konstatera att vi har behov av många fler sökbegrepp än vad som föreslås. En heltäckande analys har inte låtit sig göras inom tidsramen för denna remiss varför vi kan komma att se behov av att införa ytterligare sökbegrepp framöver.

I första stycket behöver följande sökbegrepp införas:

- *ärendetyp,*
- *ärendemening och del av ärendemening,*
- *beslutstyp,*
- *beslutsdatum,*
- *bevakningsdatum,*
- *datum då ärendet avslutades,*
- *datumintervall utifrån ärendets status,*

Därutöver behöver även följande sökbegrepp införas:

- *belopp,*
- *beteckning på skylt,*
- *handläggares namn, del av namn eller initialer, organisatorisk tillhörighet,*

Även i våra gemensamt tillgängliga uppgifter behöver vi kunna söka på belopp. För att inkludera både skylt för beskickningsfordon (diplomat) och personlig skylt behöver sökbegreppet beteckning på skylt läggas till. Begreppet omfattas redan av bilaga 1. Även om handläggares namn kan anses ingå i punkten 2, om namn, anser vi att det är tydligare att ha två olika punkter för att skilja på sökning på medborgare respektive våra medarbetare.

Ett par kompletteringar av redan föreslagna sökbegrepp behöver göras i första stycket i punkten 4 ”ärendenummer, diarienummer *eller del av sådant nummer*” och punkten 8 ”fordons registreringsnummer *eller del av registreringsnummer*”.

Andra stycket

I andra stycket behöver ett flertal sökbegrepp införas. Detta pekar tydligt på vårt behov av utökade sökbegrepp för vissa ändamål, se förslag nedan.

I andra stycket, punkten 1, behöver följande sökbegrepp införas:

- *särskilt identifikationsnummer eller del av sådant nummer,*
- *fabrikat och fabrikatskod,*
- *del av ett fordonsidentifieringsnummer,*
- *beteckning på saluvagnsskylt, del av beteckning på saluvagnsskylt,*
- *land, landskod,*
- *ursprung,*
- *importdatum.*

I andra stycket, punkten 2, behöver följande sökbegrepp införas:

- *utbildningsanordnare, kontaktperson, trafikskolekod, aktiv trafikskola,*
- *avbrutet prov, provtyp, provort, fordonstyp, provpunkt, provanordnare, kontor,*

Beroende på vilken detaljeringsnivå som är nödvändig skulle dessa alternativa sammanfattande sökbegrepp kunna användas:

- *utbildningsanordnare,*
- *provuppgifter,*

Uppgifterna finns i dag i den s.k. statistikdatabasen som innehåller uppgifter om provstatistik för förarprovare och utbildningsanordnare och är ett grundläggande underlag vid vår tillsyn.

I andra stycket, punkten 3, behöver följande sökbegrepp införas:

- *uppgift om installation och besiktning av taxameterutrustning,*
- *typ av brist, inklusive datum för bristen, vid överföring av taxameteruppgifter*

Dessa uppgifter behöver kunna sökas ut för att avgöra vilka taxiföretag som har sådana brister i sin överföring av taxameteruppgifter att vi behöver starta ett tillsynsärende. Se 4 kap. 2 § punkt 4 i taxitrafiklagen.

Behov av utökade sökbegrepp för vissa ändamål

Även vad gäller sökning i gemensamt tillgängliga uppgifter så har Transportstyrelsen behov av att kunna göra olika typer av sammanställningar för ändamålen uppföljning, utvärdering, utredning, utveckling och kvalitetssäkring, samt för ett preventivt och effektivt trafiksäkerhetsarbete. Med hänvisning till de skäl som anförts ovan i anslutning till 4 kap. 5 § föreslår vi därför att det i 8 § läggs till ett fjärde stycke av följande lydelse:

Om det behövs för uppföljning eller utvärdering av Transportstyrelsens verksamhet får även andra sökbegrepp användas, än vad som anges i första och andra stycket.

5 kap.

3 §

I bestämmelsen bör anges att registerutdraget endast får lämnas ut till den *skattskyldige*. Det finns fordon där två personer är registrerade. Till exempel så kallade leasingfordon, där det både finns en registrerad leasingägare och en registrerad brukare, eller fordon som ägs av en underårig, där den underåriga är registrerad som ägare och en förmyndare är registrerad som ansvarig för bland annat skatter och avgifter för fordonet. Även om *den registrerade* i det här fallet avser just den skattskyldige, så bör det, med tanke på den sekretess som gäller för uppgifter om trängselskatt, uttryckligen framgå att utdraget endast ska lämnas ut till den skattskyldige själv.

5 §

Av samma skäl som den ovan föreslagna ändringen av 3 § så bör det i 5 § anges att utdraget endast får lämnas ut till den *avgiftsskyldige*, eftersom även uppgifter om infrastrukturavgift omfattas av sekretess.

8 §

Ett par kompletterande ord behöver skrivas in: ”Ett registerutdrag som avser uppgifter om yrkestrafik, taxitrafik, biluthyrning, redovisningscentraler för

taxitrafik eller utbildningsverksamhet...”. Samma komplettering bör göras i punkten 1.

Därutöver bör hänvisningen i första meningen ändras. I förslaget hänvisas bland annat till bilaga 2 punkt 3 och 4. Punkten 3 rör dock taxiförarlegitimation som är en behörighet och därmed bör omfattas av 5 kap. 6 §, eller troligen hellre en egen ny bestämmelse under rubriken ”*Verksamheten avseende behörigheter*”. Punkten 4 är också en behörighet och bör därför flyttas. En följdändring blir att punkten 2 i andra stycket, som rör taxiförarlegitimation, behöver flyttas.

Det saknas hänvisning till bilaga 2 punkt 5, om yrkeskompetensbevis, som även de omfattas av ändamålet behörigheter.

10 §

Ett par kompletterande ord behöver skrivas in: ”...vid handläggning av ett ärende om yrkestrafik, taxitrafik, biluthyrning, redovisningscentraler för *taxitrafik* eller utbildningsverksamhet...”.

12 §

Återkallelse bör läggas till i enlighet med artikel 15 i direktiv 2006/126/EG (avser Resper).

14 §

Med tanke på att det i utkastet till lagrådsremiss föreslås att vissa utpekade myndigheter ska få direktåtkomst till körkortsfotografier bör denna bestämmelse omformuleras så det tydligt framgår när det rör direktåtkomst eller inte.

6 kap.

7 §

Ett körkort gäller inte om körkortsinnehavet varit förenat med villkor om alkohol och villkorstiden löpt ut. Se 3 kap. 13 § 6 körkortslagen. Regler för utfärdande av nytt körkort efter en sådan villkorstid ändras från den 1 mars 2019 genom ändring (SFS 2018:86) i körkortslagen. Då upphör bland annat krav på körkortstillstånd varför någon prövning av de personliga förhållandena inte kommer att ske. Det kan innebära att det uppstår ett glapp mellan villkorstidens slut och tidpunkten för utfärdandet där vi inte får någon underrättelse. En ny punkt bör därför läggas till som avser just denna situation. Ikraftträdande bör dock vara den 1 mars.

8 kap.

1 §

Hänvisningen i punkten 2 bör även inkludera punkt 5 i bilaga 2, dvs. provverksamhet för yrkesförarkompetens.

Det bör även finnas ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgift för direktåtkomst och informationsförmedling. Förslagsvis genom ett tillägg i punkten 5, alternativt genom ett tillägg i 2 §.

Det saknas i dag ett uttryckligt bemyndigande att ta ut avgift för direktåtkomst till uppgifter i vägtrafikregistret, eller för informationsförmedlingen. Under förutsättning att tillhandahållandet av uppgifter genom direktåtkomst är av ”mindre omfattning” kan avgift visserligen tas ut med stöd av 4 § 8 avgiftsförordningen, men ett särskilt och tydligt bemyndigande att meddela föreskrifter om avgift i dessa fall vore att föredra. Jämförelsevis så har Kronofogdemyndigheten ett särskilt bemyndigande att fastställa avgift för direktåtkomst till utsoknings- och indrivningsdatabasen. Se 18 § förordningen (2001:590) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet.

Övergångsbestämmelser

Vi har noterat att det saknas förslag till övergångsregler till de nya förordningsbestämmelserna. Det har heller inte kommenterats i remitteringspromemorian. Det kan behöva klargöras i det fortsatta arbetet vad som gäller för ärenden som kommit in före de nya bestämmelserna träder i kraft men som avgörs efter. I förslaget till vägtrafikdatalag finns övergångsbestämmelser vad gäller ärenden avseende en begäran om rättelse av en uppgift om vem som är registrerad ägare, samt vid överklagande av sådana ärenden. Enligt den huvudregel som anses gälla inom det förvaltningsrättsliga området ska de nya bestämmelserna tillämpas när det saknas övergångsbestämmelser. Men är avsikten här att de nya bestämmelserna ska tillämpas i övriga typer av ärenden, även om ärendet i fråga har inletts innan de nya bestämmelserna trädde i kraft?

Övrigt

Vi saknar något i förordningen om Trafikverkets åtkomst till körkortsfotografier. Se Transportstyrelsens remissvar (TSG 2018-354) på utkast till lagrådsremissen Vägtrafikdatalag, punkten 7.11.3.

Bilaga 1

Vi har noterat att rubriksättningen är olika för olika områdena. Punkten 5, som avser uppgifter om infrastrukturavgifter, har med en laghänvisning medan övriga områden inte har det.

1. Identitetsuppgifter

s. 19 För fysiska personer, ser vi ett behov av att lägga till ”*särskild postadress*” i uppräkningslistan. Den uppgiften registreras i dag när det gäller fysiska personer. En person kan anmäla till Skatteverket att man vill ha en särskild postadress. Det är en annan adress än folkbokföringsadressen dit man vill att posten ska delas ut (t.ex. en boxadress).

2.1 Fordon

s. 20 Begreppet ”årsmodell” bör ändras till ”*fordonsår*”. Fordonsår beräknas utifrån årsmodell (om detta är angivet av fordonstillverkaren), tillverknings-tidpunkt eller tidpunkt för första ibruktagande och används för att beräkna t.ex. besiktningssbefrielse. En följdändring behöver då göras även i sista meningen i avsnittet.

2.3 Allmänt

s. 20 Två tillägg bör göras med ”*försäkringsbolagskod*” och ”*datum för när försäkringen upphörde*”. Det är uppgifter som redan i dag finns i vägtrafikregistret.

2.6 Tillfällig registrering

s. 22 Även här bör två tillägg göras med ”*försäkringsbolagskod*” och ”*datum för när försäkringen upphörde*”.

2.7 Ursprungskontroll

s. 22 Två tillägg bör göras under stycket ”Allmänna uppgifter” med ”*avskrivning*” och ”*avslag*”. Även dessa former av beslut förekommer i ärendehandläggningen.

4.1 Passagen

s. 23 Ett tillägg bör göras med ”*fotografisk bild*”. Bilderna utgör ett grundläggande underlag för att kunna fatta beslut.

5.1 Passagen

s. 24 Även här bör ett tillägg göras med ”*fotografisk bild*”.

5.2 Beslut om infrastrukturavgifter på väg

s. 24 Rubriken ”Beslut om infrastrukturavgifter på väg” bör kompletteras till ”Beslut om infrastrukturavgifter på väg *och tilläggsavgift*”. Jfr avsnitt 4.2.

6. Övrigt

s. 24 Avsnittet behöver kompletteras med tre tillägg: *”fordonsskatt, saluvagnsskatt, vägavgift”*.

Bilaga 2

Ett flertal uppgifter kan tas bort då de registreras i Transportstyrelsens ärendehanteringssystem. Vi kan inte se någon anledning att även registrera uppgifterna i vägtrafikregistret. Dessa uppgifter tas upp nedan med referensen ”(w3d3)”.

2.1 Körkort

s. 26 ”Uppgift om genomförd introduktionsutbildning” bör kompletteras till *”Uppgift om genomförd introduktionsutbildning, datum för genomförd utbildning och rapportering. Utbildningsanordnare och rapportör som rapporterat utbildningen enligt 4 kap. 8 a § körkortsförordningen (1998:980)”*.

2.3 Förarprov

s. 30 ”Uppgift om genomfört kunskaps- eller körprov enligt 2 kap. 7 a § eller 3 kap. 4 § körkortslagen (1998:488)” bör kompletteras till *”Uppgift om genomfört kunskaps- eller körprov enligt 2 kap. 7 a § eller 3 kap. 4 § körkortslagen (1998:488), datum för genomfört prov och rapportering. Utbildningsanordnare inom gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning”*.

I vår tillsyn behöver vi kunna kontrollera att förarprovaren varit delaktig i elevens utbildning och att endast behöriga elever har examinerats.

s. 31

Nedanstående tillägg behöver göras för vi i vår tillsyn över utbildningsanordnarna ska kunna kontrollera bland annat vem som rapporterats, när det är rapporterat och av vem.

”Uppgift om genomförd riskutbildning” bör kompletteras till *”Uppgift om genomförd riskutbildning, behörighet, typ av utbildning och datum för genomförd utbildning och rapportering. Utbildningsanordnare och rapportör som rapporterat utbildningen enligt 4 kap. 14 § körkortsförordningen (1998:980)”*.

”Uppgift om genomförd utbildning eller genomfört kunskapsprov enligt 7 eller 9 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar” bör dels kompletteras, dels delas upp på två stycken:

”Uppgift om genomförd utbildning, behörighet, lärare (avser förarbevis) och datum för genomförd utbildning och rapportering. Utbildningsanordnare och rapportör som rapporterat utbildningen enligt 7 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar”

”Uppgift om genomfört kunskapsprov, *behörighet, den som förrättat kunskapsprovet och datum för genomfört kunskapsprov och rapportering. Provanordnare och rapportör som rapporterat kunskapsprov* enligt 9 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar”.

2.5 Övrigt

s. 32 ”*Avgift*” bör läggas till. Se 4 kap. 7 § 1.

3.1 Taxiförarlegitimation

s. 33

”Begäran om förhandsbesked och beslut med anledning av begäran” bör ändras till ”*Beslut om förhandsbesked*” (w3d3). Därmed bör även tillhörande gallringsbestämmelse tas bort ”Uppgift om begäran ska gallras när beslut meddelats”.

”Ansökan om taxiförarlegitimation och beslut med anledning av ansökan” bör ändras till ”*Beslut om taxiförarlegitimation*” (w3d3). Därmed bör även tillhörande gallringsbestämmelse tas bort ”Uppgift om ansökan ska gallras när beslut meddelats”.

”Uppgift om genomfört skriftligt prov i yrkeskunnande enligt 2 kap. 8 § första stycket eller yrkeskompetens enligt 3 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211)” bör ändras till ”Uppgift om genomfört skriftligt prov i yrkeskompetens enligt 3 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211)”. Uppgiften om yrkeskunnande bör tas bort då den är dubbelreglerad, se avsnitt 3.4.

s. 34

”Omprovning av innehav av taxiförarlegitimation” bör tas bort (w3d3).

”Ansökan om undantag enligt 8 kap. 7 § 2 taxitrafikförordningen (2012:238) och beslut med anledning av ansökan” bör tas bort (w3d3).

”Överklagande av beslut” bör tas bort (w3d3).

3.2 Belastningsuppgifter som avser taxiförarlegitimation

s. 35 ”Anmälan av läkare enligt 3 kap. 5 § taxitrafiklagen (2012:211)” bör tas bort (w3d3).

3.4 Yrkesmässig trafik och taxitrafik

s. 35 Vi föreslår att ”(*ADR-intyg*)” läggs till sist efter uppgiften ”Innehav av intyg om förarutbildning för transport av farligt gods enligt lagen (2006:263) om transport av farligt gods och uppgifter som rör ett sådant intyg”. Jfr sökbegreppet ADR-intyg i 4 kap. 2 § 1 b).

4. Färdskrivarkort

s. 36 ”Ansökan om färdskrivarkort och beslut med anledning av ansökan” bör tas bort då den är dubbelreglerad, se raden under.

5.1 Yrkeskompetensbevis

s.37 ”Uppgift om genomförd utbildning, transportslag, typ av utbildning och datum för genomförd utbildning. Utbildningsanordnare som rapporterat utbildningen enligt 5 kap. 6 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens” bör kompletteras med ”Uppgift om genomförd utbildning, transportslag, typ av utbildning och datum för genomförd utbildning *och rapportering*. Utbildningsanordnare *och rapportör* som rapporterat utbildningen enligt 5 kap. 6 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens”.

Bilaga 3

Ett flertal uppgifter kan tas bort då de registreras i Transportstyrelsens ärendehanteringssystem. Vi kan inte se någon anledning att även registrera uppgifterna i vägtrafikregistret. Dessa uppgifter tas upp nedan med referensen ”(w3d3)”.

1. Identitetsuppgifter

s. 40 Följande uppgifter bör läggas till sist i första stycket

”

I fråga om yrkesmässig trafik ska även landskod antecknas
I fråga om utbildning ska även skolenhetskod, filialnummer, trafikskolekod, förarprövarkod, utbildningsplats, provplats, e-postadress, telefonnummer och län antecknas”

Följande uppgift bör läggas till sist i andra stycket

”

– födelseort (om yrkesmässig trafik)
– *behörighet (avser personer i punkt 5.2)”*

Tilläggen i det första stycket avser det som vi i dag registrerar i det s.k. utbildarregistret och som framöver ska omfattas av vägtrafikregistret. Tillägget i det andra stycket avser de olika utbildningsbehörigheter som är kopplade till olika roller i punkten 5.2.

2.1 Tillstånd

s. 40 ”*Ansökan om*

- yrkestrafiktillstånd,
- taxitrafiktillstånd,
- tillstånd till biluthyrning,
- gemenskapstillstånd enligt

1. förordning (EG) nr 1072/2009, eller
2. förordning (EG) nr 1073/2009,

- linjetrafiktillstånd inom EES enligt 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210), eller
- transporttillstånd enligt 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen avseende persontransporter”

bör ändras till ”*Beslut om....*” (w3d3). Med denna ändring kan nästa uppgift ”Beslut med anledning av ansökningarna enligt ovan” tas bort (w3d3).

Tillägg behöver göras i punkten 2. ”förordning (EG) nr 1073/2009,

- linjetrafiktillstånd inom EES enligt 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210), eller...”
 - *destinationsland,*
 - *giltighet av tillstånd*

Tilläggen behövs med anledning av den rapporteringsskyldighet som följer av artikel 28.1 i förordning (EU) 1073/2009.

s. 41

”Underrättelse enligt artikel 4.4 i förordning (EG) nr 1071/2009 och beslut med anledning av underrättelsen” bör ändras till ”*Beslut med anledning av underrättelse enligt artikel 4.4 i förordning (EG) nr 1071/2009*” (w3d3).

”Anmälan om utbyte m.m. enligt 2 kap. 5 § yrkestrafikförordningen (2012:237), 2 kap. 9 § taxitrafikförordningen (2012:238) eller 5 § förordningen (1998:780) om biluthyrning samt beslut med anledning av anmälan” bör ändras till ”*Beslut med anledning av anmälan om utbyte m.m. enligt 2 kap. 5 § yrkestrafikförordningen (2012:237), 2 kap. 9 § taxitrafikförordningen (2012:238) eller 5 § förordningen (1998:780) om biluthyrning*” (w3d3).

”Anmälan om föreståndare enligt 2 kap. 15 § taxitrafiklagen (2012:211) eller 10 § lagen (1998:492) om biluthyrning, beslut med anledning av anmälan och beslutets giltighetstid” bör ändras till ”*Beslut med anledning av anmälan om föreståndare enligt 2 kap. 15 § taxitrafiklagen (2012:211) eller 10 § lagen (1998:492) om biluthyrning och beslutets giltighetstid*” (w3d3).

”Omprövning av tillståndsinnehav och beslut i ärendet” bör tas bort (w3d3).

”Underrättelse enligt artikel 13.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 eller beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt artikel 13.3 i samma förordning” bör ändras till ”*Beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt artikel 13.3 i förordning (EG) nr 1071/2009*” (w3d3).

”Beslut om varning i fråga om eller återkallelse av taxitrafiktillstånd” bör kompletteras till ”Beslut om varning i fråga om eller återkallelse av taxitrafiktillstånd *eller tillstånd till biluthyrning*” eftersom även beslut om biluthyrning registreras i vägtrafikregistret.

s. 42

”Delgivning av en underrättelse enligt artikel 13.1 i förordning (EG) nr 1071/2009, ett beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, ett beslut om olämplighetsförklaring enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009 eller 4 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210) eller ett beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett transporttillstånd” bör ändras till *”Beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, ett beslut om olämplighetsförklaring enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009 eller 4 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210) eller ett beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett transporttillstånd”* (w3d3).

”Delgivning av ett beslut om varning eller återkallelse av ett taxitrafiktillstånd” bör kompletteras till ”Delgivning av ett beslut om varning eller återkallelse av ett taxitrafiktillstånd *eller ett tillstånd till biluthyrning*” eftersom även delgivningar om biluthyrning registreras i vägtrafikregistret.

”Överklagande av beslut” bör tas bort (w3d3).

2.3 Belastningsuppgifter

s. 42 Vi föreslår att ”Uppgift om överträdelser enligt artikel 6.1 tredje stycket b) eller bilaga IV till förordning (EG) nr 1071/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 som har begåtts i andra länder:.....” ändras till ”Uppgift om överträdelser enligt artikel 6.1 tredje stycket b) eller bilaga IV till förordning (EG) nr 1071/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013:.....” ”Som har begåtts i andra länder” bör tas bort då även överträdelser som begås i Sverige av nämnda gemenskapsbestämmelser registreras och ingår i riskvärdet. I samma uppgift kan sista strecksatsen tas bort ”orsak till att förlust av gott anseende är en orimlig åtgärd enligt artikel 6.2 a andra stycket”. Den uppgiften är dubbelreglerad, se avsnitt 2.1 (”Beslut enligt artikel 6.2 a tredje stycket i förordning (EG) nr 1071/2009 och skälen för beslutet”). Även om uppgifterna hänvisar till olika stycken i artikel 6.2 a) torde den senare uppgiften, med hänvisning till det tredje stycket, täcka in såväl beslut som orsak till beslutet.

Vi noterar att det saknas gallringsbestämmelser för flertalet belastningsuppgifter.

5. Utbildningsverksamhet

s. 44 Eftersom avsnitt 5 omfattar även provverksamhet bör rubriken ändras till **Utbildnings- och provverksamhet**.

5.1 Tillståndsuppgifter

s. 44 ”Ansökan om tillstånd att bedriva...” bör ändras till ”*Uppgifter om tillstånd att bedriva...*”.

5.2 Uppgifter om personal

s. 44 ”Ansökan om att förrätta prov...” bör ändras till ”*Uppgifter om att förrätta prov...*”.

Två tillägg behöver göras i det fjärde stycket ”*Lärare, rapportör och den som har behörighet att företräda utbildningsverksamheten vid...*”

Ett nytt stycke behöver föras in ”*Den som har rätten att förrätta och rapportera kunskapsprov till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulringar*”.

Med dessa ändringar kan följande tas bort ”Den som rapporterat genomförd utbildning”. Företrädare läggs till då den tillståndssökande ska lämna uppgift om namn och personnummer på den som ges behörighet att företräda utbildningsverksamheten. Se t.ex. TSFS 2012:40 om riskutbildning för behörighet B, 2 kap. 2 § punkt 2.

Därutöver behöver ”*Synprovare*” läggas till. Rapportör för synprovning bör kunna innefattas i begreppet rapportör som föreslås ovan. Uppgifterna används vid inrapportering av ett utfärdat synintyg som utförts av personal på trafikskola som genomgått utbildning för detta i enlighet med reglerna i TSFS 2010:126.

6. Övrigt

s. 44 Ett tillägg bör göras i sista strecksatsen ”... – utbildning och prov”.

Bilaga 4

1. Identitetsuppgifter

s. 45 ”I fråga om kontrollobjekt vid kör- och vilotider och i fråga om redovisningscentraler för taxitrafik ska följande identitetsuppgifter föras in i vägtrafikregistret:...” skulle behöva ändras till ”*I fråga om kontrollobjekt vid kör- och vilotider ska följande identitetsuppgifter föras in i vägtrafikregistret:...*” ”Redovisningscentraler för taxitrafik” bör tas bort eftersom identitetsuppgifter för dessa förs in i enlighet med avsnitt 1 i bilaga 3. Vi inser dock att det blir inkonsekvent att inte ha med de kategorier som omfattas av bilagan i det inledande avsnittet om identitetsuppgifter. De uppgifter som tas upp under avsnitt 3.1 om taxameteruppgifter är dock inte kopplade till tillsynen av redovisningscentralerna i första hand. Det är uppgifter som vi får från taxameterverkstäderna och från taxitrafiktillståndshavarna.

Uppgifterna ligger till grund för vår tillsyn av taxitrafiktillståndshavarna varför de rätteligen borde framgå av bilaga 3,

eventuellt under avsnitt 2.1 Tillstånd men förslagsvis under ett nytt avsnitt 4.2 *Taxameteruppgifter*.

2.1 Verksamhet

s. 45 ”Uppgift om att företag inte längre omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85” bör tas bort. Vi registrerar inte aktivt vilka företag som inte längre omfattas eftersom vi inte har tillgång till sådana uppgifter om företagen.

Förordning om fordons registrering och brukande

Förordningen behöver kompletteras med bestämmelser som rör det internationella samarbetet via nödlarmssystemet eCall. eCall är ett system för fordonspositionering vid trafikolyckor. Syftet med eCall är att minska antalet omkomna och skadade i trafiken.

2 kap.

6 §

Vi välkomnar tillägget i sista stycket som innebär att ett godkännande av en ursprungskontroll upphör om fordonet byter ägare *eller senast fem år efter att godkännande meddelades*. Det framgår dock inte av remitteringspromemorian att det är en förändring i jämförelse med nuvarande reglering att beslutet endast är giltigt i fem år. Det bör även övervägas om det här finns behov av en övergångsbestämmelse. Om även sådana beslut som meddelats före den 1 januari 2019 träffas av den ändrade bestämmelsen skulle det kunna innebära att tidigare meddelade beslut upphör att gälla utan förvarning till den enskilde, vilket inte är bra. Det vore därför bra med ett klargörande om beslut om ursprungskontroll som meddelats före den 1 januari 2019 fortsätter att gälla obegränsat i tid (om inte fordonet byter ägare) och att det endast är beslut som fattas efter ikraftträdandet som får fem års giltighet som längst. Om de äldre besluten ska omfattas förordar vi någon form av övergångsbestämmelse för dessa. Vi anser att tidigare meddelade beslut ska vara giltiga i fem år från den 1 januari 2019 för att de sökande ska få en chans att slutföra registreringen av fordonen. På så sätt skulle vi kunna fånga upp ”gamla” ärenden.

3 kap.

1 §

Transportstyrelsens nuvarande bemyndigande i 7 kap. 4 § FVTR saknas. Vi anser att det ska återinföras då vi behöver kunna föreskriva ytterligare om den närmare utformningen av registreringsbeviset.

4–7 §§

Rör eventuellt även 13 § (i så fall bör rubriken ändras: ”Ersättnings skyltar, *extraskyltar* och provisoriska registrerings skyltar).

Transportstyrelsen kan efter anmälan från fordonsägaren, oaktat vad som sägs i 4 §, tillhandahålla en extra registrerings skylt till en bil. Skylten får/ska monteras på cykelhållare, lastbärare eller liknande som vid användande skymmer den ordinarie bakre skylten. Skylten ska återlämnas till myndigheten i samband med ägarbyte eller när det inte längre är aktuellt att en cykelhållare/lastbärare kommer att användas på fordonet. Många fordonsägare vill inte att den bakre registrerings skylten skymms i samband med att man transporterar cyklar på en cykelhållare eller en lastbärare som är monterad på fordonets dragkrok. I stället för att montera bort den bakre skylten och montera den på därför avsedd plats på cykelhållaren eller direkt på cykeln, beställer man en ersättnings skylt från Transportstyrelsen som monteras på cykelhållaren. Det förekommer att fordonsägare som vill göra rätt genom att hålla den bakre skylten väl synlig, fått problem vid fordonskontroller när man blivit stoppad med tre skyltar på fordonet och cykelhållaren.

11 §

Vi noterar att bestämmelsen om registrerings skyltar för taxi behöver ändras med anledning av att riksdagen beslutat att införa regeringens proposition 2017/18:239 En ny kategori av taxitrafik.

5 kap.

5 §

I dag antecknar vi i samband med ett ägarbyte, genom en automatiserad rutin, uppgiften att ett fordon är ett utryckningsfordon om fordonet uppfyller kraven för sådan markering, oavsett om det sedan tidigare finns en sådan registrerad uppgift för fordonet. Så sker exempelvis när en fordonsförsäljare registreringsbesiktat fordonet och därefter överlåter fordonet till en sådan användare som avses i 2 kap. 12 § 2, t.ex. staten för användning inom räddningstjänsten e.d. Uppgiften om utryckningsfordon kan då inte föras in i samband med registreringsbesiktningen eftersom fordonsförsäljaren inte är en sådan användare som avses i 2 kap. 12 § 2. Uppgiften kan föras in först i samband med ägarbytet till staten. Lydelsen av 5 kap. 5 § behöver därför justeras så att den motsvarar den befintliga hanteringen och så att den inte förutsätter att fordonet tidigare har varit antecknat som utryckningsfordon. Det bör alltså framgå av bestämmelsen att uppgiften om utryckningsfordon även kan föras in för första gången i vägtrafikregistret i samband med ägarbytet. Förslag till lydelse: ”Om ett *fordon* överlåts ska det stå kvar *eller antecknas som utryckningsfordon* i vägtrafikregistret endast om förutsättningarna i 2 kap. 12 § är uppfyllda”.

6 §

Bestämmelsen reglerar att en taxiskylt ska lämnas in vid en anmälan om ägarbyte för fordonet. Den bör förtydligas genom att ersätta ordet *registreringsskylten* i slutet av meningen med *taxiskylten*. I bestämmelsen används då genomgående begreppet taxiskylt. Det blir tydligare att det är taxiskylten som ska lämnas in och inte den ordinarie registreringsskylten. Det blir även en tydligare koppling till bestämmelsen i 3 kap. 12 § som reglerar att taxiskylten ska lämnas in när fordonet inte längre ska vara försett med sådan.

6 kap.4 §

Vi anser att bestämmelsen som avser avregistrering kan tas bort. Vi bedömer att vi kan avregistrera fordon med stöd av 6 kap. 3 § 2 (i dag regleras det i 11 kap. 3 § 2 FVTR).

8 kap.1 §

Bestämmelsen reglerar vilka uppgifter som får lämnas genom direktanmälan. Av remitteringspromemorian framgår att bestämmelsen har gjorts teknikneutral. Eftersom direktanmälan alltid kommer att ske genom någon form av elektronisk överföring av uppgifter så anser vi dock att detta av tydlighetsskäl bör framgå redan av bestämmelsen i förordningen, som också tjänar som definition av begreppet direktanmälan. Vi förordar därför att bestämmelsen alltjämt ska ange att uppgifter ”får lämnas till styrelsen genom elektronisk överföring på det sätt som Transportstyrelsen föreskriver”.

14 kap.1 §

I punkt 6 anges att Transportstyrelsens beslut enligt 15 kap. 4 § inte får överklagas. Vi uppfattar det som att det egentligen är beslut enligt 15 kap. 7 § 2 som avses, dvs. Transportstyrelsens beslut om undantag från bestämmelser för typgodkända fordon i slutserier.

2 §

I bestämmelsen anges att beslut enligt 15 kap. 2 § får överklagas hos regeringen. Hänvisningen bör ändras till 15 kap. 7 § 1, dvs. det undantag från plikten att registrera fordon och från regler om brukande av fordon som avses i lagen om fordons registrering och brukande.

15 kap.

Generellt anser vi att bestämmelserna i kapitlet ger ett rött intryck där det är svårt att på ett enkelt sätt få ett grepp om vilka bestämmelser som hör samman med respektive område som Transportstyrelsen kan besluta om i det enskilda fallet. Till exempel regleras i 15 kap. 7 § 1-2 i vilka fall Transportstyrelsen kan besluta om undantag. I samma bestämmelse men i punkt 3 anges att Transportstyrelsen i enskilda fall också kan besluta om s.k. registreringsnummerbyte. Till den bestämmelsen finns sedan kopplat ytterligare reglering i 11 § att det krävs synnerliga skäl för ett sådant beslut. I 15 kap. 7 § 4 finns istället en hänvisning till 15 kap. 1 § som egentligen reglerar Transportstyrelsens föreskriftsmandat till bestämmelser om registrerade importörer. Även i 11 § finns ytterligare villkor för den prövningen. Det skulle vara lättare att tillgodogöra sig innehållet i det här kapitlet om bestämmelser som gäller både bemyndigande och villkor för prövningen, till exempel gällande registreringsnummerbyte, regleras i samma bestämmelse.

Utöver ovanstående vill vi också lyfta behovet av ytterligare, mer utförlig, reglering när det gäller möjligheten att medge tillstånd till att registreras som importör. Området är relativt oreglerat och det saknas t.ex. bestämmelser om vem som kan medges tillstånd som importör och vad som krävs för detta. Jämför t.ex. regleringen som finns för medgivande av tillstånd till direktanmälan och saluvagnslicens. Motsvarande bestämmelser saknas för tillstånd till att registreras som importör, och det är därför oklart på vilka grunder sådana ärenden ska bedömas.

15 §

I punkterna 1 och 2 anges att Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt förordningarna 443/2009/EG och 510/2011/EU. Vi vill förtydliga att förutom dessa två förordningar, som handlar om koldioxidövervakningen för lätta fordon, ska även de tunga fordonen framöver omfattas av övervakningen. Även den EU-förordningen¹ bör finnas med som en ny punkt 3.

Övergångsregler

Vi har noterat att det även i det här förslaget till förordning saknas övergångsbestämmelser. Det har heller inte kommenterats i remitteringspromemorian. Det kan behöva klargöras i det fortsatta arbetet vad som gäller för ärenden som kommit in innan de nya bestämmelserna träder i kraft men som avgörs efter ikraftträdandet. Se vår kommentar till 8 kap. vägtrafikdataförordningen, samt även till 2 kap. 6 § den nu aktuella förordningen.

¹ Se https://ec.europa.eu/clima/news/eu-regulation-monitoring-and-reporting-hdv-co2-emissions-adopted_en

Förordning om ändring i förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie

Möjlighet till utbetalning av supermiljöbilspremie för bilar som ställs på efter den 30 juni 2018 kommer inte att vara aktuellt när vägtrafikdataförordningen träder i kraft. Bestämmelsen i 7 § bör därför upphävas.

Ekonomiska konsekvenser

Transportstyrelsen bedömer att förordningsförslagen framförallt kommer att påverka den interna hanteringen av utsökningar och fortsatt systemutveckling. Det gör att flera av våra system behöver anpassas till den nya regleringen. De ekonomiska konsekvenserna består framförallt av tillfälliga, initiala kostnader som faller ut under en flerårsperiod. Utöver det tillkommer vissa permanenta, löpande förvaltningskostnader.

Kostnaderna som uppkommer till följd av de nya förordningarna kan inte tas inom befintliga finansiella ramar, utan kräver utökade anslagsramar inom framförallt anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet på Transportstyrelsens förvaltningsanslag, vilket vi redan tidigare framfört. Dessa kostnader finansieras indirekt genom avgifter som tas ut inom vägområdet och redovisas mot inkomstitel, vilket gör att den utökning av anslagsposten som krävs är kostnadsneutralt för statsbudgeten. Behovet av utökade anslagsmedel fanns inte med i vårt budgetunderlag för 2019-2021 då vi vid det tillfället inte hade tillräckligt underlag för att göra en korrekt beräkning. Dessa har kunnat göras först nu när vi känner till förordningsförslagen. Vi anser därför att vårt behov av anslagsökning ska tas med i nästkommande ändringsbudget.

I de tidigare bedömningarna som gjordes i vägtrafikregisterutredningen, vilka även låg till grund för lagrådsremissen avseende vägtrafikdatalagen, beräknade vi att stora informationsinsatser behövde göras, bland annat i form av direktutskick till samtliga registrerade. Vi bedömer nu att de remitterade förordningsförslagen inte får samma påverkan på de registrerade att den åtgärden krävs, varför de externa informationskostnaderna utgår helt. Vi bedömer inte heller att antalet samtal till kundtjänst kommer att öka, utöver i ett initialt skede.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att de initiala utgifterna uppgår till 24,9 mnkr. Dessa utgörs i huvudsak av *systemutveckling* (18,2 mnkr), bland annat systemanpassningar för att bygga nya transaktioner för Skatteverket samt systemstöd för gallring och preskribering. Delar av utgifterna för systemutveckling är omkostnader och belastar anslaget direkt, medan vissa delar lånefinansieras och därmed belastar anslaget i form av avskrivningar under en femårsperiod efter att systemutvecklingen tagits i drift. Kostnader för *kundtjänst* bedöms initialt uppgå till totalt 5,5 mnkr fördelat på åren 2019-2021 till följd av manuell hantering av uppgifter ur registret till Skatteverket innan systemanpassningarna är driftsatta. Vidare

beräknas kostnader för *utbildningsinsatser* samt uppdatering av intern information och blanketter uppgå till totalt 1,0 mnkr initialt.

En liten del (0,2 mnkr) av de initiala kostnaderna utgörs av kostnader för framtagande av nya *föreskrifter*. Dessa kostnader belastar den skattefinansierade anslagsposten. Övriga utgifter belastar den avgiftsfinansierade anslagsposten.

De permanenta förvaltningskostnader som uppkommer består av ökade kostnader för *systemförvaltning och drift*. Kostnaderna beräknas stegvis öka i takt med att systemutvecklingen tas i drift, med en permanent effekt på 1,4 mnkr per år.

I lagrådsremissen görs bedömningen att lagstiftningen innebär stora effektiviseringsmöjligheter för Transportstyrelsen vilket medför kostnadsbesparingar. Utifrån förordningsförslagen bedömer vi att dessa möjliga kostnadsbesparingar är mycket små. Vi beräknar att de minskade möjligheterna till rättelse innebär att handläggningskostnaderna kommer att minska med 0,5-1,0 mnkr.

Det beräknade anslagsbehovet framgår av nedanstående tabell:

Anslagsbelastning	Totalt	2018	2019	2020	2021	2022
Initiala kostnader	24 900	1 700	11 400	2 800	2 400	1 800
Löpande kostnader		100	100	900	1 200	1 400
forts.		2023	2024	2025	2026	2027
Initiala kostnader		1 700	1 700	1 000	400	0
Löpande kostnader		1 400	1 400	1 400	1 400	1 400

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Maria Åkerlund, föredragande.

Jonas Bjelfvenstam