

## 18 Konsekvenser av våra förslag

### 18.1 Inledning

För kommittéers och särskilda utredares arbete gäller kommittéförordningens (1998:1474) bestämmelser. Enligt 14 § kommittéförordningen gäller att om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhälls-ekonomiska konsekvenser i övrigt ska dessa konsekvenser också redovisas.

Av 15 § i nämnda förordning framgår att om förslagen i betänkandet har betydelse för den kommunala självstyrelsen, för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättningen och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan män och kvinnor eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen, ska konsekvenserna i de avseendena anges i betänkandet.

I juni 2008 beslutades att kommittéer ska göra en ny form av konsekvensutredning. De nya reglerna, som införts genom en ny 15 a § i kommittéförordningen (1998:1474), innebär att om ett betänkande innehåller förslag, till nya eller ändrade regler, som påverkar företagets administration ska förslagens konsekvenser anges i betänkandet. Konsekvenserna ska anges på ett sätt som motsvarar de krav på innehåll i konsekvensutredningar som finns i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

## 18.2 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenserna av våra förslag är av naturliga skäl svåra att på förhand helt överblicka. Det är också oftast lättare att göra mer precisa antaganden om t.ex. de kostnader som på kort sikt kan antas uppstå för myndigheter vid införandet av en ny lagstiftning än om de mer långsiktiga samhällsekonomiska vinster som en mer effektiv förvaltning och ett mer lättillgängligt och framtidsanpassat regelverk medför för myndigheter, företag och privatpersoner. En uppskattning av sådana vinster får därför med nödvändighet i regel bygga på mer generella antaganden, som exempelvis baserar sig på antalet personer och företag som regelbundet har någon form av kontakt med Transportstyrelsen i frågor som har att göra med behörigheter, tillstånd, tillsyn eller registrering av fordon.

Eftersom en mycket stor del av medborgarna och företagen har en sådan regelbunden kontakt, eller på annat sätt är berörda, av Transportstyrelsens verksamhet på registerområdet innebär även en mindre nytta för var och en, en stor samhällsekonomisk vinst totalt sett.

Vägförmyndighetens register innehåller ca 8,8 miljoner registrerade fordon (ca 6,7 miljoner i trafik), varav ca 1,3 miljoner har en juridisk person som registrerad ägare. Under ett år görs ca 370 miljoner transaktioner mot registret, Transportstyrelsens kundtjänst svarar på ca 1,9 miljoner samtal och det sker ca 60 miljoner självservice-ärenden. Det finns drygt 5,9 miljoner innehavare av gällande körkort, och knappt 800 000 innehavare av körkortstillstånd. Antalet registrerade taxiförarlegitimationer var i december 2009 ca 81 700 st. och antalet registrerade trafikstillstånd ca 29 500 st., varav ca 18 200 st. avsåg godstrafik och ca 7 950 st. avsåg taxi. Antalet fordon anmälda i yrkesmässig trafik var i december 2009 ca 140 000 st. En närmare beskrivning av vägförmyndighetens register finns i kap. 4.

I det följande beskrivs de ekonomiska konsekvenserna av de förslag som enligt vår översiktliga bedömning har mer än försumbara effekter för staten, företag och privatpersoner. I avsnitten där förslagen motiveras finns en mer allmän beskrivning av förslagets konsekvenser.

Vi har valt att dela upp avsnittet efter våra förslag till förändringar. Under varje rubrik redovisar vi främst de ekonomiska konsekvenserna för staten respektive företag och privatpersoner. I slutet av avsnittet sammanfattar vi de ekonomiska konsekvenserna för samtliga förslag.

### 18.2.1 Förslag till två nya lagar

**Vår bedömning:** Transportstyrelsen får vid införandet av de nya lagarna ökade kostnader för information, utbildning och föreskriftsarbete. Förslaget förväntas på längre sikt leda till kostnadsbesparingar.

För andra myndigheter, företag och privatpersoner leder förslaget till att de administrativa kostnaderna för att sätta sig in i regelverket kommer att minska. I ett övergångsskede blir dock kostnaden högre eftersom den som redan har kunskap om befintliga regler måste lära sig nya regler.

Vi föreslår att LVTR ersätts dels med vägtrafikdatalagen som reglerar personuppgiftsbehandlingen i Transportstyrelsens verksamhet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet, dels med lagen om fordons registrering m.m. som reglerar förutsättningarna för ett fordons registrering och brukande. Detta innebär en lagteknisk överensstämmelse för all registrering i Transportstyrelsens databaser. Regelverket blir härigenom tydligare och mer överskådligt. Genom ändringen blir regelverket även konsekvent i förhållande till flertalet andra särskilda registerförfattningar.

#### Konsekvenser för staten

##### *Transportstyrelsen*

Enligt vår bedömning är förslaget på längre sikt kostnadsbesparande för Transportstyrelsen, eftersom det ger styrelsen möjligheter till samordning av regler om elektronisk informationshantering i databaserna på vägtrafikområdet och därigenom en ökad effektivitet. En separat reglering för behandlingen av personuppgifter och uppgifter medför också att lagstiftningen får en struktur som torde underlätta en ev. kommande trafikslagsövergripande utveckling av registerförfattningarna på transportsområdet, vilket i sin tur kan leda till ökad effektivitet för hela Transportstyrelsens verksamhet. En ökad effektivitet kan generellt förväntas leda till kostnadsbesparingar.

I ett övergångsskede innebär införandet av de nya lagarna ökade kostnader. Transportstyrelsen måste arbeta om föreskrifter,

informationsmaterial och blanketter. Som exempel måste hänvisningar till den upphävda lagen och förordningen ersättas med hänvisningar till de nya lagarna och förordningarna. Detta gäller även om bestämmelserna inte ändras i sak. Kostnaden för föreskriftsarbetet har Transportstyrelsen beräknat uppgå till mellan en halv–1 miljon kronor. Enligt Transportstyrelsen kommer informationskostnaderna att uppgå till 14 miljoner kronor, varav 9–10 miljoner kronor utgör kostnader för ett utskick till samtliga registrerade. Kostnaderna för översyn och utskick av nya blanketter beräknas av Transportstyrelsen uppgå till 1 miljon kronor. Samtalen till kundtjänst beräknas öka med cirka 25 000 samtal, vilket innebär en ökad kostnad på 1,5 miljoner kronor. Detta innebär enligt Transportstyrelsen en total kostnad uppgående till 17–17,5 miljoner kronor. Enligt Transportstyrelsen kan inte dessa kostnader täckas av befintliga finansiella ramar.

Den av Transportstyrelsens beräknade kostnaden är en grov uppskattning av de kostnader en omställning till det nya regelverket kan innebära. Eftersom det är fråga om en engångskostnad för att införa ett regelverk som ska användas under många år bör inte betydelsen härav överdrivas. Våra förslag kommer enligt vår mening på sikt att leda till stora kostnadsbesparingar för Transportstyrelsen (se även avsnitt 18.2.2). Enligt vår bedömning torde engångskostnaden för att införa det nya regelverket under en övergångsperiod att motsvaras av de minskade utgifterna. Kostnaden bör enligt vår bedömning därför kunna finansieras inom befintliga finansiella ramar.

Den nya vägtrafikdatalagen kommer att kräva utbildningsinsatser hos Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har beräknat att kostnader för utbildning som mest kommer att uppgå till 3,1 miljoner kronor, inklusive kostnader för att kompensera produktionsbortfallet. Enligt Transportstyrelsen kan utbildningskostnaderna täckas av ordinarie anslag, men om produktionsbortfallet behöver kompenseras kan kostnaderna i princip inte täckas av befintliga finansiella ramar. Vi bedömer att dessa kostnader, jämfört med den fortlöpande vidareutbildningen av personalen hos Transportstyrelsen, inte är mer omfattande än att de kan täckas av befintliga finansiella ramar.

Vi vill i detta sammanhang särskilt framhålla att det inom Regeringskansliet pågår ett arbete med hur finansieringen av Transportstyrelsens verksamhet ska ske. I lagrådsremissen, *Transportstyrelsens finansiering m.m.* daterad den 28 maj 2009,

föreslås att Transportstyrelsens verksamhet som avser tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak bör finansieras med avgifter, medan verksamheten med bl.a. regelgivning och stabsuppgifter inte bör finansieras på det sättet.

### *Övriga myndigheter*

För andra myndigheter som har behov av information om fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet medför det förhållandet att regelverket blir tydligare och mer överskådligt på längre sikt att de administrativa kostnaderna för att sätta sig in i regelverket minskar. Genom ändringen blir, som ovan nämnts, regelverket även konsekvent i förhållande till flertalet andra särskilda registerförfattningar. För dessa myndigheter bör detta i förlängningen kunna leda till positiva effekter i form av samordningsfördelar. Hur stora kostnadsminskningar det kan röra sig om har inte varit möjligt att beräkna. Kostnader torde dock i ett övergångsskede uppkomma, eftersom den som redan har kunskap om gällande regelverk måste sätta sig in i nya regler. Detta gäller generellt för införandet av ny lagstiftning. Eftersom det rör sig om en engångskostnad för att införa ett regelverk som ska användas under många år bör dock inte betydelsen härav överdrivas. Eventuella merkostnader för myndigheterna bör därför kunna finansieras inom befintliga finansiella ramar.

### **Konsekvenser för företag och privatpersoner**

För företag och privatpersoner som har ett behov av information om fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet medför det förhållandet att regelverket blir tydligare och mer överskådligt på längre sikt att de administrativa kostnaderna för att sätta sig in i regelverket minskar. Hur stora kostnadsminskningar det kan röra sig om har inte varit möjligt att beräkna. Kostnaden torde i ett övergångsskede bli något högre, eftersom den som redan har kunskap om gällande regelverk måste sätta sig in i nya regler. Detta gäller, som nämnts ovan, generellt för införandet av en ny lagstiftning.

Det är naturligtvis svårt att uppskatta hur stora samhälls-ekonomiska vinster i ökade effektivitet och minskad tidsåtgång

som kommer att göras till följd av en mer lättillgänglig och ändamålsenlig lagstiftning. Med tanke på att antalet företag och privatpersoner som kommer i kontakt med registerlagstiftningen är väldigt stort så innebär dock även en liten effektivisering och tidsvinst per företag eller privatperson en relativt stor samhälls-ekonomisk vinst totalt sett. Exempelvis är i dag ca 200 000 juridiska personer registrerade som ägare till fordon i vägtrafikregistret. Flertalet av dessa är företag.

Vid ett antagande om att varje företag gör en genomsnittlig tidsvinst per år på 10 min tack vare att regelverket är mer lättillgängligt, och med användning av samma timkostnad för ett företag som använts i PricewaterhouseCoopers rapporten, så kan vinsten för dessa företag beräknas till  $200\,000 \times 10/60 \times 600 = 20$  miljoner kronor per år. Vi känner inte till hur många privatpersoner som är registrerade som ägare till ett eller flera fordon, men det är ungefär 7,5 miljoner fordon i vägtrafikregistret som har en fysisk person som ägare (jfr avsnitt 18.2). Vid ett antagande om att det förbättrade regelverket leder till 1 minuts tidsbesparing per år för varje registrerat fordon som innehas av en privatperson skulle den totala tidsbesparingen bli  $1/60 \times 7,5$  miljoner = 125 000 timmar. Med användning av samma timkostnad som PricewaterhouseCooper använt i sin rapport<sup>1</sup> (200 kr/tim) kan då vinsten för kollektivet privatpersoner beräknas till  $125\,000 \times 200 = 25$  miljoner kronor per år.

### 18.2.2 Vägtrafikdatalagens tillämpningsområde, nivån på lagstiftningen, övergången från register till databas m.m.

**Vår bedömning:** De ekonomiska konsekvenserna av förslagen är svåra att beräkna. Förslagen kan dock förutsättas medföra att författningsförändringar kan genomföras snabbare och att förutsättningarna ökar för Transportstyrelsen att använda modern teknik, vilket ökar tillgängligheten till information. Detta kan antas medföra påtagligt minskade administrativa kostnader för Transportstyrelsen.

<sup>1</sup> PricewaterhouseCooper *Vägtrafikregisterutredningen 2010-10-03*, se bilaga 5.

Förslagen förväntas även leda till att andra myndigheters och företags administrativa kostnader minskar påtagligt. Även för privatpersoner är förslagen positiva.

Vi föreslår att vägtrafikdatalagens tillämpningsområde utvidgas till att gälla all behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet och att begreppet databas införs. Detta sker i syfte att stärka skyddet för den personliga integriteten och att införa en teknikoberoende lagstiftning. Vi föreslår även att frågor som i dag beslutas av riksdagen i framtiden ska beslutas av regeringen och i vissa fall av Transportstyrelsen, bl.a. när det gäller innehållet i databaserna. Detta innebär enligt vår uppfattning att det kommer att finnas förutsättningar att snabbare genomföra de förändringar av regelverket som behövs för att datortekniken ska kunna utnyttjas effektivt, dvs. utan att det blir nödvändigt med en anpassning av regelverken på lagnivå. Även förändringar av regelverket för personuppgiftshandlingen som följer av ändringar av de materiella regelverk som styr Transportstyrelsens verksamhet bör kunna genomföras snabbare och enklare än i dag.

## Konsekvenser för staten

### *Transportstyrelsen*

Våra förslag ger enligt vår uppfattning de rättsliga förutsättningarna för att Transportstyrelsen ska kunna bygga upp sitt verksamhetsstöd för en modern informationshantering. Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet förutsätter att den information som Transportstyrelsen förfogar över är lättillgänglig och att den på ett enkelt och effektivt sätt kan spridas till andra myndigheter, kommuner och enskilda aktörer som har behov av den. Genom att vi inför en möjlighet till direktåtkomst för den registrerade själv och öppnar upp för en vidare användning av uppgifter om registreringsnummer och chassinummer kommer tillgängligheten till information att öka. Informationshanteringen hos Transportstyrelsen utgör i många avseende nyckeln till en effektiv informationshantering i samhället i stort. Att Transportstyrelsens informationshantering är effektiv är således av ett övergripande intresse för statsförvaltningen.

Genom att vårt förslag är teknikoberoende kommer det inte att innebära några direkta kostnader för Transportstyrelsen i anslutning till ikraftträdandet, eftersom de datasystem som i dag utnyttjas eller är under utveckling inom Transportstyrelsen kan bibehållas utan förändringar. Jämfört med den nuvarande regleringen innebär förslaget emellertid att Transportstyrelsen ges bättre förutsättningar att använda modern teknik. Genom en teknikoberoende lagstiftning kommer Transportstyrelsen att få stort ansvar för den framtida utvecklingen av teknik och system för personuppgiftsbehandlingen inom vägtrafikområdet. Detta ger Transportstyrelsen stora möjligheter till effektivisering av verksamheten och kommer att leda till kostnadsbesparingar. En teknikoberoende lagstiftning torde även underlätta en ev. kommande trafikslagsövergripande utveckling av registerförfattningarna på transportområdet, vilket i sin tur kan leda till ökad effektivitet för hela Transportstyrelsens verksamhet. Våra förslag innebär även att förändringar kan genomföras snabbare än i dag.

Det har inte varit möjligt att beräkna de effektivitetsvinster som Transportstyrelsen kan uppnå. I Transportstyrelsens utvecklingsarbete för att ta fram nya informationstjänster som bl.a. sker inom ramen för E-delegationens arbete med e-förvaltning, kommer styrelsen att behöva lämna förslag på nödvändiga myndighetsföreskrifter och rutiner m.m. Sådana förslag förutsätts åtföljas av en konsekvensutredning enligt förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning (2007:1244). De närmare analyserna kommer därför att göras inför framtagande av varje sådant förslag. Förslagen kan dock förväntas leda till påtagligt minskade administrativa kostnader för Transportstyrelsen.

#### *Andra myndigheter*

Även för andra myndigheter som behöver information från Transportstyrelsens databaser är det en fördel om Transportstyrelsen har möjligheter att använda modern teknik som i förlängningen underlättar utvecklingen av t.ex. e-tjänster. Detta kan i sin tur leda till tidsbesparingar och påtagligt minskade administrativa kostnader för de myndigheter som har ett behov av information från Transportstyrelsens databaser. Även för andra



myndigheter är det givetvis en fördel att nödvändiga författningsförändringar kan genomföras så snabbt och enkelt som möjligt.

### Konsekvenser för företag och privatpersoner

För företagen och för privatpersoner som behöver information från Transportstyrelsens databaser är det en fördel om Transportstyrelsen har möjlighet att använda modern teknik som i förlängningen underlättar utvecklingen av t.ex. e-tjänster. Detta kan i sin tur leda till tidsbesparingar och minskade administrativa kostnader för de företag som har ett behov av information från Transportstyrelsens databaser. Det är mycket svårt att göra några generella beräkningar av minskningen av företagens administrativa kostnader, eftersom varje e-tjänst som utvecklas kan innebära olika besparingar. Den stora vinsten med sådana tjänster är den s.k. kundnyttan med tillgänglighet dygnet runt. Baserat på antagandet att Transportstyrelsen utvecklar 20 självservice-tjänster för den enskilde respektive näringsliv och den tid som kan sparas genom att anmälningar görs elektroniskt i stället för på papper har Transportstyrelsen gjort en mycket grov uppskattning. Vid en sådan uppskattning skulle den privata marknaden årligen kunna spara 34 miljoner kronor och näringslivet 7,5 miljoner kronor. Som anförts ovan förutsätter dock varje tjänst en egen beräkning av konsekvenserna.

För företag och privatpersoner är det givetvis en fördel att nödvändiga förändringar i lagstiftningen kan genomföras så snabbt och enkelt som möjligt.

Möjligheten att behandla uppgifter om registreringsnummer och chassinummer för att tillhandahålla sådana uppgifter om fordon som inte är personuppgifter kan antas medföra vinster för de företag som har användning av sådana uppgifter i sin verksamhet, och för de informationsförmedlare som tillhandahåller uppgifterna och eventuella programkopplingar. Det borde också innebära ökade förutsättningar för olika utvecklare av programvaror och webblösningar att skapa nya produkter som bygger på en tillgång till tekniska uppgifter i fordonsdatabasen. Marknaden för sådana produkter och tjänster borde därför öka.

### 18.2.3 Fyra nya databaser: fordons-, behörighets-, tillstånds- och tillsynsdatabas

**Vår bedömning:** Förslagen medför inga kostnader för Transportstyrelsen. Däremot förväntas Transportstyrelsens administrativa kostnader minska på längre sikt.

Vi föreslår att vägtrafikdatalagen ska utgöra en rättslig ram för personuppgiftsbehandlingen inom Transportstyrelsens verksamhet med fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet. Vi anser att det finns både sakliga och pedagogiska skäl för att närmare definiera och avgränsa behandlingen av olika uppgifter i olika databaser, till skillnad från ett vägtrafikregister. Vi har bedömt att den föreslagna indelningen i databaser är att föredra framför alternativa lösningar (se avsnitt 7.3). Syftet med att införa olika databaser är att underlätta utformandet av bestämmelser om bl.a. ändamål, utlämnande av uppgifter, sökbegrepp samt bevarande och gallring. Genom att även göra databaserna trafikneutrala – begreppen fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn är applicerbara på samtliga trafikslag – underlättas även en ev. kommande trafikslagsövergripande utveckling av registerförfattningarna på transportområdet.

#### Konsekvenser för staten

##### *Transportstyrelsen*

Förslagen förväntas leda till ökad effektivitet för hela Transportstyrelsens verksamhet. Några ökade kostnader för Transportstyrelsen i och med införandet av olika databaser kommer inte bli fallet, eftersom regleringen är teknikneutral och endast innebär en rättslig ram för hanteringen av uppgifterna. Transportstyrelsen är således inte av detta skäl nödgad att förändra den tekniska systemstrukturen.

Ett inrättande av en särskild tillsynsdatabas kommer enligt vår uppfattning att leda till en effektivare tillsyn på vägtrafikområdet. I dag är Transportstyrelsens användning av elektroniska hjälpmedel i tillsynsverksamheten inte särskilt omfattande, men en sådan användning kan komma att öka genom den tekniska utvecklingen

och utvecklingen av effektivare arbetsmetoder, vilket i sin tur på sikt kan leda till kostnadsbesparingar för Transportstyrelsen.

#### *Andra myndigheter*

En ökad överskådlighet och tydlighet i lagstiftningen medför i sin tur högre effektivitet och därigenom kostnadsbesparingar även för andra myndigheter som lättare får klart för sig vilka regler som gäller.

#### **Konsekvenser för företag och privatpersoner**

En ökad överskådlighet och tydlighet i lagstiftningen medför bättre effektivitet och därigenom kostnadsbesparingar även för företag och privatpersoner som lättare får klart för sig vilka regler som gäller. Se avsnitt 18.2.1.

#### **18.2.4 Registrering av uppgifter om trafiksäkerhetsfrämjande teknik, utrustning och system i fordonsdatabasen**

**Vår bedömning:** Förslaget innebär inte några ökade kostnader för staten.

Förslaget förväntas innebära positiva effekter för de som har sådan trafiksäkerhetshöjande teknik som kan innebära en lägre trafikförsäkringspremie.

För att tillgodose försäkringsbranschens behov av att möjliggöra en differentiering av trafikförsäkringspremien och därigenom bidra till en ökad trafiksäkerhet förslår vi att uppgifter om trafiksäkerhetsfrämjande teknik, utrustning och system ska föras in i fordonsdatabasen. Det enskilda försäkringsbolaget får sedan bestämma vilka uppgifter som ska användas och på vilket sätt, samt med vilket belopp som de vill differentiera trafikförsäkringspremien. Vårt förslag innebär att regeringen bemyndigar Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om vilka uppgifter som får föras in och på vilket sätt uppgifterna får anmälas till Transportstyrelsen. I princip berörs alla fordonsägare som äger sådana fordon där försäkringsbranschen vill differentiera trafikförsäkringspremien. Någon

skyldighet att lämna uppgifterna till Transportstyrelsen föreskrivs inte. Uppgiftslämnandet är frivilligt.

### Konsekvenser för staten

#### *Transportstyrelsen*

Transportstyrelsens kostnader för att genomföra ett system för att föra in dessa uppgifter i fordonsdatabasen kan enligt styrelsen rymmas inom befintliga finansiella ramar.

### Konsekvenser för företag och privatpersoner

Försäkringsbranschens möjligheter att få tillgång till kvalitets-säkrade uppgifter ökar genom ett införande av uppgifter i fordonsdatabasen i förhållande till att uppgifterna skulle inhämtas av försäkringsbolagen på något annat sätt. Detta innebär ökade möjligheter till en differentierad försäkringspremie.

Det är främst företag och privatpersoner som köper nya fordon som har en viss trafiksäkerhetsfrämjande teknik och utrustning i sitt fordon som kommer att få nytta av en registrering då de kan få en lägre trafikförsäkringspremie. Samtidigt får den enskilde möjligheten att påverka sina egna kostnader.

Eftersom det rör sig om ett frivilligt uppgiftslämnande införs inte någon skyldighet för företagen som påverkar deras administrativa kostnader.

#### 18.2.5 Registrering av nya uppgifter i tillståndsdatabasen

**Vår bedömning:** Förslaget förväntas leda till minskade administrativa kostnader för Transportstyrelsen.

För övriga myndigheter, företag och privatpersoner är effekten marginell.

Vi föreslår att uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, om överlämnande av rätten att anordna prov samt om förordnande av förarprövare och godkännande av trafikskolechefer, utbildningsledare eller trafiklärare enligt lagen (1998:493) om trafikskolor ska registreras i tillståndsdatabasen.

## Konsekvenser för staten

För Transportstyrelsen kommer registreringen att leda till att informationen blir lättillgänglig och samlad på ett ställe. Det finns betydande samordningsfördelar med detta. Till följd av registreringen av uppgifterna kommer det att bli lättare för Transportstyrelsen att på ett effektivt sätt bedriva verksamheten med att meddela tillstånd, att utföra erforderliga kontroller och att sköta tillsynen över verksamheten. Detta innebär på längre sikt en kostnadsbesparing genom effektivitetsvinster.

Några kostnader kommer inte att uppkomma, eftersom uppgifterna redan finns registrerade hos Transportstyrelsen.

För övriga myndigheter kan effekterna förväntas bli marginella.

## Konsekvenser för företag och privatpersoner

Införandet av uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, överlämnande av rätten att anordna prov samt om förordnande av förarprövare och godkännande av trafikskolechefer, utbildningsledare eller trafiklärare kommer främst att påverka de företag och enskilda som har meddelats tillstånd att bedriva utbildning eller som omfattas av godkännande. Någon särskild kostnad kommer inte att uppstå för dessa, eftersom vårt förslag endast innebär en ny rättslig reglering för uppgifter som redan finns registrerade hos Transportstyrelsen.

### 18.2.6 Registrering av uppgifter från taxameterbesiktningar i tillståndsdaten

**Vår bedömning:** Förslaget leder till en ökad administrativ kostnad för Transportstyrelsen. Denna kostnad föreslås finansieras genom avgifter.

Genom förslaget ges förbättrade konkurrensförutsättningar inom taxinäringen och ökade skatteinkomster.

För taxiföretagen uppstår ökade kostnader.

För privatpersoner förväntas kostnaden endast bli marginell.

Vi föreslår att uppgifter från taxameterbesiktningar ska föras in i tillståndsdaten.

## Konsekvenser för staten

Taxinäringen är särskilt utsatt för ekonomisk brottslighet och Skatteverket har uppskattat summan av oredovisad omsättning inom näringen till cirka 1,5–2 miljarder kronor per år. Enligt vår bedömning finns det därför starka skäl att försöka motverka sådan brottslighet genom att föra in uppgifter från taxameterbesiktningar i tillståndsdaten.

Genom förslaget förväntas skatteinkomsterna öka med ett betydande belopp, bl.a. genom den preventiva effekt som följer av vetskapen om att taxameteruppgifterna lätt kan kontrolleras. Skatteverket har till utredningen upplyst (se avsnitt 14.1.5) att ett kontrollprojekt avseende taxinäringen år 2006–2008 som främst omfattade storstadsregionerna visade att det fanns ca 490 miljoner kronor i oredovisad omsättning i de kontrollerade taxiföretagen. De skatter och skattetillägg som påfördes företagen och chaufförerna till följd av kontrollen uppgick till minst 282 miljoner kronor.

Omräknat efter uppskattningen att den oredovisade omsättningen totalt sett under en treårsperiod bedöms uppgå till åtminstone  $3 \times 1,5 = 4,5$  miljarder kronor kan det antas att den skatteintäkt som staten varje år går miste om är i storleksordningen 500 miljoner kronor. Vid ett antagande om att Skatteverkets ökade kontrollmöjligheter och registreringens preventiva effekt skulle medföra att den oredovisade omsättningen minskar med 25 % skulle skatteintäkterna öka med ca 125 miljoner kronor per år.

### *Transportstyrelsen*

Transportstyrelsens kostnader för registerhållning bestående av driftskostnader, systemkostnader och vissa materialkostnader uppgår enligt Transportstyrelsen till cirka 1,6 miljoner kronor per år. Denna kostnad ska enligt vår mening belasta taxinäringen och tas ut via en avgift av de som innehar ett tillstånd att bedriva taxitrafik. Avgiften ska, för att enligt Transportstyrelsen vara kostnadstäckande, uppgå till 150 kronor per år och fordon som är anmänt i taxitrafik. Avgiften bygger på en volym om 15 000 taxifordon.

*Skatteverket, polismyndigheterna och SWEDAC*

För Skatteverket, polismyndigheterna och SWEDAC innebär en central registrering att myndigheternas kontrollverksamhet effektiviseras, vilket på längre sikt kan innebära kostnadsbesparingar.

**Konsekvenser för företagen och privatpersoner***Akrediterade verkstäder*

De av SWEDAC ackrediterade verkstäder som kontrollerar taxametrarna, för närvarande 85 st., kommer att få ökade kostnader för att rapportera in uppgifter från taxameterbesiktningarna till Transportstyrelsen.

Det är förenat med svårigheter att uppskatta den totala kostnaden för de ackrediterade verkstädernas rapporteringsskyldighet. Enligt SWEDAC kan en grov uppskattning av tidsåtgången för att rapportera uppgifterna beräknas till 15–30 minuter extra per besiktning, om inmatningen av uppgifter skulle göras både i kontrollrapporten och i en särskild applikation för rapportering till Transportstyrelsen. Beräknat på antagandet att utförs ca 165 besiktningar per verkstad minst en gång per år skulle detta enligt SWEDAC medföra en merkostnad motsvarande 40–80 arbetstimmar per verkstad och år. Enligt SWEDAC:s uppfattning är det viktigt att dubbelregistrering undviks. Kostnaderna för besiktning av en taxameter är mycket varierande, men med ett uppskattat timpris om 600 kronor skulle detta innebära att 24 000–48 000 kronor extra måste tas ut av kunderna, vilket innebär en ökning av priset för en periodisk besiktning med 10–20 procent.

Enligt Taxiförbundet ska inte tidsåtgången överskattas, eftersom det inte bör förutsättas att inmatningen av uppgifter ska göras dubbelt. En sådan hantering innebär enligt Taxiförbundet inte mer än maximalt någon minuts ökad tidsåtgång, vilket – för en besiktningkostnad på 1 000 kronor – kan uppskattas till en kostnadsökning med cirka 1,2 procent (12 kronor).

Vi delar SWEDAC:s och Taxiförbundets ståndpunkt att dubbelregistrering ska undvikas och förutsätter att en sådan lösning tas fram i det fortsatta arbetet. Införandet av rapporteringsskyldigheten torde därför inte medföra omfattande kostnader eller

behov av omfattande administrativa åtgärder för de ackrediterade besiktningsorganen.

#### *Företag och enskilda med taxiförartillstånd*

Svenska Taxiförbundet anser att det är angeläget att uppgifterna registreras och att det är rimligt att en avgift tas ut av företagen för att finansiera kostnaden. För företag och enskilda med taxiförartillstånd kommer kostnaderna att öka. Den som innehar ett taxiförartillstånd kommer att behöva betala den ovan nämnda avgiften på 150 kronor per år och bil. För att den administrativa bördan inte ska öka kommer avgiften att tas ut en gång per år. Dessutom kommer kostnaderna för en taxameterbesiktning troligen att öka. Denna kostnad torde, i linje med vad vi ovan angett, inte vara särskilt betungande.

#### *Privatpersoner*

För privatpersoner kommer vårt förslag ev. att innebära en marginell ökning av priset för taxiresor.

### **18.2.7 Direktåtkomst till fotografier i behörighetsdatabasen**

**Vår bedömning:** Förslaget innebär en kostnadsbesparing för polismyndigheterna med cirka 2,4 miljoner kronor per år.

Förslaget innebär också en vinst för företag och privatpersoner på ca 8,3 miljoner kronor per år.

Vi föreslår att polisens ska ges direktåtkomst till fotografier för identitetskontroll i samband med kontroll av förarbehörighet.

### **Konsekvenser för staten**

#### *Polismyndigheterna*

Polisens verksamhet kan enligt vår mening effektiviseras genom att polisen ges möjlighet att hämta in nödvändiga uppgifter på ett enkelt och rationellt sätt.



Polismyndigheten i Skåne har uppskattat att, baserat på antalet nykterhetskontroller som ska genomföras varje år, det genomförs cirka 2,5 miljoner kontroller av förare varje år. Enligt polisens uppskattning har cirka 5 procent av dessa inte tagit med sig sitt körkort. Detta innebär att det vid cirka 125 000 tillfällen krävs åtgärder för att fastställa identiteten på föraren. En sådan kontroll består ofta i slagningar i register, kontrollfrågor till föraren om detaljer som denne torde vara ensam om att känna till såsom t.ex. fullständiga personuppgifter avseende såväl föraren som dennes närmaste anhöriga samt när, var och hur dennes körkort utfärdades. Efter denna typ av kontroll kan det enligt polismyndigheten ibland finnas anledning att med andra åtgärder fastställa identiteten.

Om kontroll av förarens identitet i stället kunde ske genom direktåtkomst till körkortsfotot har Polismyndigheten i Skåne uppskattat tidsbesparingen till i genomsnitt 5 minuter för varje kontroll. Detta innebär minskade kostnader för polismyndigheten på 1 302 arbetsdagar per år, eller cirka 2,4 miljoner kronor per år (baserat på en månadslön på 26 000 kr/mån multiplicerat med 1,4 för sociala avgifter m.m.).

När systemet med kontrollmärken för vägfordon avskaffades den 1 januari 2010 träffades en överenskommelse om att Rikspolisstyrelsen skulle erhålla ett årligt bidrag på 14 miljoner kronor från Transportstyrelsens intäkter från vägtrafikregisteravgiften under åren 2010–2012 i syfte att kunna vidta kompensatoriska åtgärder för registerkontroller i trafikövervakningen. Med hänsyn härtill och då vårt förslag förväntas leda till en kostnadsbesparing för polisen är det vår uppfattning att de eventuella åtgärder som behöver vidtas i fråga om tekniskt stöd för att få tillgång till fotografierna kan finansieras inom befintliga finansiella ramar.

### **Konsekvenser för företag och privatpersoner**

Den tidsbesparing som det innebär för polisen kommer givetvis även den enskilde till godo, då en kontroll kan genomföras snabbare. Bestämmelsen ger alltså även positiva effekter för både företag och privatpersoner.

Med samma utgångspunkter som vid beräkningen av polisens minskade kostnader här ovan, dvs. 125 000 kontroller av identiteten årligen och en tidsbesparing på 5 min blir den totalt

insparade tiden  $125\,000 \times 5/60 = \text{ca } 10\,400$  timmar. Polismyndigheten i Skåne uppskattar att det är ungefär lika ofta förare av firmabilar som privatbilister som inte har körkortet med sig vid en kontroll. Vi utgår därför från att tidsvinsterna vid en snabbare kontroll fördelar sig lika mellan dessa båda grupper. Vi utgår också från att det i genomsnitt färdas två personer i varje fordon som kontrolleras. Vid användning av samma timkostnader som konsulten använt i sin rapport kan de minskade kostnaderna varje år för företag och privatpersoner då beräknas till  $(10\,400 \times 0,5 \times 600 \times 2) + (10\,400 \times 0,5 \times 200 \times 2) = 8,3$  miljoner kronor.

### 18.2.8 Ändring av reglerna om omprövning och rättelse

**Vår bedömning:** Förslagen innebär att enskilda företag och privatpersoner undviker att drabbas av orimliga kostnader och besvär med anledning av ändringar i uppgifter om vem som är registrerad ägare. Även för Transportstyrelsen medför förslaget minskade kostnader.

Vi föreslår att bestämmelsen om omprövning i FVTR ska gälla i stället för bestämmelsen om rättelse enligt PUL för uppgift om vem som är registrerad som fordonsägare. Den som är missnöjd med registreringen av honom eller henne som ägare är således i stället för rättelse hänvisad till att begära omprövning av beslutet inom ett år. Omprövning enligt FVTR syftar till att fastställa vem som ska vara fordonets registrerade ägare med beaktande av alla omständigheter i ärendet och har samma effekt som en prövning om rättelse enligt PUL. Om registreringen upphävs, blir konsekvensen i de flesta fall att den tidigare ägaren återinförs som registrerad ägare till fordonet.

#### Konsekvenser för staten

##### *Transportstyrelsen*

Det kommer in cirka 3 000 ärenden per år som avser begäran om omprövning av registrerade ägaruppgifter. Uppskattningsvis 300–400 ärenden per år rör registreringar som är äldre än ett år. Enligt uppgift från Transportstyrelsen tar det 5-10 timmar i genomsnitt

att handlägga ett fordonsärende som är äldre än ett år. Transportstyrelsens kostnader för att handlägga dessa ärenden uppgår till cirka 4 500 kronor per ärende, vilket blir en kostnad på närmare 1 575 000 kronor per år (för att handlägga 350 ärenden). En del ärenden kommer att prövas trots ettårsgränsen om särskilda skäl föreligger. Det kan inte anges hur stor del av dessa ärenden som det rör. En grov uppskattning är att Transportstyrelsen i vart fall gör en besparing på närmare 1 miljon kronor per år.

Rätten till skadestånd enligt PUL gäller inte för uppgifter om fordonsägare. Däremot kan skadestånd begäras i enlighet med skadeståndslagen. Den skada som den registrerade inte kan få ersättning för är kränkningen av den personliga integriteten som JK i normalfallet har bedömt uppgå till 5 000–7 000 kronor om registreringen inneburit en restföring av fordonsrelaterade skulder hos Kronofogdemyndigheten. Det finns ingen statistik på i hur många fall en ändring faktiskt sker, varför vi inte med någon närmare noggrannhet kan uppskatta den besparing som Transportstyrelsen gör i detta fall. Med beaktande av att antalet skadeståndsärenden hos Transportstyrelsen ändå är förhållandevis få bedömer vi att besparingen är i storleksordningen 100 000 kronor per år.

### *Sveriges Domstolar*

Kostnaderna för Sveriges Domstolar kan också antas minska med anledning av att möjligheterna att begära rättelse minskar. Domstolsverket beräknar styckkostnaden för ett allmänt mål som handläggs i förvaltningsrätt till 7 156 kronor (år 2009). Vid ett antagande om att två tredjedelar av de 350 ärenden som Transportstyrelsen enligt uppskattningen i föregående stycke inte skulle behöva pröva hade överklagats till förvaltningsrätten, kan den minskade kostnaden för förvaltningsrätterna beräknas till  $2/3 \times 350 \times 7156 = \text{ca } 1,7 \text{ miljoner kronor per år}$ . Enligt Domstolsverket har överklagningsfrekvensen förvaltningsrätt – kammarrätt varit ca 25 % de senaste åren, och från kammarrätt till Regeringsrätten ca 30 %. Styckkostnaden för ett mål i kammarrätt var 2009 11 801 kronor och i Regeringsrätten 11 661 kronor. Besparingen för kammarrätten och Regeringsrätten kan då beräknas till  $(2/3 \times 0,25 \times 350 \times 11\,801) + (2/3 \times 0,25 \times 0,3 \times 350 \times 11\,661) = \text{ca } 900\,000 \text{ kronor per år}$ . Den sammanlagda kostnadsbesparingen för

förvaltningsdomstolarna kan alltså beräknas till ca 2,6 miljoner kronor per år. Det kan dock antas att domstolarna i stället kommer att få ett ökat antal ärenden där Transportstyrelsens avvisningsbeslut överklagas. Dessa ärenden borde dock inte vara lika många och de bör också gå fortare att handlägga för förvaltningsrätten. Den totala besparingen för förvaltningsdomstolarna med beaktande av kostnaderna för ett ökat antal överklagade avvisningsbeslut borde därför åtminstone kunna uppskattas till 2 miljoner kronor per år.

### Konsekvenser för företag och privatpersoner

Att återinföras som ägare till ett fordon kan få stora ekonomiska konsekvenser avseende bl.a. fordonsskatter, trafikförsäkring och parkeringsanmärkningar. Ju längre tiden har gått, desto högre riskerar kostnaderna att bli för den som återinförs. Kostnader uppstår dels för fordonsskatter och avgifter dels för förfarandet med att ansöka om befrielse från skatter och avgifter. Fordonskatt debiteras en gång per år för ett påställt fordon. Skatteverket kan i praktiken genom omprövning till den skattskyldiges nackdel påföra skatt för två – tre skatteår tillbaka i tiden. Skatteverket kan även under vissa förutsättningar fatta beslut om efterbeskattning för äldre skatter. För fordon som är avställda påförs vägtrafikregisteravgiften en gång per år. När det gäller beslut om trängselskatt och tilläggsavgift är omprövningsmöjligheterna begränsade och beslut om omprövning kan ske senast 60 dagar efter det att ett automatiserat beslut om trängselskatt har fattats.

Trafikförsäkringsföreningen tar ut en avgift om 104 kronor per dygn för en oförsäkrad personbil, vilket blir närmare 40 000 kronor per år, om fordonet varit oförsäkrat under året. Är det en tung motorcykel är avgiften 273 kronor per dygn, vilket blir närmare 100 000 kronor per år. Det kan alltså röra sig om stora belopp. Genom att vi inför en tidsgräns för en omprövning av uppgifter om fordonsägare kommer den tid för vilken den tidigare ägaren i efterhand kan bli ansvarig att minska.

Även om vi inte kan dra någon exakt slutsats om hur stor summa som den tidigare ägaren genom vårt förslag om en ettårsgräns kan undvika, kan vi i alla fall dra slutsatsen att förslaget innebär att kostnaderna kommer att minska.

Vårt förslag innebär att det är den registrerade ägaren som har bevisbördan för att denna inte ska vara registrerad ägare till fordonet. När rättelse enligt PUL görs är det Transportstyrelsen som har bevisbördan för att registreringen inte är felaktig. Detta kan innebära kostnader för den enskilde då denne måste lägga mer tid på sin talan. Om omprövning inte begärs inom ett-årsfristen kommer registreringen att kvarstå. Den normalt aktsamme torde dock reagera inom ett-årsfristen och har därmed möjlighet att få sin sak prövad. Förslaget kommer troligen att drabba både frivilliga och ofrivilliga bilmålvakter och personer som är utsatta för tvång eller personer vars oförstånd eller sociala situationer utnyttjas av andra. För att inte regeln ska drabba de som oförskyllt har hamnat i denna situation för hårt har vi föreslagit en s.k. ventil.

### 18.2.9 Särskilt om lagen om fordons registrering m.m.

**Vår bedömning:** Förslaget innebär marginella förändringar.

Bestämmelserna i lagen om fordons registrering m.m. är i princip i oförändrat skick överflyttade från LVTR. Inga materiella förändringar i nu gällande bestämmelser har föreslagits. Förslagen medför alltså inte i något avseende ökade administrativa kostnader i förhållande till nuläget. Det har inte heller ingått i utredningens uppdrag att föreslå sådana ändrade regler.

Regleringen, som i dag är svårtillgänglig, har genom att flyttas över till en egen lag blivit tydligare. Ett tydligare regelverk innebär fördelar för Transportstyrelsen, andra myndigheter samt företag och privatpersoner, se även avsnitt 18.2.1.

## 18.2.10 Sammanfattning

### Sammanfattning av de ekonomiska konsekvenserna för staten

Förslag	Kostnader <sup>1</sup>	Besparingar <sup>2</sup>
Två nya lagar	17,5 miljoner kr <sup>3</sup>	--
Tillämpningsområdet m.m.	+	--
Fyra nya databaser		--
Nya uppgifter om yrkesmässig utbildning m.m.		--
Nya uppgifter om taxameterbesiktningar	1,6 miljoner kr/år (avgiftsfinansieras)	125 miljoner kr/år
Direktåtkomst till fotografier		2, 4 miljoner kr/år
Omprövning och rättelse		3,1 miljoner kr/år

<sup>1</sup> Med + avses att kostnaderna ökar marginellt.

<sup>2</sup> Med -- respektive - avses att kostnaderna minskar påtagligt respektive minskas marginellt.

<sup>3</sup> Engångskostnad

### Sammanfattning av de ekonomiska konsekvenserna för företag och privatpersoner

Förslag	Påverkan på företag och privatpersoners administrativa kostnader kostnader/besparingar <sup>3</sup>
Två nya lagar	+ 45 miljoner kr /år
Tillämpningsområdet	+ 41,5 miljoner kr/år
Fyra nya databaser m.m.	
Nya uppgifter om taxameterbesiktningar	+
– ökat uppgiftslämnande för ackrediterad verkstäder	
– avgift för registrering av uppgifter	
Direktåtkomst till fotografier	+ 8,3 miljoner kr/år
Omprövning och rättelse	–

<sup>3</sup> Med + avses att kostnaderna ökar marginellt. Med -- respektive - avses att kostnaderna minskar påtagligt respektive minskas marginellt.

### 18.3 Konsekvenser för det brottsförebyggande arbetet m.m.

**Vår bedömning:** Att föra in uppgifter från taxameterbesiktningar i Transportstyrelsens databaser ger förutsättningar för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och kan få en preventiv effekt på skattebrottsområdet.

Vi anser att förslaget om att registrera uppgifter från taxameterbesiktningar kommer att motverka den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Anledningen till detta är bl.a. uppgifter från Skatteverket om att uppgifterna från besiktningarna är nödvändiga som kontrollmaterial. Med en registrering kan taxiföretagen inte undanhålla uppgifter om var man tidigare har besiktigt taxametern. Vi anser därför att en central registrering har stora fördelar och kan få en preventiv effekt på skattebrottsområdet.

### 18.4 Konsekvenser för den personliga integriteten

**Vår bedömning:** Våra förslag stärker skyddet för den personliga integriteten.

Utredningar som lägger fram förslag som förutsätter behandling av personuppgifter bör särskilt uppmärksamma konsekvenserna från integritetsskyddssynpunkt för den som personuppgifterna avser<sup>2</sup>.

De förslag som vi lägger fram förutsätter i de flesta fall inte någon ny behandling av personuppgifter utan är en reglering av en redan pågående sådan behandling. Vi har haft i uppdrag att modernisera och effektivisera vägtrafikregisterlagstiftningen och det har särskilt ingått i vårt uppdrag att ta hänsyn till skyddet för den personliga integriteten.

Hela utredningsarbetet har genomsyrats av överväganden rörande de registrerades personliga integritet. Någon särskild konsekvensbeskrivning avseende skyddet för den personliga integriteten görs inte här utan det hänvisas i stället till avsnitten 7–16.

---

<sup>2</sup> Statsrådsberedningens publikation *Kommittéhandboken* Ds 2000:1 s. 83.

## 18.5 Övrigt

Vår bedömning är att förslagen, utom såvitt avser registreringen av uppgifter från taxameterbesiktningar inte kommer att ha någon nämnvärd konsekvens för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet. Vi gör även bedömningen att förslagen, till följd av utredningsuppdragets och ämnesområdets karaktär, inte kommer att få någon påverkan på den kommunala självstyrelsen. Förslagen förväntas inte påverka sysselsättningen och den offentliga servicen i olika delar av landet. Inte heller i övrigt har förslagen någon inverkan på de regionalpolitiska aspekterna. Förslagen kan inte heller förmodas ha någon inverkan på jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen eller på miljön.



# 19 Författningskommentar

## 19.1 Förslaget till vägtrafikdatalag

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### *Lagens tillämpningsområde*

#### 1 §

Bestämmelsen anger lagens tillämpningsområde och har behandlats i avsnitt 7.5.

I *första stycket* anges inledningsvis att lagen gäller vid ”behandling av personuppgifter”. Med personuppgifter avses detsamma som i 3 § PUL, dvs. all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet. Också begreppet behandling har samma innebörd som i den paragrafen. Därmed avses således varje åtgärd eller serie av åtgärder som vidtas i fråga om personuppgifter, t.ex. insamling, registrering, organisering, lagring, bearbetning, användning, spridning eller annat tillhandahållande, sammanställning eller samkörning samt utplåning eller förstöring.

Första stycket reglerar även vilken slags personuppgiftsbehandling som omfattas av vägtrafikdatalagens tillämpningsområde. Vägtrafikdatalagens reglering av personuppgiftsbehandling omfattar inte bara personuppgiftsbehandling i särskilda register eller databaser, utan omfattar all helt eller delvis automatisk behandling av personuppgifter som äger rum inom ovan angivna verksamhet. På manuell behandling är vägtrafikdatalagen tillämplig endast om personuppgifter ingår i eller är avsedda att ingå i en strukturerad samling av uppgifter som är tillgängliga för sökning eller sammanställning enligt särskilda kriterier.

Av första stycket följer vidare vilken slags verksamhet som omfattas av lagens tillämpningsområde. Lagen ska tillämpas vid

behandlingen av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn.

Med verksamheten avseende *fordon* avses Transportstyrelsens verksamhet som direkt eller indirekt kan anses ha att göra med fordonsägare, fordon och fordons utrustning.

Transportstyrelsens bedriver i dag sådan verksamhet enligt lagen om fordons registrering m.m., FoL och lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagarna. Vidare avses Transportstyrelsens verksamhet enligt VTSL, lagen (2006:208) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon, lagen (1972:435) om överlastavgift, lagen (2004:629) om trängselskatt och lagen (1976:206) om felparkeringsavgifter samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagarna. Även Transportstyrelsens verksamhet enligt förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet och annan författning som avser avgifter för fordonsägare omfattas.

Med verksamheten avseende *behörigheter* avses Transportstyrelsens verksamhet som direkt eller indirekt kan anses ha att göra med behörigheten att föra ett fordon av visst slag eller i viss verksamhet.

Transportstyrelsen bedriver i dag sådan verksamhet enligt KKL och KKF. Likaledes omfattas verksamheten enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Även verksamheten som innefattar tillämpningen av reglerna om taxiförarlegitimation i YTL omfattas, liksom verksamheten som innefattar tillämpningen av reglerna om yrkeskompetensbevis enligt YKL samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagarna. Även verksamheten med att ta ut avgifter relaterade till behörigheter enligt förordning (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet och annan författning som avser sådana avgifter omfattas.

Med verksamheten avseende *tillstånd* avses Transportstyrelsens verksamhet som direkt eller indirekt kan anses ha att göra med tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, biluthyrning, yrkesmässig utbildning samt förordnande och godkännande av personal.

Transportstyrelsen bedriver i dag sådan verksamhet som avser tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning enligt YTL och lagen om biluthyrning (1998:490) samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagarna. Vidare omfattas Transport-

styrelsens verksamhet enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, terrängskotrar och terränghjulingar och lagen (1998:493) om trafikskolor samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagarna. Den verksamhet som Transportstyrelsen bedriver och som avser bl.a. frågor om tillstånd att bedriva utbildning enligt KKL och att förordna förarprovare enligt KKF omfattas, liksom verksamheten med att ta ut avgifter relaterade till tillstånd enligt förordning (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet och annan författning som avser sådana avgifter.

Med verksamheten avseende *tillsyn* på vägtrafikområdet avses Transportstyrelsens tillsynsverksamhet på vägtrafikområdet.

Transportstyrelsen bedriver i dag sådan verksamhet enligt FoL och FoF. Transportstyrelsen bedriver även tillsyn enligt lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening, förordningen (1985:838) om motorbränslen, produktsäkerhetsförordningen (2004:469) förordningen (2001:1084) om buller från viss utomhusutrustning och förordningen (1998:1079) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner. Även Transportstyrelsens tillsyn enligt 4 § lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och 8 § förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar omfattas. Dessutom bedriver Transportstyrelsen tillsyn enligt 6 § lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem, 3 § förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem, containerlagen (1980:152) och containerförordningen (1980:640), men även enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) och förordningen (1993:1067) om elektromagnetisk kompatibilitet. Verksamheten omfattar även tillsynen över innehavare av taxiförarlegitimation enligt YTL samt övrig tillsyn av tillståndsinnehavare som ankommer på Transportstyrelsen enligt YTL och YTF. Verksamheten omfattar även frågor om färdskrivarkort enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Av uppräknningen i det föregående framgår bl.a. att Transportstyrelsens verksamhet på järnvägs-, sjöfarts-, och luftfartsområdet faller utanför vägtrafikdatalagens tillämpningsområde. Dessutom faller Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens administration utanför lagens tillämpningsområde. Detsamma gäller annan verksamhet på vägtrafikområdet som inte utgör en verksamhet avseende fordon, behörighet,

tillstånd eller tillsyn. Även STRADA faller således utanför lagens tillämpningsområde (se närmare om detta i avsnitt 7.5.3). I vilken utsträckning uppgifter från övriga verksamheter får användas i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn får bedömas enligt PUL eller enligt de särskilda registerförfattningar som gäller för dessa verksamheter. Däremot är det bestämmelserna i vägtrafikdatalagen som avgör i vilken utsträckning personuppgifter som har samlats in i verksamheten på vägtrafikområdet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn får tillhandahållas Transportstyrelsens övriga verksamhet.

Bestämmelsen i *andra stycket* utvidgar lagens tillämpningsområde i förhållande till första stycket. I bestämmelsen föreskrivs att där det särskilt anges tillämpas lagen även vid behandling av uppgifter som inte utgörs av personuppgifter. Det som avses är uppgifter om juridiska personer och tekniska uppgifter om ett fordon som varken direkt eller indirekt kan hänföras till någon enskild person som är i livet. Som exempel på sistnämnda kan nämnas uppgifter om ett fordonets fabrikat, färg, antal passagerare och däckdimension. För dessa uppgifter gäller bestämmelserna i vägtrafikdataförordningen om innehållet i databaserna, gallring och sökbegrepp, som regeringen får föreskriva om i enlighet med bemyndigandena i 4 kap. 1 § vägtrafikdatalagen.

#### *Lagens syfte*

##### 2 §

I bestämmelsen anges det övergripande syftet med lagen. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 7.6.

#### *Definitioner m.m.*

##### 3 §

Bestämmelsen hänvisar till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och motsvarar bestämmelsen i 3 § LVTR (prop. 2000/01:95).

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 4 § LVTR (prop. 2000/01:95).

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 4 a § LVTR (SFS 2006:558, prop. 2005/06:117).

*Förhållandet till personuppgiftslagen*

## 6 §

Bestämmelsen reglerar förhållandet till PUL och har behandlats i avsnitt 7.7.

Om något annat inte anges i 7–8 §§ eller 3 kap. gäller vägtrafikdatalagen istället för PUL. Vid sådan personuppgiftsbehandling som omfattas av vägtrafikdatalagen ska alltså bestämmelserna i PUL tillämpas endast om det finns en hänvisning till dem i 7–8 § eller i 3 kap. Utformningen av vägtrafikdatalagen skiljer sig från LVTR, som gäller utöver PUL. Skälen för detta har utvecklats i avsnitt 7.7.2.

## 7 §

Bestämmelsen har behandlas i avsnitt 7.8.

Transportstyrelsens behandling av personuppgifter är inte beroende av den registrerades samtycke till behandlingen. Huvudregeln är därför att den registrerade inte kan motsätta sig behandling av personuppgifter som är tillåten enligt vägtrafikdatalagen. Den registrerade har dock enligt 11 § PUL rätt att motsätta sig behandling som sker för direkt marknadsföring genom att begära en s.k. direktreklamspärr.

## 8 §

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 7.9.

Utgångspunkten är att bestämmelserna i PUL inte ska tillämpas vid sådan behandling av personuppgifter som omfattas av vägtrafikdatalagen eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Detta följer av 6 §. Vissa utpekade paragrafer i PUL ska dock tillämpas. Dessa anges i *första stycket*. Uppräkningen är uttömmande.

Enligt *punkten 1* ska de definitioner som anges i 3 § PUL tillämpas även vid behandling av personuppgifter som omfattas av vägtrafikdatalagen.

Genom hänvisningen i *punkten 2* till 8 § PUL klargörs att bestämmelserna i vägtrafikdatalagen – eller de bestämmelser till vilka lagen hänvisar – inte ska tillämpas om det skulle inskränka Transportstyrelsens skyldighet enligt 2 kap. TF att lämna ut personuppgifter (jfr. 8 § första stycket PUL). Det innebär t.ex. att Transportstyrelsen inte kan vägra att ta fram och lämna ut uppgifter i enlighet med TF:s bestämmelser enbart med hänvisning till att utlämnandet inte ryms inom de i vägtrafikdatalagen angivna ändamålen för personuppgiftsbehandling. I sammanhanget bör dock understrykas att offentlighetsprincipen i dagsläget inte innebär någon skyldighet att lämna ut uppgifter i elektronisk form. Vid bedömningen av om en uppgift kan lämnas ut i elektronisk form måste alltså vägtrafikdatalagens regler beaktas. Av hänvisningen till 8 § PUL följer också att vägtrafikdatalagen inte hindrar att Transportstyrelsen arkiverar eller bevarar allmänna handlingar eller att arkivmaterial tas om hand av en arkivmyndighet (jfr 8 § andra stycket PUL).

Vidare hänvisas i *punkten 3* till bestämmelserna i 9 § PUL om grundläggande krav på behandling av personuppgifter. Hänvisningen innebär att Transportstyrelsen ska se till att uppgifterna behandlas enbart om det är lagligt och att de behandlas på ett korrekt sätt och i enlighet med god sed (9 § första stycket a) och b) PUL). I förarbetena till PUL (prop. 1997/98:44 s. 143) uttalas att vad som är god sed vid behandling av personuppgifter får avgöras i rättstillämpningen mot bakgrund av bl.a. de mer preciserade föreskrifter som kan utfärdas med stöd av PUL, de branschregler på området som kan ha utarbetats av etablerade branschorganisationer eller andra representativa sammanslutningar och hur ansvarsfulla personuppgiftsansvariga som regel beter sig.

Transportstyrelsen ska också se till *dels* att de behandlade personuppgifterna är adekvata och relevanta i förhållande till ändamålen för behandlingen, *dels* att inte fler personuppgifter behandlas än som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen för behandlingen, *dels* att de behandlade personuppgifterna är riktiga och, om det är nödvändigt, aktuella, *dels* att alla rimliga åtgärder vidtas för att rätta, blockera eller utplåna sådana personuppgifter som är felaktiga eller ofullständiga med hänsyn till ändamålen med behandlingen (9 § första stycket e)– h) PUL).

Hänvisningen innebär vidare att den personuppgiftsansvarige ska se till att personuppgifter samlas in bara för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål (9 § första stycket c) PUL) och att reglerna i 9 § första stycket i) och tredje stycket PUL om hur länge uppgifter får bevaras tillämpas. Dessa regler gäller för sådana handlingar som inte är allmänna handlingar. För övriga handlingar gäller arkivlagens regler (se avsnitt 7.13).

I *punkten 4* hänvisas till bestämmelserna i 22 § PUL om behandling av personnummer. Bestämmelsen innebär att Transportstyrelsen måste göra en intresseavvägning där tyngden av de skäl som talar för att behandlingen av personnummer är påkallad ska vägas mot behovet av skydd för den personliga integriteten. I dag tillämpar Transportstyrelsen bestämmelsen bl.a. så att uppgift om personnummer inte lämnas när en utskrift begärs, medan en efterfrågad uppgift om personnummer på begäran lämnas ut per telefon (se prop. 2000/01:95 s. 52). Någon förändring i detta avseende är inte avsedd.

Hänvisningen i *punkten 5* om säkerheten vid behandling i 30–32 §§ PUL innebär att bestämmelser om hur den personuppgiftsansvarige ska organisera arbetet med behandling av personuppgifter för att garantera säkerheten ska tillämpas även vid Transportstyrelsens behandling av personuppgifter. Det rör sig om instruktioner till personalen samt tekniska och organisatoriska åtgärder, vilket innebär att det måste finnas bestämda rutiner för hanteringen av personuppgifter. Det kan t.ex. behövas såväl tekniska lösningar för datorsystem som olika behörighetsnivåer för personalkategorier, för att garantera att regleringen i den föreslagna vägtrafikdatalagen kan efterlevas (31 §). Om det i lag eller annan författning finns särskilda bestämmelser om behandlingen av personuppgifter i det allmänna verksamhet gäller dock – enligt 30 § tredje stycket – dessa i stället. Den sistnämnda bestämmelsen syftar särskilt på bestämmelserna om tystnadsplikt och sekretess

(se prop. 1997/98:44 s. 136). Enligt 32 § första stycket får tillsynsmyndigheten i enskilda fall besluta om vilka åtgärder den som den personuppgiftsansvarige enligt 31 § ska vidta. Med tillsynsmyndighet avses här tillsynsmyndigheten enligt PUL, dvs. Datainspektionen (2 § personuppgiftsförordningen [1998:1191]).

I *punkten 6* görs en hänvisning till bestämmelserna om överföring av personuppgifter till tredje land i 33–35 §§ PUL.

En hänvisning görs i *punkten 7* till bestämmelserna i 36 § andra stycket om anmälan av ett personuppgiftsombud till tillsynsmyndigheten samt till 38–41 §§ PUL om personuppgiftsombudets uppgifter m.m.

Hänvisningen i *punkten 8* till 42 § PUL innebär att Transportstyrelsen ska till var och en som begär det skyndsamt och på lämpligt sätt lämna upplysningar om sådana behandlingar av personuppgifter som inte har anmälts till Datainspektionen. Sekretessbelagda uppgifter behöver dock inte lämnas ut.

Datainspektionen har rätt att för sin tillsyn på begäran få tillgång till de personuppgifter som behandlas, upplysningar om och dokumentation av behandlingen av personuppgifter och säkerheten vid denna samt tillträde till sådana lokaler som har anknytning till behandlingen av personuppgifter. Detta framgår av hänvisningen i *punkten 9* till 43 § PUL. Om Datainspektionen inte har tillräckligt underlag för att konstatera att behandlingen av personuppgifter är laglig, får den med stöd av hänvisningen till 44 § PUL förbjuda behandlingen. Konstaterar Datainspektionen att personuppgifter behandlas eller kan komma att behandlas på ett olagligt sätt, ska inspektionen genom påpekanden eller liknande förfaranden försöka åstadkomma rättelse. Om det inte går att få till stånd rättelse, eller om saken är brådskande, får Datainspektionen förbjuda behandlingen, vilket följer av hänvisningen till 45 § första stycket PUL. Vidare hänvisas till 47 § PUL där Datainspektionen ges rätt att hos förvaltningsrätten i det län där Datainspektionen är belägen ansöka om att personuppgifter som har behandlats på ett olagligt sätt ska utplånas.

Av hänvisningen i *punkten 10* till 51 § första stycket PUL följer att Datainspektionens beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Av *andra stycket* föreskrivs att förbud 44 eller 45 § PUL som meddelas i samband med tillsynen enligt denna lag inte får förenas med vite.



*Personuppgiftsansvar*

## 9 §

Bestämmelsen anger att Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig. Frågan har behandlats i avsnitt 7.10.

*Ändamål*

## 10 §

Bestämmelsen anger att vägtrafikdatalagens ändamålsbestämmelser är generellt tillämpliga på all behandling av personuppgifter. Frågan har behandlats i avsnitt 7.11.

*Behandling av känsliga personuppgifter m.m.*

## 11 §

Bestämmelsen anger i vilken utsträckning känsliga personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Frågan har behandlas i avsnitt 7.12.2.

Enligt 13 § PUL är det förbjudet att behandla känsliga personuppgifter. Med känsliga personuppgifter avses uppgifter som avslöjar ras eller etniskt ursprung, politiska åsikter, religiös eller filosofisk övertygelse eller medlemskap i fackförening samt uppgifter som rör hälsa eller sexualliv. Från förbudet att behandla sådana uppgifter görs i vägtrafikdatalagen undantag från denna huvudregel. För det första får Transportstyrelsens behandla sådana uppgifter om det är *absolut nödvändigt* för ändamålen med behandlingen. Bestämmelsen innebär att uppgifterna ska få behandlas om det är av avgörande betydelse för ändamålet. Vid handläggningen av körkortsärenden är t.ex. uppgifter om en persons sjukdom, skada eller dylikt avgörande för att ett körkortsärende ska kunna avgöras (se 5 kap. 3 § KKL). Med hänsyn till den restriktivitet som ligger i begreppet absolut nödvändigt, måste dock behovet av att behandla en sådan uppgift nogt övervägas. Kravet innebär inte att känsliga uppgifter endast undantagsvis får behandlas, men att användandet av känsliga uppgifter begränsas till sådana tillfällen då Transportstyrelsen i det

närmaste inte har något val, utan måste behandla dem. En särskild försiktighet måste iaktas inte bara då en känslig personuppgift samlas in utan även varje gång uppgiften senare på nytt behandlas.

För att behandlingen ska vara tillåten krävs det dessutom att behandlingen över huvudtaget är tillåten enligt de angivna ändamålsbestämmelserna. Likaså krävs det givetvis också att övriga bestämmelser om behandlingen följs för att behandlingen av dessa personuppgifter ska få genomföras. Bestämmelse om känsliga personuppgifter är generell, dvs. den bör gälla för såväl behandling i databaserna som för annan behandling. Det ska inte heller spela någon roll för vilket ändamål som uppgiften behandlas, utan reglerna gäller för alla behandlingar.

Behandlingen av elektroniska handlingar i databaserna undantas från begränsningen (se 2 kap. 19 §).

## 2 kap. Transportstyrelsens databaser

### Fordonsdatabasen

#### 1 §

Bestämmelsen anger att det ska finnas en fordonsdatabas i verksamheten avseende fordon för vissa särskilt angivna ändamål. Vad som avses med en databas kommenteras närmare i avsnitt 8.2.1.

#### 2 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 8.4.3–8.4.5, 8.9.4 och 9.3.1.

Bestämmelsen anger för vilka ändamål som Transportstyrelsen får behandla personuppgifter i fordonsdatabasen i Transportstyrelsens verksamhet. Ändamålsbeskrivningen får betydelse för vilken insamling och annan behandling av personuppgifter som är tillåten.

I *punkten a)* anges att Transportstyrelsen får behandla personuppgifter för *frågor om fordons registrering och brukande samt därmed sammanhängande frågor*. Bestämmelser rörande fordons registrering och brukande finns bl.a. i den föreslagna lagen om fordons registrering m.m. Med *fordons registrering och brukande*

avses bl.a. beslut om registrering och undantag från plikten att registrera fordon och från reglerna om brukande av fordon, av- och påställning av fordon, saluvagnslicens och tillfällig registrering av fordon. Med därmed *sammanhängande frågor* avses tilldelning av registreringsnummer, utfärdande av registreringsbevis och tillhandahållande av registreringsskyltar och personliga registreringsskyltar, men även tillhandahållande av miljöklassmärkning jämte övriga till registreringen sammanhängande frågor såsom t.ex. ändringar av en uppgift om ett fordon innehas på grund av kreditköp med förebehåll om återtaganderätt.

I *punkten b)* anges som ett särskilt ändamål att Transportstyrelsen får behandla uppgifter för att hantera frågor om typgodkännande och enskilt godkännande. Härvid avses samtliga åtgärder som avser godkännanden av fordon enligt FoL, men även typgodkännande av färdskrivare, diagramblad och färdskrivarkort enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (kör- och vilotidsförordningen). När det gäller typgodkännande, installation och besiktning av färdskrivare enligt 4 kap. 1 § kör- och vilotidsförordningen är Transportstyrelsen behörig myndighet enligt art. 7, 8.4 och 9.2. i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter.

Under *punkten c)* faller Transportstyrelsens hantering av personuppgifter för att styrelsen ska kunna hantera frågor om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från trafiksäkerhets-synpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Här avses bl.a. den verksamhet som Transportstyrelsen bedriver i enlighet med FoL och innebär att Transportstyrelsen får, i enlighet med vad som föreskrivs i 5 kap. 8 § FoL, meddela de förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till ett fordonss säkerhet eller lämplighet i trafik.

Begreppet *frågor om* bör tolkas i en tämligen vidsträckt bemärkelse. Förutom att ge stöd åt Transportstyrelsens handläggning av ärenden och beslutsfattande, omfattas övriga åtgärder som vidtas både före och efter beslutet. All hantering som Transportstyrelsen svarar för enligt lag eller annan författning i den särskilt angivna verksamheten omfattas således.

Ändamålet i *punkten d)* möjliggör för Transportstyrelsen att behandla personuppgifter i syfte att fatta beslut om vägtrafikskatt (fordonsskatt och saluvagnsskatt) enligt 4 kap. 1 § VTSL samt beslut om dröjsmålsavgift för Skatteverkets räkning. Vidare

omfattas Transportstyrelsens behandling av personuppgifter för att kunna debitera och återbetala skatter, avgifter och ränta enligt VTSL. Här avses även de beslut som fattas enligt lag (2006:628) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Bestämmelsen omfattar även de beslut som om trängselskatt och tilläggsavgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, vägavgift och dröjsmålsavgift för tunga fordon enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för viss tunga fordon som Transportstyrelsen beslutar och verkställer uppbörd av för Skatteverkets räkning. Bestämmelsen omfattar även Transportstyrelsens begäran om indrivning av felparkeringsavgifter enligt FelPL och avgifter enligt avgiftsförordningen (1992:191). Även Transportstyrelsens behandling av personuppgifter för att ta ut vägtrafikregisteravgift enligt förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet, utbetalningar av miljöbilspremier enligt förordningen (2007:380) om miljöbilspremier och skrotningersättning enligt lagen (2007:162) om bilskrotningfonden omfattas.

Detta innebär att samtliga skatter, avgifter, premier och bidrag som det åligger Transportstyrelsen att handlägga omfattas. Med avgifter avses såväl tilläggsavgifter, felparkeringsavgifter, vägavgifter och överlastavgifter som olika förseningsavgifter.

Det är Transportstyrelsens uppgift att utreda och bestämma, men också att återbetala eller utbetala, skatter, avgifter, ersättningar och premier. Med uppbära avses att begära indrivning eller vidta andra åtgärder för verkställighet. Transportstyrelsen ska även redovisa influtna medel.

*Punkten e)* gör det möjligt för Transportstyrelsen att behandla de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna utföra sin tillsyn på vägtrafikområdet. Den tillsynsverksamhet som främst avses är tillsynen enligt i 5 a–b §§ FoL, lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening om motorbränslen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagarna, förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening, förordningen (1985:838) om motorbränslen, produktsäkerhetsförordningen (2004:469), förordningen (2001:1084) om buller från viss utomhusutrustning och förordningen (1998:1079) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner samt 8 kap. 22 § FoF. Ändamålet är inte begränsat till tillsynen över fordon, utan medger att uppgifter får behandlas även för övrig tillsyn på vägtrafikområdet.

I *punkten f*) anges att Transportstyrelsen får behandla personuppgifter för fullgörande av en för Sverige bindande internationell överenskommelse. Bestämmelsen medger Transportstyrelsen att behandla uppgifter i enlighet med dels sådana överenskommelser som Sverige efter riksdagens godkännande har ingått, men även sådana överenskommelser som omfattas av regeringens normgivningskompetens samt Transportstyrelsens bemyndigande i 5 kap. 10 § vägtrafikdataförordningen. I den mån en internationell överenskommelse innebär att Transportstyrelsen är skyldig att fullgöra vissa arbetsuppgifter är behandlingen tillåten enligt detta ändamål. Även om överenskommelsen förutsätter frivillighet omfattas Transportstyrelsens behandling av detta ändamål. Den behandling som åsyftas är insamlande av data, sammanställningar av olika uppgifter, kontroll i databaser eller annat. Det kan röra sig om arbete som sträcker sig över en lång tid (se närmare i avsnitt 8.9.4).

Enligt *punkten g* får Transportstyrelsen behandla uppgifter för intern kontroll, utvärdering, uppföljning och planering av den egna verksamheten. Med *intern kontroll* avses intern tillsyn och kontroll av den löpande verksamheten, i motsats till den externa tillsynen som beskrivits ovan. Med *utvärdering* avses analys och värdering av kvalitet, effektivitet och resultat av en verksamhet i förhållande till de mål som bestämts för denna. Med *uppföljning* och *planering* avses att kartlägga verksamheten dvs. att följa upp verksamheten och planera för åtgärder som ska vidtas i framtiden. Lydelsen gör det möjligt för Transportstyrelsen att bedriva verksamhetsuppföljning med individuppgifter.

### 3 §

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 9.3.2.

Bestämmelsen anger för vilka ändamål som stat eller kommun kan behandla personuppgifter för annan verksamhet än den som avses i 2 §. De verksamheter som omfattas är de som bedrivs med stöd av författning. Även annan verksamhet för vilken Transportstyrelsen ansvarar enligt lag eller annan författning än den som avses i 2 § omfattas. Bestämmelsen medger även en enskild som har delegerats författningsreglerad verksamhet att använda uppgifterna i den verksamheten.

I *punkten a)* anges att personuppgifter får behandlas för kontroll av ordning och säkerhet i trafiken. Det är framförallt polisens verksamhet med trafikövervakning och utredning av trafikbrott eller andra brott där ansvaret åligger fordonsägaren som avses. Ett ytterligare exempel på när bestämmelsen kan komma att bli tillämplig är när polisen behöver uppgift om vem som är fordonsägare för att kunna uppfylla sin serviceskyldigheter gentemot allmänheten och behöver komma i kontakt med en fordonsägare vars fordon behöver flyttas, även om fordonet inte står olagligt parkerat.

Enligt *punkten b)* får personuppgifter behandlas för kontroll av om ett fordon är tillförlitligt från trafiksäkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt i trafik. Det som främst avses är kontroll enligt FoL eller annan från FoL hänvisad lagstiftning. Kontrollen kan ske av olika organ, t.ex. besiktningsorgan och polisen. Med *kontroll* avses samtliga de åtgärder som ankommer på kontrollorganen. Detta innebär i praktiken att uppgifter från fordonsdatabasen t.ex. får användas av besiktningsorganen i dess besiktningsverksamhet. Dock ingår inte besiktningsorganens marknadsföringsåtgärder i detta ändamål. För dessa situationer är bestämmelsen om direkt marknadsföring tillämplig där den enskilde har möjlighet att enligt 11 § PUL motsätta sig behandling för ett sådant syfte (se 4 § punkten f).

*Punkten c)* medger att uppgifter får behandlas för att utgöra underlag för utredningar, beslut och kontroller av olika skatter och avgifter relaterade till fordonsinnehav. Här avses i första hand de beslut som Skatteverket fattar i enlighet med VTSL och lagen (2004:629) om trängselskatt. Skatteverket behöver även uppgifter för att utföra utredningar, fatta beslut och kräva in betalning m.m. för andra skatter än sådana som omfattas av dessa lagar, t.ex. i ärenden angående införsel av motorfordon. Informationen från registret används även i Skatteverkets kontrollverksamhet, t.ex. vid kontroll av förmån av bil. Ytterligare exempel är polismyndighetens beslut enligt FelPL. Vidare får uppgifterna användas för att ge Trafikförsäkringsföreningen möjlighet att kontrollera innehav av trafikförsäkring och för att ta ut trafikförsäkringsavgift enligt trafikskadelagen (1975:1410). Även länsstyrelserna kan behöva uppgifter från databasen för frågor om skrotningsbidrag enligt lagen (2007:162) om bilskrotningsfonden.

*Punkten d)* avser kronofogdemyndighetens utöknings- och indrivningsverksamhet. Kronofogdemyndigheten använder sig av

uppgifter i mål om verkställighet enligt utsökningsbalken, och indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Indrivning sker bl.a. enligt lagen om (1972:435) om överlastavgift, FelPL, VTSL, lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon och lagen (2004:629) om trängselskatt.

Enligt *punkten e*) får uppgifter om fordonsägare behandlas för försvars-, beredskapsplanering och drivmedelsransonering.

I *punkten f*) medges att uppgifter får behandlas för tillsyn på vägtrafikområdet.

I *punkten g*) anges att personuppgifter får behandlas för annan verksamhet som för att kunna fullgöras förutsätter tillgång till uppgifter rörande fordonsägare. Ett absolut krav är att verksamheten ska ha någon anknytning till fordonsägaren och förutsätta tillgång till information om denne. Som ett exempel kan nämnas att polisen kan behöva uppgifter om fordonsägare för att identifiera vem som äger en bil via ett chassinummer vid en utredning av en bilstöld eller vid utredning av en märkesförfalskning (falskskyltning).

#### 4 §

Bestämmelsen motsvarar 5 § punkterna 2–5 i LVTR och har utförligt behandlats i avsnitt 9.3.3. Någon ändring av innebörden i är inte avsedd.

I *punkten a*) medges att personuppgifter behandlas om det behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning, exempelvis utfärdande av en trafikförsäkring, eller annan allmän eller enskild verksamhet. Med *prövningar och beslut* avses bl.a. situationer då det är befogat på grund av en affärsförbindelse eller rättstvist med viss person. Som exempel kan nämnas bilhandlare och bilskrotare som bedriver yrkesmässig handel och annan hantering av fordon, bolag som utför parkeringsövervakning och bärgningsföretag som hanterar fordon i sin yrkesverksamhet. Även försäkringsbolagens hantering av skadefall omfattas av denna bestämmelse.

Genom *punkten b*) möjliggörs tillhandahållandet av information för trafiksäkerhets- och miljöändamål.

Enligt *punkten c*) får uppgifter behandlas för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott. Härigenom medges att uppgift om vem som är registrerad som fordonsägare, även om

denne inte i civilrättslig mening skulle vara rätt ägare, kan tillhandahållas t.ex. i syfte att undersöka om överlåtaren har rätt att förfoga över fordonet vid köp av begagnade fordon. Bestämmelsen medger anteckningar om olika begränsningar i förfoganderätten över ett fordon, exempelvis en anteckning i fordonsdatabasen om att en bil är leasad eller försedd med förbehåll om återtaganderätt.

*Punkterna d) och e)* avser Transportstyrelsens försäljningsverksamhet av uppgifter ur fordonsdatabasen. I 9 § första stycket förordningen (2008:1300) med Transportstyrelsens instruktion anges, i enlighet med vårt förslag till ändring, att Transportstyrelsen får sälja uppgifter till myndigheter och enskilda ur den del av fordonsdatabasen som avser fordonsregistrering och som styrelsen för enligt vägtrafikdatalagen. Uppgifter får enligt samma stycke lämnas ut på terminal, på medium för automatisk databehandling eller på annat sätt. I andra stycket anges att uppgifter som avser den registrerades personliga förhållanden inte får säljas, om de kan antas utgöra ett hot mot dennes personliga integritet. Det rör sig i *punkten d* om aktualisering, komplettering och kontroll av information om fordonsägare i kund- eller medlemsregister eller liknande register. Bestämmelsen får betydelse i fall då någon redan har ett eget personregister. *Punkten e* avser uttag av urval av personuppgifter, s.k. urvalsdragning, vilket framförallt blir aktuellt vid direktreklam. Vid urvalsdragning tas vissa uppgifter ut ur registret enligt särskilda urvalskriterier. Det kan exempelvis vara frågan om ägarna till vissa personbilar valda efter kriterierna fabrikat, modell och kommun. I enlighet med regleringen i 11 § PUL kan dock en registrerad person motsätta sig behandling av personuppgifter för direkt marknadsföring.

## 5 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 9.3.4.

Innebörden av bestämmelsen är att en uppgift om ett fordons registreringsnummer och chassinummer alltid får behandlas för att tillhandahålla sådana uppgifter om fordonet som inte är personuppgifter. De uppgifter som kan bli aktuella att tillhandahålla är tekniska uppgifter om fordonet som varken direkt eller indirekt kan anses utgöra personuppgifter. Med sådana tekniska uppgifter avses t.ex. uppgifter om fordonets färg, antal passagerare, däckdimensioner m.m. Se även avsnitt 9.4.2.



## Behörighetsdatabasen

### 6 §

Bestämmelsen anger att det ska finnas en behörighetsdatabas i verksamheten avseende behörigheter för vissa särskilt angivna ändamål. Vad som avses med en databas kommenteras närmare i avsnitt 8.2.1.

### Ändamål

### 7 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 8.4.3–8.4.5, 8.9.4 och 10.3.1.

Bestämmelsen anger för vilka ändamål som Transportstyrelsen får behandla personuppgifter i fordonsdatabasen i Transportstyrelsens verksamhet. Ändamålsbeskrivningen får betydelse för vilken insamling och annan behandling av personuppgifter som är tillåten.

*Punkten a)* anges att Transportstyrelsen får behandla personuppgifter för frågor om behörighet att föra ett visst slag av fordon eller ett visst slag av fordon i viss verksamhet. Ändamålet hänför sig således till Transportstyrelsens handläggning av körkorts- och yrkestrafikärenden och som omfattar frågor om bl.a. förarbehörigheter, yrkeskompetensbevis och taxiförarlegitimationer.

*Punkten b)* medger att personuppgifter behandlas av Transportstyrelsen i behörighetsdatabasen för godkännande- och tillståndsprövning samt annan liknande prövning. Som ett exempel på när bestämmelsen kan bli tillämplig kan nämnas att Transportstyrelsen vid handläggning av ärenden om tillstånd kan behöva kontrollera om den som ansöker om ett tillstånd innehar en behörighet, som kan vara ett villkor för att ett tillstånd ska kunna utfärdas. Transportstyrelsen behöver även när det gäller registreringen av en fordonsägare i fordonsdatabasen göra en kontroll av om denne innehar behörighet att föra fordon för att veta om en förmyndare ska registreras eller inte enligt de särskilda reglerna därom. När en underårig ägare fyller 18 år eller förvärvar förarbehörighet för ett fordon ska registreringen av förmyndaren inte längre bestå. När detta inträffar ska Transportstyrelsen justera registreringen så att

den kommer i överensstämmelse med lagen, utan att det krävs någon särskild anmälan om detta.

Enligt *punkten c)* får personuppgifter behandlas för att utreda, bestämma, uppbära, redovisa och återbetala avgifter.

I *punkten d)* anges att Transportstyrelsen får behandla uppgifter för tillsyn. Den tillsynsverksamhet som främst avses är tillsynen över innehavare av taxiförarlegitimation (5 kap. 17 § YTL). Ändamålet medger att uppgifter får användas inte bara för tillsyn i verksamheten avseende behörigheter, utan även för övrig tillsyn på vägtrafikområdet.

I *punkten e)* medges att Transportstyrelsen behandlar uppgifter för att fullgöra en för Sverige bindande internationell överenskommelse (se kommentaren till 2 kap. 2 § p. f).

Enligt *punkten f)* får Transportstyrelsen vidare behandla uppgifter för intern kontroll, utvärdering, uppföljning och planering av den egna verksamheten (se kommentaren till 2 kap. 2 § p. g).

## 8 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 10.3.2.

Bestämmelsen anger för vilka ändamål som stat eller kommun kan behandla personuppgifter för annan verksamhet än den som avses i 7 §. De verksamheter som omfattas är de som bedrivs med stöd av författning. Även annan verksamhet för vilken Transportstyrelsen ansvarar enligt lag eller annan författning än den som anges i 7 § omfattas. Bestämmelsen medger även en enskild som har delegerats författningsreglerad verksamhet att använda uppgifterna i den verksamheten.

I *punkten a)* anges att personuppgifter får behandlas för kontroll av ordning och säkerhet i trafiken. Ändamålet innebär att kontrollerande myndigheter kan få underlag för beslut och åtgärder som rör ordning och säkerhet i trafiken. Detta gäller bl.a. för polisens trafikövervakning.

I *punkten b)* anges att personuppgifter får behandlas för kontroll av identitet i samband med kontroll av en förarbehörighet. Bestämmelsen innebär en möjlighet för polisen att få direktåtkomst till fotografiet på förarbehörigheten för att identiteten på föraren ska kunna kontrolleras i olika sammanhang, t.ex. vid

trafikkontroller eller i andra situationer då det är nödvändigt att kontrollera en persons eventuella körkorts- eller förarbevisinnehav.

*Punkten c)* omfattar tillstånds- och lämplighetsprövning samt annan liknande prövning.

Enligt *punkten d)* får uppgifter behandlas för försvars- och beredskapsplanering.

Enligt *punkten e)* får uppgifter behandlas för tillsyn på vägtrafikområdet.

I *punkten f)* anges att personuppgifter får behandlas för annan verksamhet som för att kunna fullgöras förutsätter tillgång till uppgifter rörande behörigheter. Ett absolut krav är att verksamheten ska ha någon anknytning till behörigheter och förutsätta tillgång till information om dessa. Verksamheten ska exempelvis förutsätta tillgång till information om den som ansöker om, har eller har haft behörighet att föra fordon. Som ett exempel kan nämnas att Försäkringskassan kan behöva uppgifter om t.ex. den som har eller har haft behörighet att föra buss, taxi eller lastbil när det gäller utredningar om misstänkt felaktiga utbetalningar och bidragsbrott i förhållande till yrkesutövning.

## 9 §

Bestämmelsen motsvarar 5 § p. 2 LVTR och har utförligt behandlats i avsnitt 10.3.3. Se även kommentaren till 2 kap. 4 §.

## Tillståndsdatan

### 10 §

Bestämmelsen anger att det ska finnas en tillståndsdatan i verksamheten avseende tillstånd för vissa särskilt angivna ändamål. Vad som avses med en databas kommenteras närmare i avsnitt 8.2.1.

### 11 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 8.4.3.–8.4.5, 8.9.4 och 11.3.1.

Bestämmelsen anger för vilka ändamål som Transportstyrelsen får behandla personuppgifter i tillståndsdatabasen i sin verksamhet.

I *punkten a)* anges att Transportstyrelsen får behandla personuppgifter för frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning. Ändamålet hänför sig till Transportstyrelsens handläggning av ärenden om tillstånd enligt YTL och lagen (1998:492) om biluthyrning och andra författningar på vägtrafikområdet

*Punkten b)* medger att personuppgifter får behandlas av Transportstyrelsen för frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, överlämnande av rätten att anordna prov samt om förordnande och godkännande av personal.

Med *frågor om* avses inte bara åtgärder som direkt syftar till att fatta ett beslut i ett ärende, utan samtliga åtgärder både före och efter beslutet.

I *punkten c)* anges att Transportstyrelsen får behandla uppgifter för tillsyn. Transportstyrelsen ansvarar t.ex. för att det finns en enhetlig kontrollstrategi för kontroller av transportföretag både ute på vägarna och i företagens lokaler (7 kap. 2 § 3 st. förordningen [2004:865] om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Ändamålet medger att uppgifter får användas inte bara för tillsyn i verksamheten avseende tillstånd, utan även för övrig tillsyn på vägtrafikområdet.

Enligt *punkten d)* får personuppgifter behandlas för att utreda, bestämma, uppbära, redovisa och återbetala avgifter.

I *punkten e)* medges att Transportstyrelsen behandlar uppgifter för att fullgöra åliggande som följer av för Sverige bindande internationella åtaganden (se kommentaren till 2 kap. 2 § punkten f).

Enligt *punkten f)* får Transportstyrelsen vidare behandla uppgifter för intern kontroll, utvärdering, uppföljning och planering av den egna verksamheten (se kommentaren till 2 kap. 2 § punkten g).

## 12 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 11.3.2.

Bestämmelsen anger för vilka ändamål som stat eller kommun kan behandla personuppgifter för annan verksamhet än den som avses i 11 §. De verksamheter som omfattas är de som bedrivs med

stöd av författning. Även annan verksamhet för vilken Transportstyrelsen ansvarar enligt lag eller annan författning än den som anges i 11 § omfattas. Bestämmelsen medger även en enskild som har delegerats författningsreglerad verksamhet att använda uppgifterna i den verksamheten.

Enligt *punkten a)* får personuppgifter behandlas för tillsyn på vägtrafikområdet. Som exempel kan nämnas att polisen bedriver tillsyn bl.a. enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och behöver få tillgång till uppgifter för detta ändamål.

I *punkten b)* medges att personuppgifter får behandlas för annan verksamhet som för att fullgöras förutsätter tillgång till information rörande tillstånd. Med tillstånd avses samtliga tillstånd som kan aktualiseras inom ramen för tillståndsdatan. Således omfattas även den som ansöker om, har fått eller har haft rätten att anordna prov eller den som ansöker om har eller har haft ett förordnande eller ett godkännande.

Att stat och kommun ska kunna få åtkomst till uppgifter om den som innehar ett tillstånd för att kunna bedriva sin verksamhet på ett effektivt sätt är ett viktigt syfte. Ett absolut krav är att verksamheten ska ha någon anknytning till tillstånd och förutsätta tillgång till information om dessa. Verksamheten ska exempelvis förutsätta tillgång till information om den som innehar ett tillstånd. Som ett exempel på verksamhet där uppgifter om den som har ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik behövs kan nämnas Skatteverkets skattekontroll av den yrkesmässiga trafiken.

### 13 §

Bestämmelsen motsvarar 5 § punkten 2 LVTR och har utförligt behandlats i avsnitt 11.3.3. Se även kommentaren till 2 kap. 4 §.

## Tillsynsdatan

### 14 §

Bestämmelsen anger att det ska finnas en tillsynsdatan i verksamheten avseende tillsyn för vissa särskilt angivna ändamål. Vad som avses med en datan kommenteras närmare i avsnitt 8.2.1.

## 15 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 8.4.3–8.4.5, 8.9.4 och 11.3.1.

Bestämmelsen anger för vilka ändamål som Transportstyrelsen får behandla personuppgifter i tillståndsdatabasen i sin verksamhet.

I *punkten a)* anges att Transportstyrelsen får behandla personuppgifter för frågor om färdskrivarkort. Det angivna ändamålet avser Transportstyrelsens handläggning enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. för frågor om utfärdande, förnyelse och utbyte av färdskrivarkort och frågor om återkallelse av sådana.

Med *frågor om* avses inte bara åtgärder som direkt syftar till att fatta ett beslut i ett ärende, utan samtliga åtgärder både före och efter beslutet. Även kontakter med den registrerade efter det att ett beslut har fattats omfattas. Behandlingen kan avse inte bara den som har en färdskrivarkort, utan även den som ansöker och eller har haft ett sådant kort. Även behandling av personuppgifter som sker för att kontrollera att exempelvis en färdskrivarkort har utfärdats på ett riktigt sätt är en tillåten behandling.

I *punkten b)* anges att personuppgifter får behandlas för tillsyn. Bestämmelsen avser Transportstyrelsens fullgörande av tillsynsuppgifter och ger bl.a. möjligheter att i tillsynsdatabasen registrera och söka efter information som behövs för att specifikt uppfylla EG-kontrolldirektivets krav i fråga om kontroll av företag som bedriver transportsverksamhet som inte är tillståndspliktig.

I *punkten c)* avses Transportstyrelsens verksamhet med att utreda, bestämma, redovisa, uppbära och återbetala av avgifter.

I *punkten d)* medges att Transportstyrelsen behandlar uppgifter för att fullgöra en för Sverige bindande internationell överenskommelse (se kommentaren till 2 kap. 2 § punkten f).

Enligt *punkten e)* får Transportstyrelsen vidare behandla uppgifter för intern kontroll, utvärdering, uppföljning och planering av den egna verksamheten (se kommentaren till 2 kap. 2 § punkten g).

## 16 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 12.3.2.

Bestämmelsen anger för vilka ändamål som stat eller kommun kan behandla personuppgifter för annan verksamhet än den som avses i 15 §. De verksamheter som omfattas är de som bedrivs med stöd av författning. Även annan verksamhet för vilken Transportstyrelsen ansvarar enligt lag eller annan författning än den som anges i 15 § omfattas. Bestämmelsen medger även en enskild som har delegerats författningsreglerad verksamhet att använda uppgifterna i den verksamheten. Ändamålet medger att uppgifter kan behandlas för tillsyn på vägtrafikområdet och för frågor om färdskrivarkort.

## Gemensamma bestämmelser om databaserna

### 17 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 8.9.5.

Bestämmelsen är ny och utvidgar ändamålen för behandlingen i databaserna. Tillägget är föranlett av den ökade internationaliseringen, däribland skyldigheten att enligt artikel 12 i Prövrådsbeslutet att medge andra stater direktåtkomst till vissa personuppgifter som rör fordon och fordonsägare eller innehavare. Ändamålet är inte begränsat till Prövrådsbeslutet, utan omfattar samtliga internationella överenskommelser som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt. Detsamma gäller om det följer av en EU-rättsakt.

Att direktåtkomst kan medges för detta ändamål följer av 2 kap. 20 § första stycket.

### 18 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 8.4.6.

I bestämmelsen anges när personuppgifter får behandlas av Transportstyrelsen genom att lämnas ut oavsett ändamålet med utlämnandet. Personuppgifter som behandlas för ändamål som anges för respektive databas får enligt bestämmelsen – om sekretess inte hindrar det – lämnas ut till den registrerade själv, riksdagen och regeringen, samt i den utsträckning uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning, till andra. Det är bara personuppgifter om den registrerade själv som får lämnas ut till den registrerade enligt bestämmelsen.

Med *skyldighet att lämna ut* uppgifter avses dels uppgiftsskyldighet enligt 10 kap. 28 § OSL, dels andra författningsreglerade skyldigheter att lämna ut uppgifter. Härmed avses t.ex. skyldigheten enligt 4 kap. 11 § riksdagsordningen att på begäran lämna riksdagens utskott upplysningar och yttranden. Även utlämnande av uppgifter enligt 6 kap. 5 § OSL omfattas av denna bestämmelse. Med *till andra* avses såväl myndigheter som enskilda.

Bestämmelsen är inte avsedd att inverka på Transportstyrelsens skyldighet enligt grundlag att lämna ut personuppgifter, t.ex. på begäran av enskild enligt offentlighetsprincipen. Även känsliga personuppgifter får lämnas ut enligt denna bestämmelse.

I bestämmelsens andra stycke medges att insamlade personuppgifter som behandlas enligt i lagen angivna ändamål också får behandlas av Transportstyrelsen för historiska, statistiska och vetenskapliga ändamål.

### *Elektroniska handlingar*

#### *19 §*

Bestämmelsen är ny och har utförligt behandlats i avsnitt 8.10.

Bestämmelsen tillåter att Transportstyrelsen behandlar elektroniska handlingar som har kommit in till Transportstyrelsen eller har upprättats av Transportstyrelsen.

Det är inte möjligt för Transportstyrelsen att påverka innehållet i de handlingar som kommer in till styrelsen. När inkomna handlingar förs in i ett ärendehanteringssystem kan således även känsliga personuppgifter komma att behandlas i databasen. Det förekommer även att personer som inte berörs av ett ärende namnges i inkomna handlingar. För att inte omöjliggöra för myndigheter att bedriva en effektiv ärendehantering är det nödvändigt att en behandling av sådana uppgifter är tillåten. Elektroniska handlingar får innehålla samtliga de uppgifter som har lämnats i ett ärende.

Motsvarande gäller i fråga om handlingar som upprättas av Transportstyrelsen. När styrelsen fattar ett beslut i ett ärende måste självfallet hänsyn tas till det material som har kommit in. Det materialet utgör underlag för beslut och det kan därför vara nödvändigt att i skälen för ett beslut eller i andra handlingar i ett ärende, återge sakomständigheter eller argument som innefattar



uppgifter av vitt skilda slag. Att ange att vissa kategorier av uppgifter inte får ingå i beslut eller andra handlingar är därför inte vare sig möjligt eller önskvärt. Det finns dock en möjlighet för Transportstyrelsen att i viss mån påverka innehållet i handlingarna. Det bör därför kunna krävas att känsliga uppgifter endast får anges om de är nödvändiga för handläggningen av ett ärende. Samma restriktivitet gäller således inte för Transportstyrelsens handläggning av ärenden som för annan behandling där 1 kap. 11 § vägtrafikdatalagen ska tillämpas, som ställer krav på att behandlingen ska vara absolut nödvändig.

### *Direktåtkomst*

#### 20 §

Bestämmelsen reglerar direktåtkomst till personuppgifter och har utförligt behandlats i avsnitt 8.8.

I *första stycket* anges att direktåtkomst till personuppgifter får medges för samtliga ändamål, utom för aktualisering, komplettering eller kontroll av uppgifter som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, och för uttag av urval för direkt marknadsföring. Direktåtkomst är endast tillåten till de uppgifter som finns registrerade i databaserna och inte till elektroniska handlingar. Regeringen har dock getts ett bemyndigande att i förordning tillåta direktåtkomst till elektroniska handlingar.

Av *andra stycket* framgår att den som har medgetts direktåtkomst till personuppgifter som behandlas enligt lagen, ansvarar för att tillgången begränsas till vad varje tjänsteman eller anställd behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter. Detta innebär en skyldighet att se till att endast den som behöver en uppgift för att fullgöra sina arbetsuppgifter har möjlighet att få del av uppgiften.

Av *tredje stycket* följer att enskilda får ha direktåtkomst till uppgifter om sig själv.

#### 21 §

Bestämmelsen reglerar begränsningar i rätten till samkörning och har utförligt behandlats i avsnitt 8.7.3.

### 3 kap. Enskildas rättigheter, m.m.

#### *Information till den registrerade*

##### 1§

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 13.2.

Paragrafen innehåller bestämmelser om Transportstyrelsens skyldighet att informera den registrerade om att dennes personuppgifter är föremål för behandling. Av 23 § PUL framgår att den personuppgiftsansvarige självant ska informera en enskild om behandling av uppgifter som samlas in från den enskilde själv. Den information som ska lämnas är uppgifter om den personuppgiftsansvariges identitet, ändamålen med behandlingen samt även övrig information som behövs för att den registrerade ska kunna ta till vara sina rättigheter.

Information ska också enligt 26 § PUL lämnas på begäran av den registrerade. Om uppgifter behandlas ska information lämnas om vilka uppgifter det rör sig om, varifrån uppgifterna har hämtats, ändamålen med behandlingen och till vilka mottagare eller kategorier av mottagare som uppgifterna lämnas ut. Information behöver dock inte lämnas om personuppgifter i löpande text som inte har fått sin slutliga utformning när ansökan gjordes eller som utgör minnesanteckning eller liknande, under förutsättning att uppgifterna inte har lämnats ut till tredje man.

Rätten till information gäller enligt 27 § PUL inte om det i lag eller annan författning eller i beslut som har meddelats med stöd av författning särskilt har föreskrivits att uppgifter inte får lämnas ut till den registrerade.

##### 2 §

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 13.2.

Bestämmelsen innebär att elektroniska handlingar inte behöver lämnas ut till en enskild i samband med att en myndighet fullgör sin informationsskyldighet enligt 26 § PUL, om den enskilde har tagit del av handlingens innehåll. Undantaget förutsätter att den registrerade får tydlig information om att handlingar som han eller hon har skickat in till eller fått från myndigheten finns registrerade

samt att han eller hon får en förteckning över dessa handlingar. Den enskilde bör emellertid ha rätt att få information även om uppgifter i sådana handlingar om han begär det.

Personer som finns omnämnda i handlingar som hör till ett ärende i vilket de inte själva är part har inte rätt att enligt 26 § PUL få information om behandlingen. Regeringen har tidigare i den proposition som låg till grund för införande av PUL (prop. 1997/98:44, s. 83) uttalat bl.a. att det är rimligt att utgå från att Datalagskommitténs slutsats att EG-direktivet innebär att den personuppgiftsansvarige bara är skyldig att utnyttja alla de sök- och sammanställningsmöjligheter som han eller hon har tillgång till för att få fram information att lämna till den registrerade. De begränsningar i möjligheten att söka efter en s.k. elektronisk handling innebär att myndigheterna saknar rättsliga befogenheter, och vanligen även tekniska möjligheter, att kontrollera i vilken omfattning uppgifter om en person behandlas i handlingar som hör till ett ärende som inte rör honom eller henne. Därmed har en person som är registrerad på ett sådant sätt inte heller rätt att kräva att myndigheten gör den typen av kontroller.

### *Rättelse och skadestånd*

#### 3 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 13.4.6.

Bestämmelsen behandlar rättelse och skadestånd och hänvisar till att 28 § PUL om rättelse och 48 § PUL om skadestånd ska gälla vid behandling av personuppgifter enligt vägtrafikdatalagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. För uppgift om vem som är registrerad fordonsägare tillämpas 14 kap. 3–4 §§ förordningen om fordons registrering m.m. i stället för 28 § PUL. Uppgift om vem som är registrerad fordonsägare omfattas inte av heller av skadeståndsbestämmelsen i 48 § PUL.

Den som är missnöjd med registreringen av honom eller henne som ägare är således i stället för rättelse hänvisad till att begära omprövning av beslutet enligt 14 kap. 3–4 §§ förordningen om fordons registrering m.m. Tidsfristen för omprövning är ett år. Inkommer därefter en begäran om ändring av registrerade fordonsuppgifter ska begäran avvisas, om det inte finns särskilda skäl för att ändå ompröva ärendet. Med uppgift om vem som är

registrerad fordonsägare avses förstås identitetsuppgifterna (namn, adress, personnummer) för ägaren, men även den dag som antecknats som förvärvsdag för fordonet i databasen (ägarbytesdagen). Även en begäran endast om att ändra den registrerade dagen för ägarbyte måste alltså ha begärts inom ett år.

Det finns en möjlighet till omprövning av uppgifter om registrerad ägare även om ettårsgränsen har passerats, om det föreligger särskilda skäl för detta. Sådana skäl kan vara när den registrerade ägaren utan egen förskyllan bevisligen inte tidigare tagit del av beslutet att registrera honom eller henne som ägare. Särskilda skäl skulle exempelvis också kunna vara att den föregående registrerade ägaren och den nuvarande registrerade ägaren framför en gemensam begäran om rättelse av uppgiften om överlåtelsedag (under förutsättning att den överlåtelsedagen kan registreras). Vad som i övrigt får anses vara särskilda skäl får bestämmas genom praxis. Transportstyrelsen ska inte behöva utreda inkommande ärenden närmare, t.ex. kommunicera andra parter, för att konstatera om det föreligger särskilda skäl att pröva ärendet trots att begäran gjorts mer än ett år efter registreringen. Det bör krävas att det redan av de uppgifter som lämnas i eller handlingar som bifogas till begäran om omprövning framgår att det föreligger särskilda skäl till undantag från huvudregeln.

I de fall fordonsdatabasen innehållit en felaktig uppgift om vem som är registrerad fordonsägare, och felaktigheten beror på fel eller försummelse hos Transportstyrelsen kan styrelsen bli skadeståndskyldig enligt 3 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207). I dessa fall har dock inte Transportstyrelsen något strikt skadeståndsansvar. Enligt skadeståndsrättsliga principer ankommer det i stället på den som begär ersättning att visa de omständigheter som ger vid handen att Transportstyrelsen hanterat ärendet felaktigt eller försumligt. Sådan felaktighet eller försumlighet torde kunna anses föreligga – och då också vara lätt påvisbar – t.ex. om styrelsen försummat en inkommen skrivelse som var av betydelse, oriktigt underlåtit kommunikering i ett ärende eller registrerat felaktiga uppgifter i databasen i förhållande till vad som angivits i anmälan.

Den enskilde kan dock inte i ett sådant fall tillerkännas någon ersättning för kränkning av dennes personliga integritet, utan endast för faktisk och påvisbar ekonomisk skada till följd av den oriktiga ägaruppgiften som blev följd av den felaktiga eller försumliga hanteringen hos Transportstyrelsen.

*Överklagande*

## 4 §

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 13.5.

**4 kap. Bemyndiganden**

## 1 §

I *punkten 1* anges att regeringen får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som får behandlas i databaserna. Dessa föreskrifter måste när det gäller personuppgifter rymmas inom ramen för de ändamål som gäller för respektive databas. När det gäller frågan om vilka personuppgifter som får behandlas i databaserna måste även PUL:s grundläggande krav iakttas. Enligt PUL ska personuppgifterna vara adekvata och relevanta i förhållande till ändamålen med behandlingen. Fler uppgifter än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen får inte behandlas. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 8.5.2.

I *punkten 2* anges att regeringen får meddela föreskrifter om vilka personuppgifter som får behandlas för ett visst ändamål. Ändamålen är angivna på ett förhållandevis generellt sätt och det finnas skäl att av integritetsskäl begränsa vilka personuppgifter som får behandlas för vilket ändamål. De närmare integritetsavvägningarna som behöver göras får ankomma på regeringen. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 8.4.6.

I *punkten 3* anges att regeringen får meddela föreskrifter om vilka sökbegrepp som får användas i databaserna. För sökning i databaserna kommer, på sätt gäller i dag, särskilda sökbegrepp att finnas. Härigenom begränsas vad som är att anse som allmän handling och vad som därigenom kan bli tillgängligt för utomstående. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 8.6.4.

*Punkten 4* anger att regeringen meddelar ytterligare begränsningar i rätten till samkörning. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 8.7.3.

*Punkten 5* anger att regeringen meddelar begränsningar i rätten att bevara uppgifter och om digital arkivering. I fråga om bevarande och gallring av allmänna handlingar gäller arkivlagen (1990:782) och arkivförordningen (1991:46). Ur ett integritetsperspektiv bör dock inte alla handlingar bevaras. Regeringen har därför

bemyndigats att, till skydd för den enskildes integritet, inskränka rätten att bevara handlingar. I fråga om bevarande och gallring av personuppgifter som inte är allmänna handlingar ska 9 § PUL gälla. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 7.13.4 och 7.14.1.

## 2 §

I bestämmelsen anges att regeringen får meddela närmare föreskrifter om direktåtkomst till personuppgifter. Regeringen meddelar även föreskrifter om behörighet och säkerhet i fråga om direktåtkomsten. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 8.8.4.

## 3 §

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 7.14.2.

## 19.2 Förslaget till lag om fordons registrering m.m.

Den särskilda bestämmelserna om registreringsplikten för motor-drivna fordon och släpfordon och därmed sammanhängande frågor har hitintills reglerats i 12–32 §§ LVTR. LVTR upphävs i samband med att lagen om fordons registrering m.m. införs.

De paragrafer i den nya lagen om fordons registrering m.m. som inte har någon motsvarighet i LVTR och de paragrafer som har fått ett i jämförelse med LVTR:s bestämmelser ändrat innehåll, kommenteras nedan. Övriga paragrafer kommenteras endast genom en hänvisning till motsvarande lagrum i LVTR.

### Allmänna bestämmelser

#### 1 §

I *första stycket* anges lagens tillämpningsområde. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 1 § LVTR. Till skillnad från LVTR reglerar den nya lagen endast registreringsplikten för motordrivna fordon och släpfordon och därmed sammanhängande frågor. Bestämmelser om registrering av personuppgifter finns numera i vägtrafikdatalagen. Registreringen av motordrivna fordon och släpfordon är en förutsättning för att ett fordon ska få brukas i Sverige och i lagen anges villkoren och förutsättningarna för en registrering. Vilka uppgifter som ska registreras när förutsättningarna för detta föreligger regleras i vägtrafikdatalagen. Det finns för tydlighetens skull därför en hänvisning till den lagen.

*Andra stycket* anger undantagen från lagens tillämpningsområde och motsvarar 1 § andra stycket LVTR (prop. 2000/01:95).

#### 2 §

Bestämmelsen hänvisar till lagen om vägtrafikdefinitioner och motsvarar bestämmelsen i 3 § LVTR(prop. 2000/01:95).

#### 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 4 § LVTR (prop. 2000/01:95).

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 4 a § LVTR (SFS 2006:558, prop. 2005/06:117).

*Registrering som förutsättning för rätt att bruka fordon*

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 12 § LVTR (SFS 2006:239, prop. 2005/06:65). Hänvisningarna till undantagen i 13–16 och 18 §§ LVTR har ersatts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i 6–9 och 11 §§ i denna lag.

*Undantag från registreringsplikten*

## 6 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 13 § LVTR (SFS 2009:227, prop. 2008/09:107). Hänvisningen i första meningen till 12 § LVTR och hänvisningen i första stycket 8 till 18 § LVTR samt hänvisningen i första stycket 3 till 23 § första stycket 4 LVTR har ersatts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i 5, 11 §§ och 16 § första stycket 4 i denna lag.

## 7 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 14 § LVTR (prop. 2000/01:95). Hänvisningen i första meningen till 12 § LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 5 § i denna lag.

## 8 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 15 § LVTR (prop. 2000/01:95). Hänvisningen i första stycket första meningen till 12 § LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 5 § i denna lag.



## 9 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 16 § LVTR (prop. 2000/01:95). Hänvisningen i första stycket första meningen till 12 § LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 5 § i denna lag.

*Brukande av avställt fordon*

## 10 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 17 § LVTR (SFS 2007:165, prop. 2006/07:40). Hänvisningen i punkten 1 till 12 § 2 och 5 LVTR och hänvisningen i 13 § första och tredje styckena LVTR samt hänvisningen i punkten 8 till 18 § har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 5 § 2 och 5 och 6 § första och tredje styckena samt 11 § i denna lag.

*Salvagnslicens*

## 11 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 18 § LVTR (SFS 2009:227, prop. 2008/09:107). Hänvisningen till en registrering i vägtrafikregistret i första stycket har ersatts med en hänvisning till *fordonsdatabasen*.

## 12 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 19 § LVTR (SFS 2006:303, prop. 2005/06:108). Hänvisningen i första stycket andra meningen till 23 § första stycket 4 LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 16 § första stycket 4 i denna lag.

## 13 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 § LVTR (prop. 2000/01:95).

*Tillfällig registrering**14 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 21 § LVTR (prop. 2000/01:95).

*15 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 22 § LVTR (prop. 2000/01:95).

*16 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 23 § LVTR(SFS 2002:807, prop. 2001/02:183).

*17 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 24 § LVTR (SFS 2002:807, prop. 2001/02:183). Hänvisningen i andra meningen till 23 § första stycket 4 LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 16 § första stycket 4 i denna lag.

*18 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 25 § LVTR (prop. 2000/01:95). Hänvisningarna till 22 § och 27 § LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 15 § och 20 § i denna lag.

*19 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 26 § LVTR (SFS 2009:227, prop. 2008/09:107). Hänvisningen i första stycket första meningen till 22 § och 25 § LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 15 § och 18 § i denna lag.

## 20 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 27 § LVTR (prop. 2000/01:95).

## 21 §.

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 28 § LVTR (SFS 2002:807, prop. 2001/02:183). Hänvisningen i första meningen till 22 § och 23 § LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 15 § och 16 § i denna lag.

*Straffbestämmelser*

## 22 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 29 § LVTR (prop. 2000/01:95). Hänvisningen i första stycket till 12, 17, 18, 26 eller 27 §§ har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 5, 10, 11,19 eller 20 §§ i denna lag.

## 23 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 30 § LVTR (prop. 2000/01:95). Hänvisningen till 13 § andra stycket LVTR ersätts nu med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 6 § andra stycket i denna lag.

## 24 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 31 § LVTR (SFS 2008:1376, prop. 2008/09:31).

*Hindrande av fortsatt färd*

## 25 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 32 § LVTR (SFS 2001:558, prop. 2000/01:95). Hänvisningen i till 12, 17, 18, 26 eller 27 §§ har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 5, 10, 11,19 eller 20 §§ i denna lag.

*Förfarande och överklagande*

## 26 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 33 § LVTR (SFS 2008:1376, prop. 2008/09:31).

## 27 §

Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen bestämmelsen i 34 § LVTR (prop. 2000/01:95). Beslut enligt lagen, t.ex. gällande saluvagnslicens eller tillfällig registrering, och beslut enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, t.ex. beslut enligt förordningen (0000:00) om fordons registrering m.m. och förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet kan överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad.

I fråga om talerätt och överklagandetid m.m. finns bestämmelser i förvaltningslagen (1986:223). Undantag från de generellt gällande principerna är avsett endast i den mån det är angivet i lagen.(se prop. 2000/01:95, sid. 107).

Eftersom hanteringen av personuppgifter numera regleras i vägtrafikdatalagen har den särskilda forumregeln för beslut om rättelser eller information enligt personuppgiftslagen (1998:204) flyttats till den lagen.

## 28 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 35 § LVTR (prop. 2000/01:95).

*Bemyndiganden*

## 29 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 36 § LVTR (prop. 2000/01:95).

## 30 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 38 § LVTR (prop. 2000/01:95).

## 31 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 39 § LVTR (prop. 2000/01:95).

### 19.3 Förslaget till vägtrafikdataförordning

De särskilda registerfrågorna och reglerna om personuppgiftsbehandling har tills nu reglerats i 1–5, 18–20 kapitlen jämte bilaga 1–6 FVTR. FVTR upphävs i samband med att vägtrafikdataförordningen träder i kraft.

De paragrafer i den nya vägtrafikdataförordningen som inte har någon motsvarighet i FVTR och de paragrafer som har fått ett i jämförelse med FVTR:s bestämmelser ändrat innehåll, kommenteras nedan. Övriga paragrafer kommenteras endast med en hänvisning till motsvarande lagrum i FVTR.

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

##### 1 §

Bestämmelsens *första stycke* motsvarar bestämmelsen i 1 kap. 1 § första stycket FVTR och *andra stycket* motsvaras av 1 kap. 1 § tredje stycket FVTR (SFS 2009:218, EUTL263/2007 s. 1).

##### 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 1 kap. 4 § FVTR. De begrepp som används i denna förordning har den betydelse som anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

##### 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 1 kap. 5 § FVTR.

##### 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 1 kap. 6 § första stycket FVTR (SFS 2007:745).

## 2 kap. Uppgifter som får behandlas i databaserna

### Fordonsdatabasen

*Personer om vilka uppgifter får behandlas i fordonsdatabasen*

#### 1 §

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 9.4.2.

I bestämmelsen anges vilken personkrets som det får finnas uppgifter om i fordonsdatabasen. Bestämmelsen avser vad som får behandlas i den informationsbaserade delen av databasen. För handlingar gäller särskilda regler, se 2 kap. 19 § vägtrafikdatalagen.

*Uppgifter som får behandlas i fordonsdatabasen*

#### 2 §

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 9.4.2.

Bestämmelsen är avsedd att ge en tydlig bild av fordonsdatabasens innehåll.

#### 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 2 kap. 1 § FVTR. Det närmare innehållet i fordonsdatabasen regleras i bilaga 1. Bestämmelsen anges vilka uppgifter som *ska* föras in i fordonsdatabasen.

I *andra stycket* har överlåtits åt Transportstyrelsen att i fråga om specificeringen av de uppgifter som ska registreras i fråga om fordonet, nämligen fordonsuppgifter, uppgifter från besiktning, efterkontroll och flygande inspektion, saluvagnslicens, tillfällig registrering och ursprungskontroll föreskriva om mer detaljerade föreskrifter om hur dessa uppgifter ska anges i fordonsdatabasen, dock inte när det gäller uppgifter om ägare. Se även 4 §. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 8.11.2.

#### 4 §

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 9.4.3.

Bestämmelsen anger att Transportstyrelsen i fråga om fordonsregistreringen ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka uppgifter om ett fordon trafiksäkerhetsfrämjande tekniska lösningar som *får* föras in i databasen och på vilket sätt dessa uppgifter ska lämnas till Transportstyrelsen. Uppgiftslämnandet är frivilligt.

#### 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 2 kap. 2 § FVTR (SFS 2009:1370).

### Behörighetsdatabasen

*Personer om vilka uppgifter får behandlas i behörighetsdatabasen*

#### 6 §

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 10.4.2.

I bestämmelsens *första stycke* anges vilken personkrets som det får finnas uppgifter om i behörighetsdatabasen. Bestämmelsen innebär att för de ändamål som anges i vägtrafikdatalagen får endast uppgifter om de personer som anges i bestämmelsen behandlas. Bestämmelsen avser vad som får behandlas i den informationsbaserade delen av databasen. För handlingar gäller särskilda regler, se 2 kap. 19 § vägtrafikdatalagen.

I andra stycket har av integritetsskäl begränsats vilka personuppgifter som får behandlas för det ändamål som anges i 2 kap. 9 § vägtrafikdatalagen.

*Uppgifter som får behandlas i behörighetsdatabasen*

#### 7 §

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 10.4.2.

Bestämmelsen är avsedd att ge en tydlig bild av behörighetsdatabasens innehåll.



## 8 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 2 kap. 1 § FVTR. Det närmare innehållet i behörighetsdatabasen regleras i bilaga 2. Bestämmelsen anges vilka uppgifter som *ska* föras in i behörighetsdatabasen.

## 9 §

Bestämmelsen första och andra stycke motsvaras av bestämmelsen i 2 kap. 2 § FVTR. Tredje stycket är nytt och har behandlats i avsnitt 10.4.4.

I *första stycket* anges att det är Transportstyrelsen som svarar för att uppgifterna föras in i behörighetsdatabasen.

I *andra stycket* anges att Transportstyrelsen får efter samråd med Trafikverket meddela föreskrifter om att verket istället för styrelsen ska föra in uppgifter som avser provverksamhet.

I *tredje stycket* anges att Transportstyrelsen får efter samråd med RPS meddela föreskrifter om att polismyndighet istället för Transportstyrelsen ska föra in uppgifter om undanröjande av körkort, körkortstillstånd, traktorkort och förarbevis i behörighetsdatabasen. Bestämmelsen innebär att polisen, direkt i samband med ett omhändertagande av körkort, körkortstillstånd, traktorkort och förarbevis enligt 5 kap. 7 § körkortslagen (1998:488) kan föra in uppgifter i databasen.

## Tillståndsdaten

*Personer om vilka uppgifter får behandlas i tillståndsdaten*

## 10 §

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 11.4.2.

I bestämmelsens *första stycke* anges vilken personkrets som det får finnas uppgifter om i tillståndsdaten. Bestämmelsen innebär att för de ändamål som anges i vägtrafikdatalagen får endast uppgifter om de personer som anges i bestämmelsen behandlas. Bestämmelsen avser vad som får behandlas i den informationsbaserade delen av databasen. För handlingar gäller särskilda regler, se 2 kap. 19 § vägtrafikdatalagen.

I andra stycket har av integritetsskäl begränsats vilka personuppgifter som får behandlas för det ändamål som anges i 2 kap. 13 § vägtrafikdatalagen.

#### *Uppgifter som får behandlas i tillståndsdaten*

##### *11 §*

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 11.4.2. Bestämmelsen är avsedd att ge en tydlig bild av tillståndsdaten innehåll. I tillståndsdaten registreras nya uppgifter om bl.a. tillstånd att bedriva utbildning, om rätten att bedriva utbildning och om förordnande och godkännande av personal. Våra överväganden i denna del redovisas i avsnitt 11.4.2. Vidare registreras uppgifter från taxameterbesiktningar. Våra överväganden i denna del har redovisats i avsnitt 14.1–14.2.

##### *12 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 2 kap. 1 § FVTR. Det närmare innehållet i tillståndsdaten regleras i bilaga 3. I bestämmelsen anges vilka uppgifter som ska föras in i tillståndsdaten.

##### *13 §*

Bestämmelsen motsvaras av bestämmelsen i 2 kap. 2 § första stycket FVTR.

#### **Tillsynsdaten**

##### *14 §*

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 12.4.2.

I bestämmelsens *första stycke* anges vilken personkrets som det får finnas uppgifter om i tillsynsdaten. Bestämmelsen innebär att för de ändamål som anges i vägtrafikdatalagen får endast uppgifter om de personer som anges i bestämmelsen behandlas. Bestämmelsen avser vad som får behandlas i den informations-

baserade delen av databasen. För handlingar gäller särskilda regler, se 2 kap. 19 § vägtrafikdatalagen.

I andra stycket har av integritetsskäl begränsats vilka personuppgifter som får behandlas för ändamålet att fullgöra sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574).

#### *Uppgifter som får behandlas i tillsynsdatabasen*

##### *15 §*

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 12.4.2.

Bestämmelsen är avsedd att ge en tydlig bild av tillsynsdatabasens innehåll.

##### *16 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 2 kap. 1 § FVTR. Det närmare innehållet i tillsynsdatabasen regleras i bilaga 4. Bestämmelsen anges vilka uppgifter som *ska* föras in i tillsynsdatabasen.

##### *17 §*

Bestämmelsen motsvaras av bestämmelsen i 2 kap. 2 § första stycket FVTR.

### **3 kap. Bevarande och gallring av uppgifter**

#### *1 §*

Bestämmelsen är oförändrad och motsvarar 3 kap. 1 § FVTR. Bestämmelser om bevarande och gallring har behandlats i avsnitt 7.13 och 7.14.1. Gallringsbestämmelserna avser den informationsbaserade delen av databaserna.

*Uppgifter om fordon och fordonsägare, felparkeringsavgifter och trängselskatt*

Bestämmelser nedan motsvarar bestämmelserna i 3 kap. 2, 5, 6 och 6 a §§ FVTR. Uppgifterna finns numera i fordonsdatabasen och har därför samlats under en ny rubrik.

2 §

Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 2 § FVTR (SFS 2005:1229). Den tidigare hänvisningen till vägtrafikregistret har dock ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

3 §

Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 5 § FVTR (SFS 2008:1283). Den tidigare hänvisningen till vägtrafikregistret har dock ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

4 §

Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 6 § FVTR (SFS 2008:306). Den tidigare hänvisningen till vägtrafikregistret har dock ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

5 §

Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 6 a § FVTR (SFS 2008:306).

*Uppgifter om behörigheter*

Uppgifterna finns numera i behörighetsdatabasen och har därför samlats under en ny rubrik.

## 6 §

Bestämmelsen är inte förändrad i sak i förhållande till vad som gäller enligt FVTR. För uppgifter om körkortsregistreringen gäller enligt FVTR att när någon som är registrerad har avlidit ska uppgifterna om honom eller henne snarast gallras ur registret (3 kap. 3 § FVTR). För yrkestrafikregistreringen gäller enligt FVTR bl.a. att när någon som har eller har haft taxiförarlegitimation avlidit ska uppgifterna om taxiförarlegitimationen snarast gallras ur registret (3 kap. 4 § tredje stycket FVTR, SFS 2004:998). Samma gäller enligt FVTR för registreringen av yrkeskompetensbevis för förare, där det anges att när någon som finns registrerad har avlidit ska uppgifterna om honom eller henne snarast gallras ur registret (3 kap. 7 § FVTR, SFS 2008:730). Eftersom dessa uppgifter enligt vårt förslag registreras i behörighetsdatabasen har reglerna enligt FVTR överförts till denna bestämmelse.

*Uppgifter om tillstånd*

Uppgifterna finns numera i tillståndsdatabasen och har därför samlats under en ny rubrik.

## 7 §

Bestämmelsen är inte förändrad i sak i förhållande till vad som gäller enligt FVTR. För uppgifter om yrkestrafikregistreringen gällde tidigare 3 kap. 4 § FVTR. De regler som inte avser taxiförarlegitimation, vilka är flyttade till behörighetsdatabasen, och färdskrivarkorten, vilka är flyttade till tillsynsdatabasen, kvarstår oförändrade. I bestämmelsen har dock förändringar gjorts med anledning av registreringen av uppgifter från taxameterbesiktningar, vilka behandlas i avsnitt 14.2.4.

*Uppgifter om tillsyn*

Uppgifterna finns numera i tillsynsdatabasen och har därför samlats under en ny rubrik.

## 8 §

Bestämmelsen är inte förändrad i sak i förhållande till vad som gäller enligt FVTR. Enligt FVTR 3 kap. 2 § gallras uppgifter om fordonsbesiktning ett år efter det att ett fordon har avregistrerats.

## 9 §

Bestämmelsen är ny, men inte förändrad i sak och motsvarar de bestämmelser om gallring av färdskrivarkort som tidigare fanns i 3 kap. 4 §.

## 10 §

Bestämmelsen är ny och innehåller bestämmelser om digital arkivering. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 7.14.1.

**4 kap. Sökning i och direktåtkomst till databaserna***Sökbegrepp i fordonsdatabasen*

## 1–3 §§

Bestämmelsen är inte förändrad i sak i förhållande till vad som gäller enligt FVTR. De motsvarar innehållsmässigt bestämmelserna i 4 kap. 1 § FVTR. Eftersom det i dag finns olika regler för vilka sökbegrepp som gäller för fordonsregistreringen, felparkeringsavgifterna och trängselskatten är det nödvändigt med en uppdelning även i fordonsdatabasen.

*Sökbegrepp i behörighetsdatabasen*

## 4 §

Bestämmelsen har anpassats efter vilka uppgifter som numera finns i behörighetsdatabasen.

*Sökbegrepp i tillståndsdatan*

## 5 §

Bestämmelsen har anpassats efter vilka uppgifter som numera finns i tillståndsdatan samt införandet av uppgifter från taxameterbesiktningar (se avsnitt 14.2.5).

*Sökbegrepp i tillsynsdatabasen*

## 6 §

Bestämmelsen har anpassats efter vilka uppgifter som numera finns i tillsynsdatabasen.

*Gemensamma bestämmelser om sökbegrepp*

## 7 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 4 kap. 2 § FVTR.

## 8 §

Bestämmelsen är ny och har behandlats i avsnitt 8.10.4.

*Direktåtkomst*

## 9 §

Här har hänvisningen till vägtrafikregistret i första stycket bytts ut mot en hänvisning till *databaserna*.

## 10 §

Bestämmelsen är ny och har behandlats i avsnitt 9.4.5. Bestämmelsen anger att Skatteverket får medges direktåtkomst till handlingar i fordonsskatteärenden.

### 11 §

Bestämmelsen motsvarar i stort 4 kap. 4 § FVTR. Hänvisningen till vägtrafikregistret i *första stycket* har bytts ut mot en hänvisning till *databaserna*.

I *första stycket* har även lagts till att direktåtkomst får medges endast om behovet av direktåtkomsten överväger de invändningar som kan ställas ur integritetssynpunkt. Vid en prövning av en ansökan om att medge direktåtkomst ska Transportstyrelsen göra en avvägning mellan effektivitetsvinster, uppgiftsbehov och integritetsaspekter. Även om direktåtkomst till personuppgifter för en viss verksamhet är tillåten med hänsyn till bestämmelserna i LVTR så ska sökanden kunna visa att behovet av direktåtkomst i verksamheten överväger de invändningar från integritetssynpunkt som alltid aktualiseras då ytterligare datorer ansluts till vägtrafikregistret. Behovet och de sammanlagda effektivitetsvinsterna av att ha direktåtkomst till databaserna ska därför vara av en viss – inte ringa – omfattning. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 8.11.3.

*Begränsningar i sökning och direktåtkomst m.m.*

### 12 §

Bestämmelsen har anpassats till indelningen i databaserna.

## 5 kap. Utdrag ur databaserna m.m.

Bestämmelserna har anpassats till den nya databasindelningen.

### Fordonsdatabasen

#### 1 §

Bestämmelsen motsvarar 4 kap. 6 § FVTR (SFS 2008:1283). Bestämmelsen innehåller en definition av registerutdrag.



## 2 §

Bestämmelsen motsvarar 4 kap. 10 a § FVTR (SFS 2004:988). Hänvisningen till vägtrafikregistret har bytts ut mot en hänvisning till fordonsdatabasen.

## 3 §

Bestämmelsen motsvarar 4 kap. 10 b § FVTR (SFS 2004:988).

**Behörighetsdatabasen**

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar 4 kap. 7 § FVTR (SFS 2009:1370). *I första stycket* har begreppet körkortsregistreringen har bytts ut mot frasen registrering i behörighetsdatabasen och hänvisningen till 2 kap. 1 § 2 FVTR har ersatts med motsvarande bestämmelse i 2 kap. 8 § denna förordning.

*Andra stycket* innehåller bestämmelserna om vilka uppgifter som inte ska tas med i utdraget sedan fem år har förflutit från underrättelsen i ärendet när det gäller innehavare av taxiförarlegitimation. Detta regleras numera i denna bestämmelse, eftersom uppgifterna enligt vårt förslag ska registreras i behörighetsdatabasen.

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar i stort sett 4 kap. 8 § FVTR (SFS 2005:1229). Bestämmelsen i *första stycket* omfattar numera även ärenden om taxiförarlegitimation.

**Tillståndsdatabasen**

## 6 §

Bestämmelsen motsvarar i stort sett 4 kap. 9 § FVTR (SFS 2009:1370). Bestämmelserna i 4 kap. 9 § andra stycket p. 2. FVTR har flyttats till 5 kap. 4 § denna förordning.

*7 §*

Bestämmelsen motsvarar i stort sett 4 kap. 10 § FVTR. Bestämmelsen omfattar inte längre ärenden om taxiförarlegitimation, vilka numera hanteras i behörighetsdatabasen.

**Tillsynsdatabasen***8 §*

Bestämmelsen är ny och reglerar rätten till utdrag ur tillsynsdatabasen. Bestämmelsen är uppbyggd på samma sätt som bestämmelserna för de övriga databaserna.

**Övriga bestämmelser***9 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 4 kap. 11 § FVTR (SFS 2008:1283). Begreppet vägtrafikregistreringen är utbytt mot begreppet databaserna.

*10 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 4 kap. 12 § (SFS 2007:745). Se även avsnitt 8.9.1.

*11 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 4 kap. 13 § FVTR (SFS 2010:146). Begreppet vägtrafikregistret är utbytt mot begreppet databaserna.

## 6 kap. Transportstyrelsens tillgång till brottsbelastningsuppgifter m.m.

Bestämmelserna motsvarar bestämmelserna i 5 kap. FVTR.

### Rätt att på begäran få uppgifter

#### 1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 5 kap. 1 § FVTR (SFS 2009:1370).

### Underrättelseskyldighet

#### 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 5 kap. 2 § FVTR (SFS 2009:218). I *första stycket punkten 22* anges att Rikspolisstyrelsen ska underrätta Transportstyrelsen om brott som avses i den av oss föreslagna lagen om fordons registrering och den upphävda lagen (2001:558) om vägtrafikregister. I *första stycket punkten 35* anges att underrättelse även ska ske om brott som avses i den av oss föreslagna förordningen om fordons registrering m.m. och den upphävda förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

#### 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 5 kap. 3 § FVTR.

#### 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 5 kap. 4 § FVTR (SFS 2008:1283).

#### 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 5 kap. 5 § FVTR (SFS 2009:1370).

## 6 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 5 kap. 6 § FVTR (SFS 2009:1370). Hänvisningarna i första stycket till körkortsregistreringen och yrkestrafikregistreringen har bytts ut mot motsvarande bestämmelser i denna förordning.

## 7 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 5 kap. 7 § FVTR (SFS 2009:1370).

**7 kap. Prövningsförfarandet, överklagande och bemyndigande m.m.**

## 1 §

Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 18 kap. 1–3 §§ FVTR. Det är Transportstyrelsen som prövar samtliga de frågor som avser registreringen i fordonsdatabasen. Den tidigare hänvisningen till körkortsregistreringen eller yrkestrafikregistreringen har ändrats till en hänvisning till *behörighets- eller tillståndsdatabasen*.

## 2 §

Bestämmelsen motsvarar i huvudsak bestämmelsen i 19 kap. 1 § FVTR. De delar som ska hanteras enligt förslaget till förordning om fordons registrering m.m. har flyttat över till den förordningen.

## 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap. 1 §. Bestämmelserna om samråd har flyttats över till förordningen om fordons registrering m.m..

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar i stort bestämmelsen i 20 kap. 4 § tredje stycket FVTR. Frågor om direktanmälan regleras i förslaget till förordningen om fordons registrering m.m..

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap. 10 § FVTR.

## 6 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap. 9 § FVTR. Europaparlamentets och rådets beslut nr 1753/2000/EG av den 22 juni 2000 har dock ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon. Hänvisning sker därför i stället till artikel 8 i den förordningen.

## 19.4 Förslaget till förordning om fordons registrering m.m.

Den särskilda bestämmelserna om registreringsplikten för motordrivna fordon och släpfordon samt därmed sammanhängande frågor har tills nu reglerats i 6–16 kapitlen FVTR. FVTR upphävs i samband med att förordningen om fordons registrering m.m. införs.

De paragrafer i den nya förordningen om fordons registrering m.m. som inte har någon motsvarighet i FVTR och de paragrafer som har fått ett i jämförelse med FVTR:s bestämmelser ändrat innehåll, kommenteras nedan. Övriga paragrafer kommenteras endast genom en hänvisning till motsvarande lagrum i FVTR.

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### 1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 1 kap. 1 § FVTR (SFS 2009:218). Förordningen innehåller föreskrifter för verkställigheten av lagen om fordons registrering m.m.

#### 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 1 kap. 4 § FVTR.

#### 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 1 kap. 5 § FVTR.

#### 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 1 kap. 6 § FVTR (SFS 2007:745).

I *första stycket* finns numera en hänvisning till fordonsdatabasen och den tidigare hänvisningen till 5 § i FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 3 § i den nya förordningen.

I *andra stycket* har de tidigare hänvisningarna till 6 kap. 3 och 5 §§, 10 kap. 10 a § och 15 kap. 2 § angående särskilda bestämmelser om registrering av förmyndare ersatts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i 2 kap. 3 och 5 §§, 6 kap. 10 a § och 10 kap. 2 § i denna förordning.

## 2 kap. Registrering av fordon

Rubriken motsvarar rubriken till 6 kap. FVTR.

### *Prövningen av frågor om registrering*

#### 1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 1 § FVTR. Den tidigare hänvisningen till 21–28 §§ LVTR har ersatts av en hänvisning till 14–21 §§ i lagen om fordons registrering m.m. och hänvisningarna till 11 kap. och 15 kap. FVTR har ersatts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i 7 kap. och 10 kap. denna förordning.

#### 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 2 § FVTR (SFS 2007:745).

#### 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 3 § FVTR (SFS 2008:1283). I *tredje stycket* har hänvisningen till bestämmelserna i LVTR ersatts med en hänvisning till lagen om fordons registrering m.m. som numera innehåller dessa bestämmelser.

#### 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 4 § FVTR (SFS 2009:218).

*Ursprungskontroll*

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 5 § FVTR (SFS 2008:1283). I *andra stycket* har hänvisningen till bestämmelserna i LVTR ersatts med en hänvisning till lagen om fordons registrering m.m. som numera innehåller dessa bestämmelser.

## 6 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 6 § FVTR (SFS 2007:745).

*Förutsättningar för registrering*

## 7 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 7 § FVTR (SFS 2009:218). I *andra stycket* har hänvisningen till 8 kap. 1 § FVTR ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 4 kap. 1 § i denna förordning.

## 7 a §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 7 a § FVTR (SFS 2009:218).

## 7 b §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 7 b § FVTR (SFS 2009:218). Hänvisningen till 23 § i LVTR har ersatts med en hänvisning till 16 § lagen om fordons registrering m.m. som numera innehåller motsvarande bestämmelse.



*Hinder för registrering*

## 8 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 8 § FVTR. Hänvisningen till 11 kap. 4 § FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 7 kap. 4 § i denna förordning.

*Utryckningsfordon*

## 9 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 9 § FVTR (SFS 2009:218).

*Fordon i internationell vägtrafik i Sverige m.m.*

## 10 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 10 § FVTR (SFS 2002:945). Reglerna om att ett fordon under vissa förutsättningar inte behöver vara registrerat här för att få användas här finns numera i lagen om fordons registrering m.m., varför hänvisningen i *andra stycket* till LVTR har ersatts med en hänvisning till den lagen.

## 11 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 11 § FVTR (SFS 2005:1229).

## 12 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 12 § FVTR (SFS 2002:945).

## 13 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 13 § FVTR (SFS 2002:945).

*Särskilda bestämmelser för fordon som är registrerade i Danmark, Finland eller Norge*

14 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap 14 § FVTR (SFS 2002:945).

15 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 15 § FVTR (SFS 2002:945). Hänvisningen till 15 § andra stycket i LVTR har ersatts med en hänvisning till 8 § andra stycket lagen om fordons registrering m.m. som numera innehåller motsvarande bestämmelse.

16 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 6 kap. 16 § FVTR (SFS 2002:945). Hänvisningen i första stycket till 15 § tredje stycket i LVTR har ersatts med en hänvisning till 8 § tredje stycket lagen om fordons registrering m.m. som numera innehåller motsvarande bestämmelse.

### **3 kap. Följder av registreringen**

Rubriken motsvarar rubriken till 7 kap. FVTR.

*Registreringsnummer och registreringsbevis*

1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 1 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 2 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 3 § FVTR.

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 4 § FVTR (SFS 2008:1283).

*Registreringsskyltar – allmänna bestämmelser*

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 5 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 6 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 6 § FVTR.

## 7 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 7 § FVTR.

## 8 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 8 § FVTR (SFS 2009:936).

*Registreringsskyltar för taxi*

## 9 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 9 § FVTR. Hänvisningen i andra meningen till 16 kap. FVTR har ersatts med en hänvisning till 11 kap. i denna förordning.

## 10 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 10 § FVTR (SFS 2009:1370).

*Ersättningsskyltar och provisoriska registreringsskyltar*

## 11 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 11 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 12 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 12 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 13 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 13 § FVTR (SFS 2006:245).

## 14 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 14 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 15 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 15 § FVTR.

#### 16 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 kap. 16 § FVTR.

### **4 kap. Avställning och påställning av fordon**

Rubriken motsvarar rubriken till 8 kap. FVTR.

#### 1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 1 § FVTR (SFS 2009:218). Hänvisningen i andra stycket 1 till 6 kap. FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 2 kap. i denna förordning.

#### 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 2 § FVTR (SFS 2008:1283). Hänvisningen i andra stycket tredje meningen till 13 kap. FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 12 kap. i denna förordning.

#### 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 3 § FVTR (SFS 2009:936).

#### 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 4 § FVTR.

#### 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 5 § FVTR.

*6 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 6 § FVTR (SFS 2008:1283).

*7 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 7 § FVTR (SFS 2008:1283). Hänvisningen till 6 kap. FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 2 kap.

*8 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 8 § FVTR (SFS 2008:1283).

*9 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 9 § FVTR (SFS 2008:1283). Hänvisningen i andra stycket tredje meningen till 13 kap. FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 12 kap. i denna förordning.

*10 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 10 § FVTR.

*11 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 11 § FVTR.

*12 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 12 § FVTR (SFS 2008:1283).

*13 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 15 § FVTR (SFS 2009:218).

*14 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 8 kap. 16 § FVTR (SFS 2006:911).

**5 kap. Nationalitetsmärke m.m.**

Rubriken motsvarar rubriken till 9 kap. FVTR.

*Nationalitetsmärke**1 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 9 kap. 12 § FVTR.

*Miljöklassmärkning**2 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 9 kap. 13 § FVTR (SFS 2008:1283).

**6 kap. Ändrade förhållanden i fråga om fordon**

Rubriken motsvarar rubriken till 10 kap. FVTR.

*Registrerad ägare**1 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelserna i 10 kap. 1 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelserna i 10 kap. 2 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 3 § FVTR (SFS 2008:1283). Hänvisningen i första stycket till 13 kap. FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 12 kap. i denna förordning.

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 4 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 5 § FVTR. Hänvisningen till 6 kap. FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 2 kap. i denna förordning.

## 6 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 6 § FVTR (SFS 2009:1370). Hänvisningen till 7 kap. FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 3 kap. i denna förordning.

## 6 a §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 6 a § FVTR (SFS 2008:1283).



*Kreditköp och leasing*

## 7 §.

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 7 § FVTR.

## 8 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 8 § FVTR.

## 9 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 9 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 10 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 10 § FVTR.

*Registrering av förmyndare*

## 10 a §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 10 a § FVTR (SFS 2006:1065). Hänvisningen till LVTR har ersatts med en hänvisning till lagen om fordons registrering m.m. som innehåller motsvarande bestämmelser.

*Namn och adress*

## 11 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 11 § FVTR (SFS 2008:1283).

*Fordons användning**12 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 12 § FVTR (SFS 2009:1370).

*13 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 10 kap. 13 § FVTR (SFS 2008:1283).

**7 kap. Avregistrering av fordon**

Rubriken motsvarar rubriken till 11 kap. FVTR.

*1 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 11 kap 1 § FVTR (SFS 2009:218). Hänvisningen till 13 kap. FVTR i första stycket första meningen har ersatts med en hänvisning till 12 kap. i denna förordning. Hänvisningen i första stycket 4 till 23 § första stycket LVTR har ersatts med en hänvisning till 16 § första stycket 1 lagen om fordons registrering m.m. som numera innehåller motsvarande bestämmelse.

*2 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 11 kap. 2 § FVTR (SFS 2008:1283).

*3 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 11 kap. 3 § FVTR (SFS 2008:1283).

#### 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 11 kap. 4 §§ FVTR (SFS 2006:911). Hänvisningen till 8 kap. 15 § respektive 8 kap. 16 § FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 4 kap. 15 § och 4 kap., 16 § i denna förordning.

#### 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 11 kap. 5 §§ FVTR (SFS 2008:1283).

### 8 kap. Underrättelser om fordon

Rubriken motsvarar rubriken till 12 kap. FVTR.

#### 1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 12 kap. 1 § FVTR (SFS 2008:1283). I bestämmelsens andra och fjärde punkter har vägtrafikregistret ändrats till *fordonsdatabasen* och i fjärde punkten har register bytts ut mot *databasen*.

#### 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 12 kap. 2 § FVTR (SFS 2008:1283).

#### 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 12 kap. 3 § FVTR (SFS 2008:1283). I bestämmelsen har vägtrafikregistret ändrats till *fordonsdatabasen*.

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 12 kap. 4 § FVTR (SFS 2008:1283). I bestämmelsen har vägtrafikregistret ändrats till *fordonsdatabasen*.

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 12 kap. 5 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 6 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 12 kap. 6 § FVTR (SFS 2008:1283). I bestämmelsen har vägtrafikregistreringen ändrats till *fordonsregistreringen*.

## 7 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 12 kap. 8 § FVTR (SFS 2009:218).

## 8 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 12 kap. 9 § FVTR (SFS 2008:1283). I bestämmelsen har ordet vägtrafikregistret ändrats till *fordonsdatabasen*.

## 9 kap. Saluvagnslicens

Rubriken motsvarar rubriken till 14 kap. FVTR.

### *Ansökan*

#### 1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 14 kap. 1 § FVTR (SFS 2008:1283).

#### 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 14 kap. 2 § FVTR. I bestämmelsen har vägtrafikregistret ändrats till *fordonsdatabasen*.

### *Saluvagnsskyltar*

#### 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 14 kap. 3 § FVTR.

#### 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 14 kap 4 § FVTR (SFS 2008:1283).

#### 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 14 kap 5 § FVTR (SFS 2007:112). Vägtrafikregisteravgiften benämns numera *fordonsregistreringsavgift*.

#### 6 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 14 kap 6 § FVTR. Hänvisningarna till 7 kap 6 och 8 §§ samt 17 kap. 5 § har ändrats till motsvarande bestämmelser i 3 kap. och 13 kap. i denna förordning.

## 7 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 14 kap. 7 § FVTR (SFS 2008:1283).

*Underrättelseskyldighet*

## 8 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 14 kap. 8 § FVTR (SFS 2008:1283).

**10 kap. Tillfällig registrering**

Rubriken motsvarar rubriken till 15 kap. FVTR.

*Ansökan*

## 1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 15 kap. 1 § FVTR (SFS 2007:745).

Hänvisningen i *första stycket* till 23 § 1–3 LVTR ersatt med en hänvisning till 16 § 1–3 lagen om fordons registrering m.m. som numera innehåller motsvarande bestämmelse.

I *andra stycket* har ordet vägtrafikregistret bytts ut mot ordet fordonsdatabasen.

## 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 15 kap. 2 § FVTR (SFS 2008:1283).

Hänvisningen i *andra stycket* till LVTR har ersatts med en hänvisning till lagen om fordons registrering m.m. som numera innehåller motsvarande bestämmelser om förmyndare.

## 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 15 kap. 3 § FVTR.

Hänvisningen till 23 § 1–3 LVTR har ersatt med en hänvisning till 16 § 1–3 lagen om fordons registrering m.m. som numera innehåller motsvarande bestämmelser.

*Följder av registreringen*

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 15 kap. 4 § FVTR (SFS 2008:1283).

Hänvisningen i *andra stycket* till 7 kap 6–8 §§ FVTR har ersatts med en hänvisning till 3 kap. i denna förordning som numera innehåller motsvarande bestämmelser.

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 15 kap. 5 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 6 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 15 kap. 6 § FVTR.

*Förutsättningar och hinder för registrering*

## 7 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 15 kap. 7 § FVTR (SFS 2007:745).

Hänvisningen till 6 kap 4–6 §§ FVTR har ersatts med en hänvisning till 2 kap. i denna förordning som numera innehåller motsvarande bestämmelser.

*Underrättelseskyldighet*

## 8 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 15 kap. 8 § FVTR (SFS 2008:1283).

**11 kap. Särskilda fordonsskyltar**

Rubriken motsvarar rubriken till 16 kap. FVTR.

*Skyltar för beskickningsfordon*

## 1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 16 kap. 1 § FVTR (SFS 2004:728).

## 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 16 kap. 2 § FVTR.

## 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 16 kap. 3 § FVTR (SFS 2009:936).

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 16 kap. 4 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 16 kap. 5 § FVTR.

Hänvisningen till 7 kap 6–8 §§ FVTR har ersatts med en hänvisning till 3 kap. i denna förordning som numera innehåller motsvarande bestämmelser.



*Personliga fordons skyltar*

## 6 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 16 kap. 6 § FVTR.

## 7 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 16 kap. 7 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 8 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 16 kap. 8 § FVTR (SFS 2009:936).

## 9 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 16 kap. 9 § FVTR (SFS 2008:1283).

## 10 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 16 kap. 10 § FVTR.

Hänvisningen till 7 kap 6–8 §§ FVTR har ersatts med en hänvisning till 3 kap. i denna förordning som numera innehåller motsvarande bestämmelser.

**12 kap. Direktanmälan om fordon**

Rubriken motsvarar rubriken till 13 kap. FVTR.

## 1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 13 kap. 1 § FVTR (SFS 2008:1283). I bestämmelsen har vägtrafikregistret bytts ut mot *fordonsdatabasen*.

## 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 13 kap. 2 § FVTR.

## 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 13 kap. 3 § FVTR (SFS 2006:1065).

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 13 kap. 5 § FVTR.

Hänvisningen till den numera upphävda 8 kap. 14 § (SFS 2010:2) tas bort.

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 13 kap. 7 § FVTR.

**13 kap. Straffbestämmelser m.m.**

Rubriken motsvarar rubriken till 17 kap. FVTR.

*Ansvar*

## 1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 17 kap. 1 § FVTR (SFS 2002:945).

Hänvisningarna i första stycket 1–5 har ersatts enligt följande:

*Nuvarande lydelse*

1. 6 kap. 10, 12 eller 13 §,  
2. 7 kap. 6 §, 8 § första eller  
tredje stycket, 15 §, 16 §  
jämförd med 7 kap. 6 § eller 8 §  
första eller tredje stycket

*Föreslagen lydelse*

1. 2 kap. 10, 12 eller 13 §,  
2. 3 kap. 6 §, 8 § första eller  
tredje stycket, 15 §, 16 §  
jämförd med 3 kap. 6 § eller 8 §  
första eller tredje stycket

3. 14 kap. 3 § första stycket, 6 § första stycket jämförd med 7 kap. 6 § eller 8 § första eller tredje stycket,

4. 15 kap. 4 § första eller andra stycket jämförd med 7 kap. 6 § eller 8 § första eller tredje stycket, eller

5. 16 kap. 5 § eller 10 § jämförd med 7 kap. 6 § eller 8 § första eller tredje stycket.

3. 9 kap. 3 § första stycket, 6 § första stycket jämförd med 3 kap. 6 § eller 8 § första eller tredje stycket,

4. 10 kap. 4 § första eller andra stycket jämförd med 3 kap. 6 § eller 8 § första eller tredje stycket, eller

5. 11 kap. 5 § eller 10 § jämförd med 3 kap. 6 § eller 8 § första eller tredje stycket

## 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 17 kap. 2 § FVTR (SFS 2010:2).

Hänvisningarna i första stycket 1–5 har ersatts enligt följande:

### *Nuvarande lydelse*

1. 6 kap. 11 §,
2. 7 kap. 10 eller 16 § jämförd med 10 §,
3. 10 kap. 11, 12 eller 13 §,
4. 14 kap. 7 §,
5. 5 § tredje stycket andra meningen

### *Föreslagen lydelse*

1. 2 kap. 11 §,
2. 3 kap. 10 eller 16 § jämförd med 10 §,
3. 6 kap. 11, 12 eller 13 §,
4. 9 kap. 7 §,
5. 5 § tredje stycket andra meningen

## 3 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 17 kap. 3 § FVTR.

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 17 kap. 4 § FVTR.

*Ombändertagande av saluvagnsskyltar*

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 17 kap. 5 § FVTR (SFS 2008:1283).

**14 kap. Prövningsförfarandet**

Rubriken motsvarar rubriken till 18 kap. FVTR.

*Prövningsmyndigheter*

## 1 §

Bestämmelsen i *första stycket* motsvarar bestämmelsen i 18 kap 2 § FVTR (SFS 2008:1283). Hänvisningen till 6–16 kap. har ersatts med en hänvisning till 2–12 kap. i denna förordning som numera innehåller motsvarande bestämmelser.

Bestämmelsens *andra stycke* motsvarar ett led i bestämmelsen i 18 kap 1 § FVTR, som anger att för frågor som föranleds av bemyndiganden, som numera regleras i 16 kap. denna förordning, gäller vad som sägs där.

*Beslut genom automatiserad behandling av uppgifter*

## 2 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 18 kap 5 § FVTR. I bestämmelsen har vägtrafikregistret bytts ut mot *fordonsdatabasen*.

*Omprövning av beslut*

## 3 §

Bestämmelsens *första stycke* motsvarar bestämmelsen i 18 kap 6 § FVTR (SFS 2005:1229).

*Andra stycket* är nytt och innehåller ett undantag från omprövningsfristen om ett år som regleras i första stycket. Bestämmelsen är närmare kommenterad i avsnitt 13.4.6.

## 4 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 18 kap 7 § FVTR.

*Inhibition*

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 18 kap 8 § FVTR.

**15 kap. Överklagande**

Rubriken motsvarar rubriken till 19 kap. FVTR.

## 1 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 19 kap. 1 § första stycket och andra stycket 1–5 och 7 samt tredje stycket FVTR (SFS 2009:218). Hänvisningen i *första stycket* till 34 § LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 27 § lagen om fordons registrering m.m. och hänvisningen i *andra stycket* 5 till 20 kap. 3 a § FVTR till motsvarande bestämmelse i 16 kap. 3 a § i denna förordning. I *tredje stycket* har hänvisningen till 18 kap. 5 § respektive 18 kap. 6 § FVTR ersatts med en hänvisning till 14 kap. 2 § respektive 14 kap. 3 § i denna förordning.

## 2 §

Bestämmelserna motsvarar bestämmelserna i 19 kap. 2 § FVTR (SFS 2009:218).

**16 kap. Bemyndiganden m.m.**

Rubriken motsvarar rubriken till 20 kap. FVTR.

*1–2 §§*

Bestämmelserna motsvarar bestämmelserna i 20 kap 1–2 §§ FVTR (SFS 2008:1283). Hänvisningen till LVTR har ersatts med en hänvisning till lagen om fordons registrering m.m.

*3 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap 3 § FVTR (SFS 2008:1283).

*3 a §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap 3 a § FVTR (SFS 2009:218). Hänvisningen till 6 kap. 7 a samt 8 kap. 15 och 16 §§ har ersatts med en hänvisning till 2 och 4 kap. som numera innehåller motsvarande bestämmelser.

*3 b §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap 3 b § FVTR (SFS 2009:218).

*4 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap 4 § FVTR (SFS 2009:218). Hänvisningen i andra stycket 2 till 6 kap. 9 § FVTR har ändrats till 2 kap. i denna förordning. Sista stycket är flyttat till 16 kap. 10 §, se nedan.

*4 a §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap. 4 a § FVTR (SFS 2008:1283). Hänvisningen till 20 kap. 4 § FVTR har ersatts med en hänvisning till 16 kap. 4 § denna förordning som numera innehåller motsvarande bestämmelse.

## 5 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap 5 § FVTR (SFS 2008:1283). Hänvisningen till 6 kap. 3 första stycket, 10 kap. 3 § andra stycket och 10 kap. 13 § FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 2 kap. och 6 kap. i denna förordning.

## 6 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap 6 § FVTR (SFS 2008:1283). Hänvisningen till 12 kap. 2 § 1 FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 8 kap. i denna förordning.

## 7 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap 7 § FVTR. Hänvisningen till 16 kap. 1 § har ersatts med en hänvisning till 11 kap. som numera innehåller motsvarande bestämmelser.

## 8 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap 8 § FVTR (SFS 2008:1283). Hänvisningen till 17 kap. 5 § FVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 13 kap. i denna förordning.

## 9 §

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap. 9 § FVTR. Europaparlamentets och rådets beslut nr 1753/2000/EG av den 22 juni 2000 har dock ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon. Hänvisning sker därför i stället till artikel 8 i den förordningen.

*10 §*

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 20 kap. 4 § fjärde stycket FVTR (SFS 2009:218). Bestämmelsen reglerar numera endast att Transportstyrelsen i ett enskilt fall får besluta om anslutning till fordonsdatabasen för direktanmälan och meddela de villkor härom som behövs. Reglerna om direktåtkomst är överflyttade till vägtrafikdataförordningen.

**19.5 Förslaget till lag om upphävande av lagen (2001:558) om vägtrafikregister**

Genom lagen upphävs lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

**19.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands***2 §*

Ändringen föranleds av att de straffbestämmelser som tidigare fanns i LVTR och FVTR har överförts till lagen om fordons registrering m.m. och förordningen om fordons registrering m.m. Bestämmelserna om straff för överträdelser i den nya lagen och den nya förordningen ska tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

*Övergångsbestämmelsen*

Bestämmelsen ska tillämpas på brott som begås efter den 30 juni 2012.



## **19.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift**

### *7 § andra stycket*

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till registreringen i vägtrafikregistret har därför ändrats till en hänvisning till fordonsdatabasen.

Övriga ändringar är av språklig karaktär.

### *11 § tredje stycket*

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordonsägarens adress registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ändrats till en hänvisning till fordonsdatabasen.

## **19.8 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)**

### *1, 2, 5, 16, 24 och 34–37 §§*

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningarna till vägtrafikregistret har därför ändrats till hänvisningar till fordonsdatabasen.

Övriga ändringar är av språklig karaktär.

## **19.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgifter**

### *1 §*

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ändrats till en hänvisning till fordonsdatabasen. Övrig ändring är av språklig karaktär.

### **19.10 Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall**

#### *1 §*

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningarna till vägtrafikregistret har därför ändrats till hänvisningar till fordonsdatabasen.

### **19.11 Förslaget till lag om ändringen i lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering**

#### *2 §*

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ändrats till en hänvisning till fordonsdatabasen.

### **19.12 Förslaget till lag om ändring i mervärdesskattelag (1994:200)**

#### *1 kap. 3 b § och 5 kap. 3 a §*

Ändringarna föranleds av att bestämmelserna om tillfällig registrering i 23 § första stycket 1 LVTR är överförda till 16 § första stycket 1 lagen om fordons registrering m.m. Hänvisningarna till nämnda lagrum i LVTR har följaktligen ersatts med hänvisningar till nämnda lagrum i den lagen.

### **19.13 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1176) om skatt på energi**

#### *5 §*

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ändrats till en hänvisning till fordonsdatabasen. Övrig ändring är av språklig karaktär.

#### **19.14 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon**

*2 a, 5, 7, 9, 14, 17 a och 32 §§*

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningarna till vägtrafikregistret har därför ändrats till hänvisningar till fordonsdatabasen. Övriga ändringar är av språklig karaktär.

#### **19.15 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)**

*6 kap. 7 §*

Ändringarna föranleds av att bestämmelserna om brukandeförbud i LVTR är överförda till lagen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den lagen.

#### **19.16 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)**

*2 kap.*

*5 b och 6 §§*

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordonet ska föras in i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen. Övriga ändringar är av språklig karaktär.

**3 kap.**

## 5 §

Bestämmelserna i LVTR om hinder mot användning av fordon har överförs till lagen om fordons registrering m.m.. Hänvisningen till LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den lagen.

**19.17 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt**

## 2 §

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Transportstyrelsens automatiserade behandling kommer således att ske med stöd av uppgifter i fordonsdatabasen.

## 4–5 §§

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

## 6 §

En anteckning om att en bil används i yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490) sker i tillståndsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts med en hänvisning till tillståndsdatabasen. Övrig ändring är av språklig karaktär.

## 8 §

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

## **19.18 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)**

### **1 kap.**

*5 §, 2 kap. 1, 4, 7, 9, 11 och 11 a §,*

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningarna till vägtrafikregistret har därför ersatts med hänvisningar till fordonsdatabasen.

### **3 kap.**

*1 §,*

Bestämmelserna i LVTR om saluvagnslicens har överförts till lagen om fordons registrering m.m.. Hänvisningen till LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den lagen.

### **4 kap.**

*1 och 10 §§*

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Transportstyrelsens automatiserade behandling kommer således att ske med stöd av uppgifter i fordonsdatabasen. Övrig ändring är av språklig karaktär.

### **8 kap.**

*2 §*

Bestämmelserna i LVTR om avgifter för registrering som ska betalas i samband med vägtrafikskatt finns numera i lagen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den lagen. Övrig ändring är av språklig karaktär.

### **19.19 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt**

3 §

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningarna till vägtrafikregistret har därför ersatts med hänvisningar till fordonsdatabasen.

### **19.20 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter**

4 §

Ändringen föranleds av att uppgifter om körkortet registreras i behörighetsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts med en hänvisning till behörighetsdatabasen. Övriga ändringar är av språklig karaktär

### **19.21 Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:162) om bilskrotningsfond**

1 och 3 §§

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningarna till vägtrafikregistret har därför ersatts med hänvisningar till fordonsdatabasen. Övrig ändring är av språklig karaktär.

### **19.22 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)**

18 kap.

10 §

Ändringen föranleds av att uppgifter om körkorts referensnummer registreras i behörighetsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts med en hänvisning till behörighetsdatabasen.

**35 kap.****4 §**

Bestämmelsen anger i sin nuvarande lydelse att sekretess gäller för belastningsuppgift som har tillförts vägtrafikregistret. Ändringen föranleds av att Transportstyrelsen nu för flera databaser på vägtrafikområdet. Belastningsuppgifter förekommer i dag i behörighetsdatabasen och i tillståndsdatabasen. Det kan dock bli aktuellt att även tillföra tillsynsdatabasen dylika uppgifter. För att inte sekretesskyddet ska försvagas i förhållande till vad som gäller i dag bör sekretessen därför gälla för samtliga Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet. Någon skillnad i förhållande till vad som gäller enligt nuvarande bestämmelse är således inte avsedd.

**19.23 Förslaget till lag om ändring i lagen  
(2009:1469) om ändring i vägtrafikskattelagen  
(2006:227)****11 §**

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

*Datum för ikraftträdande*

Den föreslagna ändringen i vägtrafikskattelagen träder i kraft den 1 januari 2013. Den ändring som föranleds av övergången från vägtrafikregister till fordonsdatabas ska i detta fall ha samma datum för ikraftträdande.

### **19.24 Förslaget till förordning om upphävande av förordningen (2001:650) om vägtrafikregister**

Genom förordningen upphävs förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

### **19.25 Förslaget till förordning om ändring i förundersökningskungörelsen (1947:948)**

4 §

Bestämmelsen anger i sin nuvarande lydelse att utdrag ur vägtrafikregistret ska införas, när det finnes erforderligt att äga tillgång till där antecknade uppgifter. Ändringen föranleds av att Transportstyrelsen enligt vårt förslag för flera databaser på vägtrafikområdet. För att inte försämma den ordning som gäller i dag bör utdrag ur samtliga Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet kunna införas. Någon skillnad i förhållande till vad som gäller enligt nuvarande bestämmelse är således inte avsedd. Följaktligen har hänvisningen till vägtrafikregistret ersatts med en hänvisning till Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet. Övrig ändring är endast av språklig karaktär.

### **19.26 Förslaget till förordning om ändring i trafikförsäkringsförordningen (1976:359)**

20 §

Ändringen i andra stycket föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen. Övriga ändringar är av språklig karaktär.



## **19.27 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall**

2 §

Ändringarna i punkten 3 a) och c) föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningarna till vägtrafikregistret har därför ersatts med hänvisningar till fordonsdatabasen.

Ändringen i punkten 3 b) föranleds dels av att uppgifter om fordon och fordonsägare enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen, dels av att bestämmelserna i LVTR om brukandeförbud enligt vårt förslag finns i lagen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till vägtrafikregistret respektive LVTR har därför ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen respektive lagen om fordons registrering m.m..

## **19.28 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov**

20 §

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

## **19.29 Förslaget till förordning om ändring i vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap**

### *20 §*

Bestämmelserna om ansvar för ägare eller brukare av fordon finns enligt vårt förslag numera i lagen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den lagen.

### *Övergångsbestämmelsen*

Enligt 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken ska straff bestämmas efter den lag som gällde när gärningen företogs. I samma lagrum anges vidare att om annan lag gäller när dom meddelas, ska som huvudregel den lagen tillämpas, om den leder till frihet från straff eller till lindrigare straff. Detta innebär att det kan komma i fråga att döma någon för brott enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister även när denna lag har upphävts, om brottet begåtts under den tid som lagen fortfarande gällde. De äldre bestämmelserna ska således fortfarande tillämpas i fråga om brott mot lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

## **19.30 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1995:238) om totalförsvarsplikt**

### *3 kap.*

### *10 §*

Ändringen föranleds av att de uppgifter om behörigheter m.m. som Totalförsvarets pliktverk har ett behov av enligt vårt förslag finns i behörighetsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts med en hänvisning till behörighetsdatabasen.

### **19.31 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1997:788) om producentansvar för bilar**

#### 2 §

Ändringen i *första stycket* föranleds av att bestämmelser om bilars registrering enligt vårt förslag finns i förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den förordningen.

Eftersom vi föreslår att FVTR upphävs genom införandet av förordningen om fordons registrering m.m. har i *andra stycket* lagts till en hänvisningen till den upphävda FVTR samt till förordningen om fordons registrering m.m. Övrig ändring är endast av språklig karaktär.

### **19.32 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1997:1140) om vägavgift för vissa tunga fordon**

#### 3 och 4 §§

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ändrats till en hänvisning till fordonsdatabasen. Övriga ändringar är av språklig karaktär.

### **19.33 Förslaget till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)**

#### 1 kap.

#### 1 §

Ändringen föranleds av att bestämmelser om registrering av tillståndsinnehav enligt yrkestrafiklagen m.m. enligt vårt förslag finns i vägtrafikdataförordningen. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den förordningen.

**5 kap.**

## 3 §

Ändringen föranleds dels av att uppgifter om fordon och fordonsägare enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen, dels av att bestämmelserna om registrering av fordon enligt vårt förslag finns i lagen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till vägtrafikregistret respektive LVTR har därför ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen respektive lagen om fordons registrering m.m..

**8 kap.**

## 4 §

Bestämmelsen om att Rikspolisstyrelsen ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i register som avses i lagen (1998:620) om belastningsregister, om den registrerade har gjort sig skyldig till vissa i bestämmelsen angivna brott, finns enligt vårt förslag i 6 kap. 2 § vägtrafikdataförordningen. Hänvisningen till 5 kap. 2 § FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till ovan angivet lagrum i den förordningen.

## 5 §

Paragrafen är ny och har tidigare behandlats i avsnitt 14.2.7.

Vi föreslår att uppgifter från taxameterbesiktningar ska registreras i tillståndsdatabasen. För att uppgifter från besiktning av taxameterutrustning ska kunna registreras i tillståndsdatabasen krävs att de ackrediterade besiktningsorganen åläggs en rapporteringsskyldighet till Transportstyrelsen. I bestämmelsen regleras besiktningsorganens uppgiftsskyldighet. I vägtrafikdataförordningen anges vilka uppgifter som ska registreras i tillståndsdatabasen i fråga om taxameterbesiktningar.

Hur dessa uppgifter ska lämnas till Transportstyrelsen överlämnas till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om inom ramen för Transportstyrelsen allmänna bemyndigande i 11 kap. 1 § tredje stycket YTF.

### **19.34 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1998:780) om biluthyrning**

#### *1 §*

Ändringen föranleds av att bestämmelserna om registrering av tillståndsinnehav enligt lagen om biluthyrning m.m. enligt vårt förslag finns i vägtrafikdataförordningen. Hänvisningen till LVTR har därför ersatts med en hänvisning till den förordningen.

#### *7 §*

Ändringen föranleds av att bestämmelserna om skyldighet att i vissa fall anmäla fordon som används i en uthyrningsrörelse enligt vårt förslag finns i 6 kap. 12 § förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har därför ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i den förordningen.

#### *12 §*

Bestämmelsen om att Rikspolisstyrelsen ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i register som avses i lagen (1998:620) om belastningsregister, om den registrerade har gjort sig skyldig till vissa i bestämmelsen angivna brott, finns enligt vårt förslag i 6 kap. 2 § vägtrafikdataförordningen. Hänvisningen till 5 kap. 2 § FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i den förordningen.

### **19.35 Förslaget till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)**

#### **3 kap.**

#### *7 §*

Ändringen föranleds av att uppgift om omhändertagande av berusade personer enligt vårt förslag registreras i behörighets-

databasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ändrats till en hänvisning till behörighetsdatabasen.

#### 7 kap.

##### 4 §

Bestämmelsen om att Rikspolisstyrelsen ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i register som avses i lagen (1998:620) om belastningsregister, om den registrerade har gjort sig skyldig till visa i bestämmelsen angivna brott, finns enligt vårt förslag i vägtrafikdataförordningen. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den förordningen.

##### 8 §

Som anges under 4 § ovan finns bestämmelsen om att Rikspolisstyrelsen ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i register som avses i lagen (1998:620) om belastningsregister, om den registrerade har gjort sig skyldig till visa i bestämmelsen angivna brott, enligt vårt förslag i 6 kap. 2 § vägtrafikdataförordningen. Hänvisningen till 5 kap. 2 § FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i den förordningen.

### **19.36 Förslaget till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)**

#### 4 kap.

##### *18 a och 24 §§*

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ändrats till en hänvisning till fordonsdatabasen.

**14 kap.***12 §*

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare och förmyndare för denne enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ändrats till en hänvisning till fordonsdatabasen.

**19.37 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister***16 a §*

Ändringen föranleds av att bestämmelser om brott enligt vårt förslag finns i lagen om fordons registrering m.m.. Hänvisningen till LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den lagen.

*17 §*

Bestämmelserna i 5 kap. 2, 3 och 5 §§ FVTR är enligt vårt förslag överflyttade till 6 kap. 2, 3 och 5 §§ vägtrafikdataförordningen. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivna lagrum i den förordningen.

*Övergångsbestämmelsen*

Enligt 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken ska straff bestämmas efter den lag som gällde när gärningen företogs. I samma lagrum anges vidare att om annan lag gäller när dom meddelas, ska som huvudregel den lagen tillämpas, om den leder till frihet från straff eller till lindrigare straff. Detta innebär att det kan komma i fråga att döma någon för brott enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister även när denna lag har upphävts, om brottet begåtts under den tid som lagen fortfarande gällde. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll och Transportstyrelsen har ett behov av underrättelser även om dessa brott.

Äldre bestämmelser ska således tillämpas i fråga om brott mot lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

### **19.38 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet**

2 §

Ändringen föranleds av att uppgifter enligt vårt förslag registreras i Transportstyrelsens olika databaser på vägtrafikområdet. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts av en hänvisning till dessa databaser.

### **19.39 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:590) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet**

17 §

Ändringen föranleds av att uppgifter enligt vårt förslag registreras i Transportstyrelsens olika databaser på vägtrafikområdet. Hänvisningen till vägtrafikregistret har därför ersatts av en hänvisning till dessa databaser.

### **19.40 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner**

2 §

Ändringarna för registrerad importör, registrerat fordon, registreringsnummer och utryckningsfordon föranleds av att dessa uppgifter enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningarna till vägtrafikregistret har därför ersatts med hänvisningar till fordonsdatabasen.



Bestämmelserna om registreringsskyltar finns enligt vårt förslag i förordningen (0000:00) om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den förordningen.

#### **19.41 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet**

##### **1 kap.**

##### **3 §**

Ändringen föranleds av att utdrag enligt vårt förslag sker ur Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet. Hänvisningen till vägtrafikregistret har följaktligen ersatts med en hänvisning till Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet.

##### **2 kap.**

##### **3 §**

Bestämmelser om ansökan om saluvagnslicens finns enligt vårt förslag i förordningen om fordons registrering. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den förordningen.

##### **5 §**

Bestämmelser om ansökan om ursprungskontroll finns enligt vårt förslag i 2 kap. 5 § förordningen om fordons registrering och bestämmelser om undantag från plikten att registrera fordon och undantag i fråga om registrerade importörer finns enligt vårt förslag i 15 kap. 2 och 4 §§ samma förordning. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivna lagrum i den förordningen.

*Fordonsregistreringsavgift*

Rubriken har ändrats med anledning av att begreppet vägtrafikregisteravgift enligt vårt förslag har ersatts med begreppet fordonsregistreringsavgift, se nedan i kommentaren till 6 §.

## 6 §

Bestämmelser om fordons registrering finns enligt vårt förslag i 2 kap. förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen i *första stycket* till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet kapitel i den förordningen.

Begreppet vägtrafikregisteravgift har ersatts med begreppet *fordonsregistreringsavgift* som på ett bättre sätt beskriver avgiften. Se avsnitt 17.2.1.

## 7 §

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har följaktligen ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

## 8 §

Bestämmelserna om tillfällig registrering finns enligt vårt förslag i 14–16 §§ lagen (0000:00) om fordons registrering m.m. Hänvisningen i *första stycket* till LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den lagen.

Ändringen i *andra stycket* föranleds av att bestämmelserna om taxiskyrtar enligt vårt förslag finns i 3 kap. 9 § förordningen om fordons registrering m.m.. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatt med en hänvisning till angivet lagrum i den förordningen.

## 11 §

Bestämmelser om särskilda fordonsskyrtar finns enligt vårt förslag i 11 kap. förordningen om fordons registrering m.m.. Hänvisningen

till FVTR har följaktligen ersatt med en hänvisning till angivet kapitel i den förordningen. Övrig ändring är endast av språklig karaktär.

#### 12 §

Begreppet vägtrafikregisteravgift i *andra stycket* har ersatts med begreppet fordonsregistreringsavgift. Se kommentaren till 2 kap. 6 §.

#### 13 §

Bestämmelser om påställning av fordon finns enligt vårt förslag i förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR i *första stycket* har följaktligen ersatt med en hänvisning till den förordningen.

Begreppet vägtrafikregisteravgift i *andra stycket* har ersatts med begreppet fordonsregistreringsavgift. Se kommentaren till 2 kap. 6 §.

#### 14 §

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har följaktligen ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

#### 15 §

Bestämmelsen är ny och har behandlats närmare i avsnitt 14.2.8.

Att registrera uppgifter om taxameterbesiktningar medför en kostnad för Transportstyrelsen. Avgiften ska enligt vår uppfattning inte tas ut via vägtrafikregisteravgiften – enligt vårt förslag; fordonsregistreringsavgiften, utan ska i stället tas ut som en särskild registerhållningsavgift som ska belastas taxinäringen.

Kostnaden för att registerhålla uppgifter från taxameterbesiktningar av taxameterutrustningen i fordonet enligt 7 kap. 3 § yrkestrafikförordning (1998:779) tas enligt *första stycket* ut en gång

per år för varje fordon som är anmält i yrkesmässig trafik. En taxameterbesiktning sker i vart fall minst en gång per år (7 kap. 3 § YTF). Avgiften uppgår till 150 kr/år.

I *andra stycket* regleras de undantag som från kravet i 7 kap. 1 § YTF som anger att ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameterutrustning som fungerar tillfredsställande. Transportstyrelsen enligt kan enligt 7 kap. 2 § YTF medge att ett taxifordon får användas i taxitrafik även om det inte är försett med en taxameterutrustning. I dessa fall kommer inte några uppgifter att registerhållas, varför någon avgift inte ska tas ut i dessa fall.

Enligt *tredje stycket* får Transportstyrelsen bestämma hur avgiften tas ut. I *fjärde stycket* anges vem som är skyldig att betala avgift.

## 5 kap.

### 1 §

Begreppet vägtrafikregisteravgift i *andra stycket* har ersatts med begreppet fordonsregistreringsavgift. Se kommentaren till 2 kap. 6 §.

### 3 §

Ändringen föranleds av att bestämmelserna om överklagande av beslut enligt våra förslag finns i 27 § lagen om fordons registrering m.m. Följaktligen har hänvisningen till LVTR ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i den lagen.

## Bilaga till förordningen (2001:652)

### 2. *Prövning av ansökan om godkännanden, tillstånd, dispenser och undantag inom vägtrafikområdet*

Ändringen föranleds av att bestämmelserna om medgivandet av tillfällig registrering enligt vårt förslag finns i 15 § och 16 § första stycket 1–4 lagen om fordons registrering m.m. Följaktligen har hänvisningarna till LVTR ersatts med angivna lagrum i den lagen.

### **19.42 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening**

*1 a och 2 §§*

Ändringen föranleds av att reglerna om fordon i internationell vägtrafik i Sverige enligt vårt förslag finns i 7 § lagen om fordons registrering m.m. och att uppgift om årsmodell enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till LVTR respektive vägtrafikregistret har följaktligen ersatts med en hänvisning till lagen om fordons registrering m.m. respektive fordonsdatabasen.

### **19.43 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2004:987) om trängselskatt**

*4 §*

Ändringen föranleds av att bestämmelser som avser registreringen av uppgifter om trängselskatt enligt vårt förslag finns i vägtrafikdataförordningen. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den förordningen.

#### **19.44 Förslaget till förordning om ändring i vägtrafikskatteförordningen (2006:242)**

##### *3 §*

Uppgifter som behövs för debitering och betalning av vägtrafikskatt finns enligt vårt förslag i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

##### *5 §*

De uppgifter som behövs för en beräkning av skattevikt förs enligt vårt förslag in i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

##### *10 §*

Bestämmelserna om beslut om saluvagnslicens finns enligt vårt förslag i 12 § lagen om fordons registrering m.m.. Hänvisningen till LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i den lagen. Övrig ändring är av språklig karaktär.

#### **19.45 Förslaget till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)**

##### **2 kap.**

##### *12 §*

Ändringen föranleds av att bestämmelserna om hantering av personuppgifter enligt vårt förslag finns i vägtrafikdatalagen. Hänvisningen till LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den lagen.

## **19.46 Förslaget till förordning om ändring i bilskrotningsförordning (2007:186)**

### *13 §*

Bestämmelser om anmälan av ägarbyte finns enligt vårt förslag i 6 kap. förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den lagen. Övrig ändring är av språklig karaktär.

### *16 och 37 §§*

Bestämmelser om direktanmälan finns enligt vårt förslag i 12 kap. förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet kapitel i den lagen. Övrig ändring är av språklig karaktär.

### *41 §*

Ändringen föranleds av att bestämmelser om avställning av ett fordon enligt vårt förslag finns i 4 kap. 2 § första stycket 2 förordningen om fordons registrering m.m. och att uppgift om fordonsägare enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till FVTR respektive vägtrafikregistret har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i förordningen om fordons registrering m.m. respektive fordonsdatabasen. Övrig ändring är av språklig karaktär.

## **19.47 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2007:380) om miljöbilspremie**

### *2 §*

Ändringen föranleds av att Transportstyrelsen enligt vårt förslag till vägtrafikdatalag nu för flera databaser på vägtrafikområdet. Följaktligen har hänvisningen till vägtrafikregistret och LVTR ersatts med en hänvisning till Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet och vägtrafikdatalagen.

## 3 §

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har således ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

## 4 §

Ändringen i första stycket föranleds av att bestämmelserna om påställning av fordon enligt vårt förslag finns i förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till den förordningen.

## 6 §

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag ska registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har således ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

### **19.48 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen**

## 5 §

Ändringen föranleds av att Transportstyrelsen enligt vårt förslag ska föra flera databaser på vägtrafikområdet. Följaktligen har hänvisningen till vägtrafikregistret ersatts med en hänvisning till Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet; fordonsdatabasen, behörighetsdatabasen, tillstånds-databasen och tillsyns-databasen.

## 9 §

Bestämmelserna om vilka uppgifter som ingår i fordonsregistreringen finns enligt vårt förslag i vägtrafikdataförordningen.



Hänvisningen till FVTR har således ersatts med en hänvisning till den förordningen.

#### **19.49 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor**

3 §

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag ska registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har således ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

#### **19.50 Förslaget till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)**

1 kap.

3 §

Ändringen föranleds av att bestämmelserna om registrering av fordon enligt vårt förslag finns i förordningen (0000:00) om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har således ersatts med en hänvisning till den förordningen.

6 §

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag ska registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har således ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

**2 kap.****1 §**

Bestämmelserna om brukande av fordon i vissa fall finns enligt vårt förslag i 11 § 2 lagen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i den lagen.

**3 §**

Bestämmelserna om undantag för typgodkända fordon i slutserier finns enligt vårt förslag i 15 kap. 3 a § förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i den förordningen.

**13 §**

Ändringen föranleds av att bestämmelser om att ett fordon är undantaget från registreringsplikten enligt vårt förslag finns i 8 § lagen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i den lagen.

**4 kap.****3 §**

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har således ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

**8 §**

Bestämmelserna om vissa fordons registrering efter anmälan från ett besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:754) sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller meddelats ett enskilt godkännande finns enligt vårt förslag i 2 kap.

4 § förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i den förordningen.

#### 11–12 §§

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningarna till vägtrafikregistret har således ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

#### 18 §

Bestämmelserna om vissa fordons registrering efter anmälan från ett besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:754) sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller meddelats ett enskilt godkännande finns enligt vårt förslag i 2 kap. 4 § förordningen om fordons registrering m.m. Bestämmelserna om ursprungskontroll finns enligt vårt förslag i 2 kap. 5 och 6 §§. Hänvisningarna till FVTR har följaktligen ersatts med hänvisningar till angivna lagrum i den förordningen.

#### 21 §

Ändringarna föranleds av att bestämmelser om fordons registrering enligt vårt förslag finns i förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har således ersatts med en hänvisning till den förordningen.

#### 25 §

Bestämmelserna om vissa fordons registrering efter anmälan från ett besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:754) sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller meddelats ett enskilt godkännande finns enligt vårt förslag i 2 kap. 4 § förordningen om fordons registrering m.m. Bestämmelserna om ursprungskontroll finns enligt vårt förslag i 2 kap. 5 och 6 §§.

Hänvisningarna till FVTR har följaktligen ersatts med hänvisningar till angivna lagrum i den förordningen.

#### 27 §

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har således ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

### 5 kap.

#### 1 §

Bestämmelserna om att en bil ska få registreras som ett utryckningsfordon finns enligt vårt förslag i 2 kap. 9 § 1 förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i den förordningen.

#### 6 §

Ändringen föranleds av att bestämmelser om fordons registrering enligt vårt förslag finns i förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har således ersatts med en hänvisning till den förordningen.

#### 9 §

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har således ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

#### 28 §

Ändringen föranleds av att bestämmelser om fordons registrering enligt vårt förslag finns i förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har således ersatts med en hänvisning till den förordningen.

## 31 §

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har således ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

### **19.51 Förslaget till förordning om ändring i militärtrafikförordningen (2009:212)**

## 3 kap.

## 3 §

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen och att bestämmelser om kronskylar enligt vårt förslag finns i 10 § lagen om fordons registrering m.m. och i 3 kap. 7 § och 8 § första–tredje styckena förordningen om fordons registrering m.m.. Hänvisningen till vägtrafikregistret, LVTR respektive FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen, till angivet lagrum i lagen om fordons registrering m.m. och till angivet lagrum i förordningen om fordons registrering m.m..

## 5 kap.

## 1 §

Ändringen föranleds av att bestämmelser om fordons registrering enligt vårt förslag finns i lagen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till LVTR har således ersatts med en hänvisning till den lagen.

## 5 §

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon och fordonsägare enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har således ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

*6 §*

Bestämmelser om registreringsskyltar finns enligt vårt förslag i 3 kap. 7 § och 8 § första–tredje styckena förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivna lagrum i den förordningen.

*8 §*

Bestämmelserna om att en bil ska få registreras som ett uttryckningsfordon finns enligt vårt förslag i 2 kap. 9 § 1 förordningen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till FVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till angivet lagrum i den förordningen.

*10 §*

Ändringarna föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen och att bestämmelser om registrering av fordon enligt vårt förslag finns i lagen om fordons registrering m.m. Hänvisningen till vägtrafikregistret och LVTR har följaktligen ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen och till lagen om fordons registrering m.m.

*11 §*

Ändringen föranleds av att uppgifter om fordon enligt vårt förslag registreras i fordonsdatabasen. Hänvisningen till vägtrafikregistret har således ersatts med en hänvisning till fordonsdatabasen.

## 19.52 Förslaget till förordning om ändring i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641)

### 2 §

Bestämmelsen anger i sin nuvarande lydelse att åklagarmyndigheten är undantagen från registreringskyldigheten enligt 5 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) när det gäller utdrag ur vägtrafikregistret och rekvisitioner av sådana utdrag. Ändringen föranleds av att Transportstyrelsen enligt vårt förslag för flera databaser på vägtrafikområdet. För att inte försämra den ordning som gäller i dag bör undantaget från registreringskyldigheten gälla utdrag ur samtliga Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet och rekvisitioner av sådana utdrag. Någon skillnad i förhållande till vad som gäller enligt nuvarande bestämmelse är således inte avsedd. Följaktligen har hänvisningen till vägtrafikregistret ersatts med en hänvisning till Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet.

### 6 §

Sekretess gäller enligt gällande bestämmelse för uppgifter ur vägtrafikregistret som avser uppgift om en enskilds personliga förhållanden, om det av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs, och som avser uppgift i form av fotografisk bild av den enskilde, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men. För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst sjuttio år.

Ändringen föranleds av att Transportstyrelsen enligt vårt förslag för flera databaser på vägtrafikområdet. För att inte försämra den ordning som gäller i dag bör sekretessen gälla uppgifter ur samtliga Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet. Någon skillnad i förhållande till vad som gäller enligt nuvarande bestämmelse är således inte avsedd. Följaktligen har hänvisningen till vägtrafikregistret ersatts med en hänvisning till Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet.

# Kommittédirektiv



## Översyn av lagstiftningen om vägtrafikregister

Dir.  
2008:53

---

Beslut vid regeringssammanträde den 15 maj 2008

### Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare ska se över lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, för att föreslå mer ändamålsenliga regler.

### Bakgrund

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister trädde i kraft den 1 oktober 2001. Lagens stärkta författningsskydd för den personliga integriteten genomfördes till följd av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31–50, Celex 31995L0046), det s.k. dataskyddsdirektivet, och den nya personuppgiftslagen (1998:204). Samtidigt med lagen trädde även förordningen (2001:650) om vägtrafikregister i kraft. I förordningen finns de närmare föreskrifterna om behandlingen av personuppgifter m.m. i vägtrafikregistret. Därutöver styrs behandlingen av personuppgifter i registret av bestämmelser i bland annat tryckfrihetsförordningen och sekretesslagen (1980:100).

Vägtrafikregistret förs i dag av Vägverket för att tillgodose de behov av kontroll, identifiering och information som finns i fråga om förarbehörigheter, fordon, fordonsägare och vissa andra särskilt utpekade personkategorier. Vägtrafikregistret utgör ett samlat trafikadministrativt system som fungerar som en samhällsresurs för hela vägtrafiksektorn, och har karaktären av ett riksomfattande informationssystem. Innehållet i registret utnyttjas, förutom av



Vägverket, av en mängd externa användare, såväl för olika typer av trafiksäkerhetsinsatser som för andra ändamål inom förvaltning och näringsliv. Ett stort antal enskilda, företag och offentliga organ är i dag i sin verksamhet beroende av att komma åt uppgifter i vägtrafikregistret.

Vägverket har i en skrivelse den 20 februari 2006 pekat på de problem som finns med den nuvarande lagen och förordningen, särskilt när det gäller behandlingen av personuppgifter avseende ändamålsbestämmelserna, direktåtkomst, sökbegrepp, samkörning och rättelse av uppgifter i vägtrafikregistret.

### Uppdraget

Utredaren ska se över lagen och förordningen om vägtrafikregister och deras funktion i dag för att föreslå mer ändamålsenliga regler. Huvudsyftet är att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket. Utredaren ska särskilt beakta

- de behov som finns hos registerhållande myndighet (i dag Vägverket) av att behandla uppgifter och personuppgifter i ett trafikregister eller en trafikdatabas och
- de behov som finns hos andra myndigheter eller berörda aktörer av att på olika sätt ta del av eller behandla sådana uppgifter och personuppgifter.

Utredaren ska även beakta

- behovet av och problematiken kring överföring av uppgifter och personuppgifter mellan myndigheter och andra aktörer,
- det pågående arbetet med e-förvaltning,
- utformningen av annan lagstiftning som gäller register och databaser, i syfte att förenkla och tydliggöra tillämpning och användning genom konsekvent lagstiftning,
- skyddet för den enskildes personliga integritet, särskilt skyddet för personuppgifter avseende personer med skyddad identitet,
- möjligheten att överföra uppgifter och personuppgifter till utländska aktörer på grund av gemenskapsrättsliga regleringar och
- möjlighet till rättelse av uppgifter.

Utredaren ska samråda med Transportstyrelseutredningen (N 2007:05). Utredaren ska lämna förslag till ny författningstext och även föreslå vilka eventuella följdändringar i annan lagstiftning som kan behövas.

### **Redovisning av uppdraget**

Utredaren ska redovisa sitt arbete senast den 1 september 2009.

(Näringsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Vägtrafikregister-  
utredningen (N 2008:04)**

**Dir.  
2009:2**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 22 januari 2009

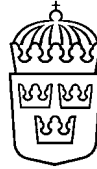
## **Förlängd tid för uppdraget**

Regeringen beslutade den 15 maj 2008 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, för att föreslå mer ändamålsenliga regler. Utredaren ska enligt direktiven redovisa sitt arbete senast den 1 september 2009.

Utredningstiden förlängs. Utredaren ska i stället redovisa sitt uppdrag senast den 4 januari 2010.

(Näringsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Vägtrafikregister-  
utredningen (N 2008:04)**

**Dir.  
2009:107**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 12 november 2009

## **Förlängd tid för uppdraget**

Med stöd av regeringens bemyndigande den 15 maj 2008 har statsrådet Åsa Torstensson gett en särskild utredare i uppdrag att se över lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, för att föreslå mer ändamålsenliga regler. Utredaren skulle enligt direktiven redovisa sitt arbete senast den 1 september 2009. Utredaren ska enligt tilläggsdirektiv (dir. 2009:2) redovisa sitt arbete senast den 4 januari 2010.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 31 mars 2010.

(Näringsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Vägtrafikregister-  
utredningen (N 2008:04)**

**Dir.  
2010:23**

Beslut vid regeringssammanträde den 18 mars 2010

## Sammanfattning av uppdraget

Utredaren ska, utöver sitt uppdrag i kommittédirektiv 2008:53, utreda möjligheten att vägra registrera fordonsägare med fordonsrelaterade skulder av betydande belopp.

Med ändring av den beslutade tiden för redovisning ska utredaren redovisa sitt uppdrag senast den 1 november 2010.

## Bakgrund

Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten har i en rapport till regeringen, daterad den 18 maj 2009, lämnat flera förslag som syftar till att minska antalet restförda fordonsrelaterade skulder. Med sådana skulder avses obetalda skulder avseende fordonsskatt, trängselskatt och felparkeringsavgifter som har överlämnats till Kronofogdemyndigheten för indrivning. Ett av förslagen behandlar möjligheten att vägra registrera en ny ägare till ett fordon. Förslaget innebär att Transportstyrelsen ska kunna vägra registrera en ny fordonsägare, om den nya ägaren har restförda fordonsrelaterade skulder som uppgår till ett betydande belopp.

Registrering av ägarbyte i vägtrafikregistret görs utifrån de uppgifter som lämnas i anmälan om ägarbyte. Om anmälan uppfyller de formella krav som anges i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister registreras den nya ägaren i vägtrafikregistret. Hanteringen av anmälda uppgifter är i hög grad formaliserad och i stor utsträckning även automatiserad. Registrering av en ny ägare kan enligt gällande rätt vägras i vissa fall, bl.a. om fordonet är efterlyst eller taget i beslag eller om den nya ägaren är under 18 år

och uppgift om ansvarig förmyndare saknas. Transportstyrelsen gör inte någon närmare utredning av om de anmälda uppgifterna motsvarar de verkliga förhållandena. Vägtrafikregistret är således inte något ägarregister som garanterar att en registrerad ägare också är civilrättslig ägare till ett fordon.

De restförda fordonsrelaterade skulderna uppgår till över 1,1 miljarder kronor. Det ligger i det allmännas intresse att sådana skulder betalas. En åtgärd för att säkerställa betalning av skulderna är att vägra registrera fordonsägare med sådana skulder av betydande belopp. Ett sådant förfarande kan likställas med förfarandet att vägra registrera ny ägare om fordonet är efterlyst eller taget i beslag eller om den nya ägaren är under 18 år och uppgift om ansvarig förmyndare saknas.

Att vägra registrering av en ny ägare skulle kunna få negativa konsekvenser för den som gjort ett civilrättsligt giltigt förvärv men nekas registrering, liksom för den tidigare ägare som inte avregistreras. Det behöver närmare analyseras om åtgärden är proportionell i förhållande till de konsekvenser den kan innebära.

### Uppdraget

Utredaren ska, utöver vad som framgår av redan givna direktiv, närmare analysera de legala förutsättningarna för att i vägtrafikregistret vägra registrera ägare med restförda fordonsrelaterade skulder av betydande belopp. Med sådana skulder avses obetalda skulder avseende fordonsskatt, trängselskatt och felparkeringsavgifter som har överlämnats till Kronofogdemyndigheten för indrivning. Utredaren ska i sitt arbete utgå från den ovan nämnda rapporten från Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten. Utredaren ska även beakta det skydd för äganderätten som följer av artikel 1 i första tilläggsprotokollet till den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna.

Utredaren ska lämna förslag till de författningstexter som utredaren anser behövs. Utredaren ska lämna en uttömmande konsekvensanalys av de förslag som lämnas.

### **Förlängd tid för uppdraget**

Utredaren ska enligt tilläggsdirektiv (dir. 2009:107) redovisa sitt arbete senast den 31 mars 2010.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 1 november 2010.

(Näringsdepartementet)

## Vägtrafikregisterutredningen

**Kostnader och intäkter för införande av beloppsgräns för registrering av nya bilägare i Vägtrafikregistret**

3 oktober 2010



# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>869</b>
<b>2</b>	<b>System för registrering av fordonsägare med fordonsrelaterade skulder av betydande belopp .....</b>	<b>871</b>
<b>3</b>	<b>Kostnader och vinster .....</b>	<b>876</b>
<b>4</b>	<b>Synpunkter på systemet och utestående frågeställningar .....</b>	<b>909</b>
<b>5</b>	<b>Slutsatser .....</b>	<b>918</b>
<b>6</b>	<b>Intervjuer och kontaktpersoner .....</b>	<b>920</b>

# 1 Inledning

## Bakgrund

Inom ramen för Vägtrafikregisterutredningen (dir. 2008.53) utreds förenkling, modernisering och effektivisering av vägtrafikregisterlagstiftningen. Utredningen ska även enligt tilläggsdirektiv (dir. 2010.23) utreda möjligheten att vägra registrera fordonsägare med fordonsrelaterade skulder av betydande belopp. Det nya förslaget innebär att säljaren av ett fordon måste kontrollera att köparen kan registreras som ägare av bilen. PwC har av utredningen fått i uppdrag att utreda hur stora kostnader och/eller vinster detta innebär för de som påverkas av ett genomförande av förslaget. Syftet med uppdraget är att resultatet kan ligga som ett underlag för utredningen i dess övervägande i ärendet.

## Genomförande

Utgångspunkten för beräkningen av kostnader och besparingar utgörs av utredningens föreliggande slutsatser om hur ett system för att förhindra registrering av fordon på personer med fordonsrelaterade skulder av betydande belopp kan utformas. Vi har, tillsammans med företrädare för utredningen och baserat på tillgängliga uppgifter från Kronofogdemyndigheten, beslutat att vi ska definiera ”betydande belopp” i våra beräkningar till nivåerna 10 000 kronor, 20 000 kronor eller 50 000 kronor.

Vi har vidare tagit del av utredningens material bl.a. vad avser remissvar avseende utredning avseende förslag till åtgärder för minskning av restförda fordonsrelaterade skulder och för att motverka användning av bilmålvakter.

Vi har, förutom utredningens ordförande och sekreterare, genomfört intervjuer med:

- Motorbranschens Riksförbund (MRF)
- Motormännens Riksförbund (M)
- Transportstyrelsen (TS)
- Kronofogdemyndigheten (KFM)
- Domstolsverket
- Trafikförsäkringsföreningen (TFF)
- Finansdepartementet

Utöver de genomförda intervjuerna har följande organisationer kontaktats av oss för intervju, men avböjt att lämna synpunkter:

- Konsumentverket
- Bil Sweden

Analysen är baserad på och jämförd med Transportstyrelsens och delvis KFM:s erfarenheter av införandet av liknande system.

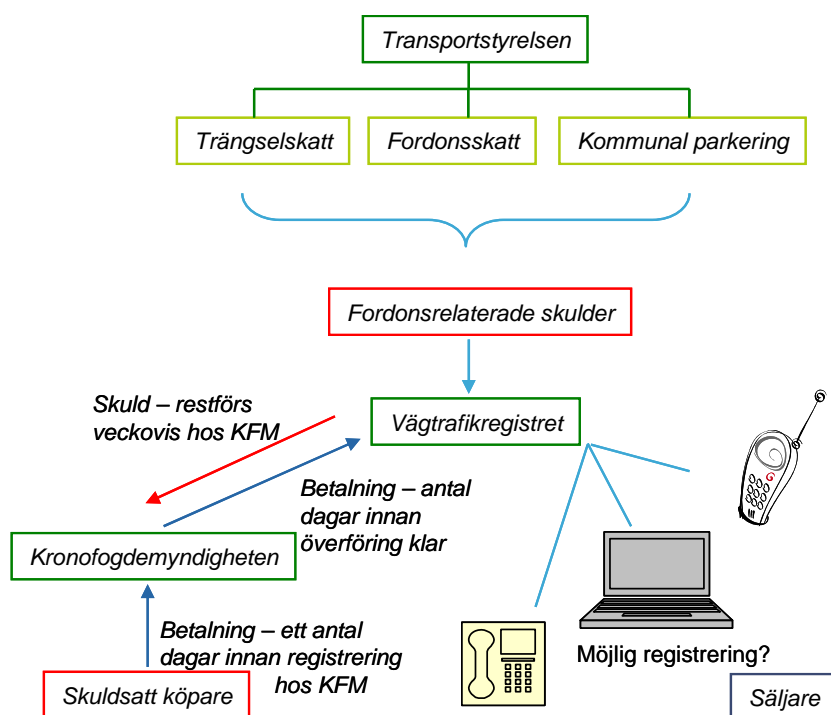
### **Begränsningar**

Beräkningarna av kostnader och vinster är baserade på de intervjuades uppskattningar av desamma med den i avsnitt 2 angivna systembeskrivningen som underlag. Det underlag som använts i form av svar från intervjuade samt antaganden gjorda av PwC redovisas löpande i rapporten.

Införandet av det föreslagna systemet kan dock innebära förändrat beteende vilket i sig innebär annan kostnadsfördelning än den beräknade, vilket bör tagas i beaktande.

## 2 System för registrering av fordonsägare med fordonsrelaterade skulder av betydande belopp

Nedan följer en beskrivning av ett system för hur registrering av fordonsrelaterade skulder kan genomföras efter vissa förändringar i förordning (2001:650) om vägtrafikregister (FVTR). Beräkningen av vinster och kostnader med det föreslagna systemet utgår från denna beskrivning. Det finns ett antal öppna frågeställningar om delar av systemet som diskuteras i ett eget avsnitt, tillsammans med en analys av hur förändringar påverkas kostnads- och intäktsbilden.



Fordonsrelaterade skulder definieras som trängselskatt, fordonsskatt samt kommunala felparkeringsavgifter, samt de på dessa skulder påförda avgifter och räntor som uppkommer hos KFM.

Obetalda och förfallna skulder som lämnas över för indrivning hamnar hos KFM. I de register som KFM för är det möjligt att utläsa karaktären av skulden, t ex att den är fordonsrelaterad.

Det är de fordonsrelaterade skulder som lämnats över för indrivning av KFM som kommer att ligga till grund för bedömningen om en person kan registreras som ägare av en bil eller inte. Beloppsgränsen som sätts relaterar till en persons fordonsrelaterade skulder registrerade hos KFM. Obetalda skulder som ännu inte restförts ligger inte till grund för bedömningen mot beloppsgränsen.

TS har uppgifter om fordonsrelaterade skulder avseende trängselskatt, fordonsskatt samt de felparkeringsavgifter som har kommunalt ursprung. Debiteringen av trängselskatt och fordonsskatt administreras av TS. TS ansvarar även för att debitera påminnelseavgifter för de parkeringsavgifter som kommuner tar ut, exempelvis för parkering på gator. TS är därmed den part som kan lämna över dessa uppgifter till KFM för restföring. Samtidigt för TS själva in skulduppgifterna i vägtrafikregistret. TS har av olika anledningar inte möjlighet att från sin egen registrering sammanställa en persons eller organisations sammanlagda skulder.

KFM adderar sina avgifter till skulderna och sorterar uppgifterna på person- eller organisationsnummer så att det är möjligt att direkt ur systemet sammanställa samtliga fordonsrelaterade skulder och redovisa en signal om när den fastställda beloppsgränsen har överskridits i de fall ett ägarbyte ska vägras. Denna information sammanställs och överförs till TS. KFM har inte möjlighet att beräkna summan av de fordonsrelaterade skulderna, varför TS tar emot informationen och ansvarar för en applikation som summerar de fordonsrelaterade skulderna, samt en applikation där privatpersoner och yrkesmässig handel kan få svar på om en potentiell köpare till dags dato kan bli registrerad som ägare eller inte. Det ska inte vara möjligt, för andra än registerhållaren att erhålla uppgifter om den absoluta storleken på de fordonsrelaterade skulderna.

TS är ansvarig för att vägtrafikregistret hålls uppdaterat på en daglig basis. När en skuld betalas till KFM tar det dock ett antal dagar innan informationen om att skulden är betald har uppdaterats

i vägtrafikregistret. När skulden betalats förs uppgiften först in i KFM:s register. Denna registrering sköts av KFM:s handläggare. Det tar ett antal dagar från inbetalning till att skuldstatusen är uppdaterad hos KFM. En datafil med de uppdaterade uppgifterna sänds sedan dagligen över från KFM till TS. Vägtrafikregistret uppdateras med denna information varje natt, så att systemet på morgonen som följer är uppdaterat med ny skuldstatus, varefter en ställd fråga till registret ger aktuellt svar.

Ett antal aktörer, såsom bilhandlare, har möjlighet att göra direktanmälningar av ägarbyte i vägtrafikregistret. Det kommer därmed att behöva finnas en spärr i systemet som gör att de personer som inte kan registreras inte heller tillåts att registreras via en direktanmälan.

Det ska vara möjligt för potentiella säljare av fordon att från vägtrafikregistret via telefonitjänst under kontorstid, samt via dator eller sms 24 timmar om dygnet få uppgifter om en person kan registreras som ägare till ett fordon. Samtliga uppgifter ska kunna konfirmeras skriftligen av TS.

Avstämningsdag för uppgiften om köparens skuldstatus ska avse dagen för ägarbyte som anges på blanketten för ägarbyte som skickas in till TS vid en försäljning. Skulder som förfallit till betalning och som avförts före, eller skulder som registreras i vägtrafikregistret efter, datum för köpeavtalets tecknande ska alltså inte utgöra bedömning av huruvida en köpare kan registreras som ägare till fordon eller ej. I detta sammanhang får en köpare som har en skuld att betala beakta att det krävs ett antal dagar för att information om betalningen ska registreras internt hos KFM, samt föras över från KFM till vägtrafikregistret.

En ytterligare komplikation avseende kontrollen av köparens skuldstatus utgörs av TS:s hantering av ärenden för ägarbyte avseende de ägarbyten som inte direktanmäls i systemet. TS registrerar enbart dagen för ägarbyte som den anges på blanketten för ägarbyte om blanketten inkommer till verket inom 10 dagar från det angivna datumet. För de anmälningar som inkommer senare byts det angivna datumet för ägarbytet till dagens datum, vilket då blir det datum som köparen ej får ha betydande fordonsrelaterade skulder enligt vägtrafikregistret. Det innebär att kontrollen som säljaren utförde på det angivna datumet för ägarbyte inte längre är relevant, utan att köparens status på datumet för registrering är det gällande. Om köparens skuldstatus ändrats under denna tidsperiod kan TS vägra registreringen av den nya

köparen i vägtrafikregistret (VTR), trots att denne vid tidigare kontroll blivit godkänd.

- För privatpersoner kan detta innebära en risk för säljaren om denna skickar in blanketten så sent att den inkommer till TS mer än 10 dagar efter datumet för ägarbyte, när även kontrollen av köparen genomfördes. Om köparen har dragit på sig skulder under denna korta tidsperiod kan denne då vägras registrering och säljaren som redan lämnat ifrån sig bilen kvarstår med de problem det innebär. Då tidsperioden är kort innebär det i realiteten kanske inte en så stor risk, men det finns en möjlighet att detta kan utnyttjas av personer som kan systemet. Poängterras bör även att säljaren enbart får veta om köparen kan registreras eller inte. Om köparen har skulder som nästan når upp till gränobeloppet framgår inte detta. Risken för att denna tidsaspekt ska utnyttjas av mindre nogräknade köpare/bilmål-vakter har inte undersökts i detta uppdrag.
- Tidsperspektivet innebär dock en större risk och potentiell extra kostnad för motorbranschen. För bilhandlarna innebär det att en kontroll vid tecknande av köpeavtal flertalet månader innan ägarbytet sker inte har någon praktisk betydelse för om köparen vid överlåtelsen av ägarskapet kommer att godkännas för registrering eller inte. Att köparen vid tecknande av köpeavtal (dvs. beställning) är godkänd i systemet ger bara en eventuell indikation på att denne kommer att kunna registreras vid den slutgiltiga kontrollen.

På TS ska det finnas handläggare som ska kunna svara på frågor om systemet och vara behjälpliga i samband med eventuella oklarheter. Vidare ska det åligga TS att informera om systemet, dels vid dess införande, dels löpande under drifttiden.

Det ska vara möjligt för TS att ge dispens från kravet att de fordonsrelaterade skulderna ej får uppgå till betydande belopp. TS kommer att utarbeta närmare regler för dispensmöjligheterna. Det ska vidare vara möjligt att begära omprövning av Transpost-styrelsens ställningstagande. Då sker en prövning inom myndigheten innan beslut meddelas till den som begärt omprövning.

KFM:s ansvar begränsas till att leverera korrekt information till TS samt att besvara eventuella frågor om fordonsrelaterade skulder. KFM ansvarar därmed för sammanställningen av informationen per

fysisk eller juridisk person, då denna sammanställning på person- eller organisationsnummer inte går att göra direkt i VTR.

I det fall en person som berörs av TS:s beslut inte är nöjd med beslutet ska det vara möjligt att överklaga detta till förvaltningsdomstol.



## 3 Kostnader och vinster

För att hantera det nya systemet med kontroll av köpare avseende fordonsrelaterade skulder uppkommer ett antal olika kostnader hos olika aktörer och intressenter. De berörda är de myndigheter och organisationer som hanterar ärenden rörande registrering av ägare till bilar, samt fordonsrelaterade skulder, den yrkesmässiga handeln med bilar och privatpersoner, både som potentiella säljare och köpare av bilar. Statsfinanserna som helhet berörs även av förslaget.

Kostnader som kan uppstå som en följd av införandet av förslaget har delats upp i engångskostnader, löpande kostnader samt ej kvantifierbara kostnader. Vinsterna har delats upp i kvantifierbara vinster och icke kvantifierbara vinster.

### 3.1 Engångskostnader

Engångskostnader har definierats som kostnader som uppkommer vid införandet av det nya systemet. Engångskostnaderna har identifierats som och består av kostnader för:

- uppbyggnad av datorbaserat system samt register hos både TS och KFM,
- utarbetande av rutiner för handläggning på TS,
- utbildning av handläggare i det nya systemet på TS
- utarbetande av rutiner för handläggning och informationsöverföring på KFM,
- utbildning av handläggare i det nya systemet på KFM,
- utarbetande och genomförande av en informationskampanj inför införandet.

#### Transportstyrelsen

TS:s engångskostnader består av systemutveckling, utbildningskostnader för personal samt kostnader för en informationskampanj för allmänheten.

Systemutvecklingen avser kostnader för att anpassa det befintliga systemet för att kunna ta emot den per person sammanställda informationen från KFM. Kostnaden avser enbart personalinsatser motsvarande 2,5 årsarbetskraft.

Utbildningskostnader avser den egna personalens utbildning i det nya regelverket och rutiner och hantering av frågorna. Insatsen motsvarar 20 medarbetare á 8 timmar samt 400 medarbetare á 4 timmars utbildning.

Informationskostnader avser information genom den vanliga fordonsskatteaviseringen samt annonser i dagspress. Det ingår inte riktade engångsutskick till alla bilägare i kostnaden. En sådan kampanj skulle utöver de angivna kostnaderna kosta c:a 9–10 miljoner kronor till, vilket är beräknat som 2–3 kronor per utskick till 3–4 miljoner bilägare.

#### Transportstyrelsens engångskostnader

KSEK	ÅR 1
Systemutveckling (personal)	(3 231)
Informationskostnader	(2 850)
Utbildningskostnader	(976)
<b>Summa utvecklingskostnader</b>	<b>(7 057)</b>

Källa: Transportstyrelsen.

#### Kronofogdemyndigheten

Enligt systembeskrivningen ansvarar KFM för att varje dag överföra aktuell skuldstatus på varje enskild person och varje enskilt organisationsnummer som har fordonsrelaterade skulder i deras register.

KFM har idag en färdigutvecklad tjänst ”Skuldutdrag till externa intressenter”, som svarar på frågor på personnummer. Frågor kan från olika intressenter som är uppkopplade mot datasystemet ställas till KFM på två sätt: Mellan 07–19 varje dag går det att ställa frågor ”online” och alltså få svar direkt från indrivnings- och utskökningsdatabasen. Man kan även ställa frågor via batch (buntvisa) och få svar dagen efter.

Svaren som erhålls på ett ställt personnummer eller organisationsnummer innehåller en fullständig lista på samtliga mål. Denna går att konfigurera om så att enbart fordonsrelaterade skulder ingår (så länge det rör sig om a-mål, dvs. mål rörande fordonsskatt, trängselskatt samt kommunala felparkeringsavgifter). Skulderna visas inklusive KFM:s påförda grundavgift och eventuell ränta. Det är inte möjligt idag att särskilja dessa.

Denna befintliga tjänst uppfyller dock inte kraven i den befintliga systembeskrivningen i och med att den enbart kan svara på till systemet ställda frågor, samt i dagsläget inte sorterar ut enbart de fordonsrelaterade skulderna. För att uppfylla kraven i systembeskrivningen behöver därmed enligt KFM en ny, ”skräddarsydd” tjänst utvecklas. Baserat på tidigare erfarenheter och systembeskrivningen uppskattar KFM att en sådan lösning kostar mellan 1–1,5 mSEK att utveckla. Beroende på tidpunkten för införandet av systemet kommer denna kostnad eventuellt behöva tas två gånger. KFM kommer år 2012 att byta system, vilket innebär att en tjänst måste utvecklas innan 2012 om systemet börjar gälla innan dess och en ny utvecklas för det nya systemet efter 2012. PwC gör antagandet att systemet inte kommer att beslutas och börja gälla förrän efter att KFM har hunnit byta system, och att totalkostnaden därmed stannar vid 1,5 mSEK.

Kundtjänsten uppskattas få en uppstartskostnad om 0,5 mSEK kopplat till frågor avseende systemet. På sikt antas frågor kring detta minska till en nivå som gör att kundtjänsten inte påverkas över dagens normalnivå, varför de 0,5 mSEK är satta som en engångskostnad.

KFM har även identifierat en engångskostnad avseende utbildning av personalen i de nya frågorna om 1 mSEK, motsvarande totalt 1 000 timmars utbildning.

#### Kronofogdemyndighetens engångskostnader

kSEK	ÅR 1
Systemutveckling	(1 500)
Kundtjänst	(500)
Utbildningskostnader	(1 000)
<b>Summa utvecklingskostnader</b>	<b>(3 000)</b>

*Källa: Kronofogdemyndigheten.*

#### Totala engångskostnader

De totala engångskostnaderna summerar till c:a 10 mSEK. Dessa kostnader påverkas inte av vilken beloppsgräns för betydande fordonsrelaterade skulder som slutgiltigt beslutas om inom regleringen.

**Totala engångskostnader**

<b>kSEK</b>	<b>ÅR 1</b>
Engångskostnader	
Transportstyrelsen	(7 057)
Kronofogdemyndigheten	(3 000)
<b>Summa</b>	<b>(10 057)</b>

Kostnaderna kan påverkas dels av hur systemet för informationsöverföring mellan TS och KFM slutgiltigt utformas och dels av beslut om hur information kring den nya regleringen ska kommuniceras till allmänhet och företag.

Om den riktade informationskampanjen genomförs ökar engångskostnaderna med c:a 10 mSEK, eller 100 % av grundkostnaden, vilket ger en totalkostnad om 20 mSEK.

Förändringen av den uppskattade systemkostnaden beroende på vilken lösning som väljs är svårare att uppskatta. PwC utgår här från att de angivna kostnaderna sammantaget är tillräckliga, men att de beroende på vald lösning kan komma att omfördelas mellan TS och KFM.

### 3.2 Löpande kostnader

Förslaget kommer att leda till att ett antal intressenter och aktörer får ökade löpande kostnader för att hantera det nya systemet. De löpande kostnaderna varierar i flera fall beroende på vilken beloppsgräns som väljs i det slutgiltiga förslaget. Nedan anges kostnader i ett grundscenario där beloppsgränsen har satts till 20 000 kronor. Under avsnitt 3.6 "Känslighetsanalys" redovisas en känslighetsanalys på totalnivå avseende förändringen av kostnader och vinster om beloppsgränsen istället sätts till 10 000 kronor respektive 50 000 kronor.

Kalkylen räknar på årliga löpande kostnader under en femårsperiod avseende de löpande kostnaderna.

## Generella antaganden

I beräkningen av löpande kostnader används vissa generella antaganden som gäller lika för flera intressenter. Dessa avser antal sålda bilar per år, dvs. antal transaktioner som genomförs, fördelningen av antalet transaktioner mellan privata och yrkesmässiga säljare, antalet stoppade transaktioner samt överklagade ägarbyten som beror av beloppsgränsen, samt timkostnader för en privatperson respektive en yrkesmässig person för den tid som läggs ner på kontroller och hantering av ärenden som uppstår som en följd av regleringen. Utöver detta har Sveriges Domstolar beräknat antalet överklaganden i olika instanser inom förvaltningsdomstolarna, vilket används i beräkningen av domstolarnas kostnader såväl som i beräkningen av kostnader för privatpersoner.

### *Antal årliga transaktioner på privatmarknaden och yrkesmässig marknad*

Antalet årliga transaktioner, dvs. sålda bilar, baseras på uppskattat antal transaktioner under ett normalår. Uppgifterna kommer från MRF och är baserade på antalet transaktioner när en bil överläts till en privatkund. Inbyten ingår inte i statistiken. Även TS för statistik över antalet transaktioner som genomförs i systemet med direktanmälan, men dessa siffror innehåller dels inbyten och dels överföringar som bilhandlare gör mellan egna filialnummer, varför MRF:s underlag används i denna rapport.

Det totala antalet transaktioner uppgår till drygt 1,3 miljoner om året, av vilka en uppdelning på olika kategorier redovisas nedan.

#### Transaktioner per år

<b>Antal sålda bilar</b>	<b>1 330 000</b>	
varav privat handel	750 000	56%
varav yrkesmässig handel	580 000	44 %
<b>Varav nya/begagnade</b>		
<b>Nya bilar</b>	<b>280 000</b>	
yrkesmässigt	<b>280 000</b>	
<b>Begagnade bilar</b>	<b>1 050 000</b>	
yrkesmässigt	<b>300 000</b>	
privatperson	<b>650 000</b>	
juridisk person	<b>100 000</b>	

*Källa: MRF.*

*Antalet stoppade transaktioner och av privatpersoner till TS och TFF överklagade ägarbyten*

Ett antal beräkningar i utredningen utgår från förändringen i antalet transaktioner som sker som en följd av att beloppsgränsen införs. För den yrkesmässiga handeln ska antalet stoppade affärer till följd av att en beloppsgräns införs uppskattas. För privatpersoner ska antalet fall som kommer att överklagas till följd av en diskrepans mellan civilrättslig ägare och registrerad ägare i vägtrafikregistret uppskattas. De kommer att överklagas dels till TS avseende påstådd felaktig debitering av de fordonsrelaterade skatterna och avgifterna som en följd av att ägarbytet inte registrerats, men även till TFF avseende påstådd felaktig debitering av trafikförsäkringsavgift. Den exakta metodiken för beräkningen av kostnader som uppstår avseende ovan beskriven problematik beskrivs ingående under respektive avsnitt nedan. Dock behöver uppskattningen av parametern med antalet transaktioner/överklaganden förklaras.

Utgångspunkten i antagandet är att antalet affärer som stoppas utgår från antalet bilmålvakter som finns. KFM har uppgifter om antalet skuldsatta per olika beloppsnivåer. Det finns dock ingen tydlig definition avseende vilka av de skuldsatta som ska klassas som bilmålvakter. De som ligger på toppen av statistiken med stora skulder samt ett stort antal bilar registrerade på sig är de som med säkerhet är bilmålvakter, enligt KFM. KFM påpekar att det säkert finns målvakter med mindre belopp, men att det är subjektivt var gränsen dras.

Då det inte finns en exakt uppskattning eller definition av antalet bilmålvakter utgår PwC från antalet skuldsatta med höga skuldbelopp i enlighet med KFM:s övergripande definition av att bilmålvakter är de med störst skulder. Även om inte alla dessa är bilmålvakter finns det även andra grupper med liknande beteende som kommer att ge upphov till samma typ av problem som en följd av den nya regleringen. KFM:s statistik över antalet skuldsatta med skulder över 80 000, 90 000 respektive 100 000 kronor antas i denna rapport utgöra en uppskattning av antalet bilmålvakter/stoppade/överklagade ärenden vid beloppsgränser för registrering av ägare om 10 000, 20 000 respektive 50 000 kronor.

Beloppsgräns	Antal skuldsatta
10 000	26 010
20 000	13 199
50 000	8 401
80 000	2 278
90 000	1 901
100 000	1 588

Källa: KFM.

Antalet stoppade affärer totalt blir därmed enligt tabellen nedan.

Beloppsgräns	Antal skuldsatta	Stoppade/överklagade	Andel stoppade
10 000	26 010	2 278	8,8 %
20 000	13 199	1 901	14,4 %
50 000	8 401	1 588	18,9 %

Källa: KFM, PwC Analys.

Att det är en högre andel av antalet skuldsatta som klassas som bilmålvakter desto högre skuldbeloppen blir beror på att de är vanligare förekommande bland personer med höga skulder.

Avseende den yrkesmässiga handeln behöver antalet affärer som tid läggs ner på, men som sedan inte är möjliga att genomföra då köparen visar sig inte vara godkänd för registrering att uppskattas. Då MRF inte har någon uppskattning av detta blir utgångspunkten beräkningen av antalet stoppade/överklagade affärer ovan. Det totala antalet stoppade affärer ovan fördelas mellan den yrkesmässiga handelns försäljning av nya och begagnade bilar till privatpersoner samt privatpersoners och övriga juridiska personers försäljning av begagnade bilar till privatpersoner i enlighet med den totala andelen transaktioner per kategori ovan. Därmed antas antalet stoppade affärer inom den yrkesmässiga handeln uppgå till 44 % av totala stoppade och överklagade affärer. Antalet stoppade affärer per beloppsgräns framgår av tabellen nedan.

Beloppsgräns	Antal stoppade/överklagade mål	Yrkesmässig del
10 000	2 278	993
20 000	1 901	829
50 000	1 588	693

Källa: Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

Avseende privatpersoner kommer ett antal privatpersoner av olika anledningar att missa att göra kontrollen som krävs enligt det nya systemet. Av dem som missar att göra kontrollen kommer en andel av dessa att ha råkat ut för att sälja bilen till en bilmålvakt, eller till andra personer med tveksamma intentioner, vilket kommer att leda till kostnader i tid och pengar för privatpersonen i fråga avseende överklaganden hos olika instanser, samt eventuell betalning av felaktigt debiterade fordonsrelaterade skulder samt trafikförsäkringsavgift. Ingen av de intervjuade har kunnat uppskatta hur stor andel som kommer att missa att göra kontrollen, eller hur många av dessa som kan tänkas råka ut för en bilmålvakt. Som en grov uppskattning av antalet personer som både missar att kontrollera och dessutom hamnar i en situation där de måste överklaga har PwC därför använt den andel av de skuldsatta som antas vara bilmålvakter som motsvarar andelen transaktioner på privatmarknaden under ett år, enligt tabellen nedan.

Beloppsgräns	Antal stoppade/överklagade mål	Privat del
10 000	2 278	1 285
20 000	1 901	1 072
50 000	1 588	895

Källa: Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

Antalet ytterligare ärenden som hanteras hos TFF p.g.a. överklaganden från privatpersoner har på samma sätt antagits matcha antalet privatpersoner som kommer att överklaga enligt ovan.

Hos TS har inte detta antal använts, då TS själva har gjort beräkningar över ökade kostnader som en följd av ett ökat antal ärenden.

Antalet överklaganden till TS och TFF är fler än antalet överklaganden som domstolsväsendet hanterar, som en logisk följd av att alla överklagade fall inte går vidare till domstol utan kan lösas i en tidigare instans.

### *Timkostnader*

Timkostnader används för att sätta pengar på den kostnad som uppstår till följd av att privatpersoner och yrkesmässiga aktörer behöver lägga tid på att utföra en extra kontroll av potentiella



köpare, samt för att värdesätta den tid som privatpersoner lägger ner på överklaganden av felaktiga beslut till myndigheter och domstolsväsendet.

TS och MRF har angivit att kostnaden för myndigheter/näringsliv ligger runt 300 kronor per timme i rena personalkostnader. TFF har räknat upp denna kostnad med de overheadkostnader en anställd tillförs, vilket innebär en timkostnad om 600 kronor per timme. PwC har valt att använda TFF:s timkostnad inklusive overheadkostnader för alla myndigheter och privata aktörer. Kostnaden för en privatperson har uppskattats av TS, samt rimlighetsbedömts av PwC.

Timkostnader	
privatperson	200
företag	600

#### *Antalet överklagade ägarbyten i förvaltningsdomstolarna*

Antalet fall som överklagas till förvaltningsrätt, samt vidare till kammarrätt och därefter vidare till Regeringsrätt har beräknats av Sveriges domstolar i ett högt intervall och ett lågt intervall. PwC har använt uppgifterna så att ett medelvärde av det höga och låga intervallet används som grundscenario. Vid en lägre beloppsgräns används det höga intervallet av antal överklaganden, och vid en högre används det låga, som en följd av att en lägre beloppsgräns innebär att fler personer kommer att vägras registreras som ägare. Antalet överklaganden framgår av tabellen nedan.

Beloppsgräns	Förvaltningsrätt	Kammarrätt	Regeringsrätt
10 000	300	75	20
20 000	200	50	15
50 000	100	25	10

*Källa:* Sveriges Domstolar, PwC Analys.

#### *Yrkesmässig handel*

För den yrkesmässiga handeln uppkommer det två olika typer av kostnader; kostnad för kontroll av en köpare, samt kostnad för en stoppad affär.

En stoppad affär innebär att en försäljare har lagt ner tid på att sälja en bil, men att kontrollen när affären ska genomföras visar att köparen har så pass stora skulder att denne inte kan registreras som ägare till bilen. För den yrkesmässiga handeln är detta en viktig fråga då en bil ofta beställs långt innan den levereras och den slutgiltiga kontrollen enligt systembeskrivningen görs. MRF uppskattar att den specifika kostnaden för en stoppad affär är en timmes nedlagd arbetstid. Utöver kostnaden i arbetstid uppstår en minskad intäkt i och med en stoppad bilaffär till följd av att den nya köparen som måste hittas inte är beredd att betala samma pris som den ursprungliga kunden. Det beror på att den nya köparen inte längre köper en skraddarsydd bil, utan den ursprungligen specialbeställda bilen får säljas som lagerbil. MRF har en avbeställningsavgift om 10 % av bilens värde för bilar upp t.o.m. 300 000 kronor, samt 15 % för bilar med högre värde, vilket ska spegla den nedgång i värde som uppstår för en tillverkad bil som inte kan säljas till den ursprungliga kunden utan måste säljas som lagerbil. Det finns dock redan idag flera anledningar till att en kund som beställt en bil inte kan genomföra köpet vid avslutsdatum. Ett exempel är att kundens kreditvärdighet har försämrats så att denne inte längre kan finansiera bilen. Utredningen utgår från att det i köpeavtalet går att skriva in en klausul om att även häva köp till följd av en vägrad registrering i vägtrafikregistret omfattas av avbeställningsavgiften. Därmed är kostnaden täckt och tas inte med i nedan beräkning av kostnad för en stoppad affär. Antalet stoppade affärer per beloppsgräns uppskattas genom den yrkesmässiga andelen av antalet stoppade/överklagade transaktioner avseende den aktuella beloppsgränsen, i enlighet med de generella antagandena ovan.

Kostnaden är årligt återkommande och beräknas i enlighet med de generella antaganden ovan som:

Timkostnad för arbetskraft x antalet stoppade försäljningar

Vid varje försäljning uppstår en kostnad för kontroll av den presumtiva nya ägaren. Kostnaden består i försäljarens nedlagda arbetstid. I enlighet med systembeskrivningen kommer arbetstiden att öka med två kontroller, en indikativ vid beställning och en slutgiltig vid registrering. Det antas att den yrkesmässiga handeln kan genomföra kontrollen snabbt och effektivt då de redan använder datorbaserade system för andra delmoment i

försäljningen. Det krävs därmed ingen tid för att komma ihåg hur kontrollen går till, koppla upp sig mot ett nätverk mm. Det antas att en försäljare klarar att genomföra både kontrollerna på sammanlagt 5 minuter. Kostnaden är årligt återkommande och beräknas i enlighet med antaganden i detta stycke, samt de generella antaganden ovan, som:

$5/60 \times \text{timkostnad för arbetskraft} \times \text{antalet transaktioner inom den yrkesmässiga handeln}$

Den årliga kostnaden inflationsjusteras i båda fallen när den läggs ut i tiden.

#### Yrkesmässig handel med nya och begagnade fordon – löpande kostnader

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
Kontroll av köpare	(29 000)	(29 580)	(30 172)	(30 775)	(31 391)
Stoppad affär	(497)	(507)	(517)	(528)	(538)
<b>Summa löpande kostnader</b>	<b>(29 497)</b>	<b>(30 087)</b>	<b>(30 689)</b>	<b>(31 303)</b>	<b>(31 929)</b>

*Källa:* Motorbranschens Riskförbund, Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

#### Privatpersoner

Avseende privatpersoner finns ett antal potentiella kostnader som uppkommer för de som själva säljer sina bilar. Liksom yrkesmässiga säljare måste de kontrollera den presumtiva köparen. I de fall en privatperson missar att göra denna kontroll kan det uppstå kostnader i form av tid och pengar om köparen får tillgång till bilen utan att denne registreras som ny ägare.

Det kan även uppkomma kostnader för privatpersoner om de som köpare förvägras att registreras som ägare på en bil de beställt genom den yrkesmässiga handeln med bilar. I enlighet med beskrivningen ovan antas det inom systembeskrivningen att den yrkesmässiga handeln kommer att hantera brutna köpeavtal till följd av att registrering i vägtrafikregistret inte godkänns genom den avbeställningsavgift om 10 % av bilens värde för bilar upp t.o.m. 300 000 kronor, samt 15 % för bilar med högre värde, som tas ut om kontraktet bryts. Det innebär att en kostnad för privatpersoner som inte kan registreras, men har beställt en bil, potentiellt uppstår till följd av regleringen. PwC utgår dock från att detta är en kostnad som privatpersonen själv har kontroll över – en person bör vara medveten om ifall man kan registreras som ägare

till en bil både vid beställning och vid tiden mellan beställning och avtalsslut, speciellt i och med att säljaren kommer att genomföra en indikativ kontroll redan då beställningen utförs. Vi har därmed inte räknat denna potentiella kostnad som att den belastar privatpersoner som en följd av regleringen, då den är möjlig att kontrollera samt att problematiken uppmärksammas redan vid beställningen av bilen.

Beräkningen av kostnaderna för privatpersoner som kollektivt utgår från antalet transaktioner som genomförs på den privata marknaden varje år, i enlighet med de generella antagandena ovan.

#### *Kostnad för att genomföra kontrollen*

Kostnaden för att genomföra kontrollen av den presumtiva köparen beräknas utifrån antalet transaktioner med avdrag för den andel som missar att göra kontrollen. Andelen som missar att göra kontrollen utgår från beräkningen av antalet ytterligare överklaganden till TS och TFF, i grundscenariot 1 072 fall (se generella antaganden ovan). Det antas att det i genomsnitt tar en privatperson 15 minuter att genomföra kontroll av alla möjliga köpare denne vill kontrollera. Tidsåtgången är längre för privatpersoner än för de yrkesmässiga säljarna baserat på antagandet att en privatperson säljer sin bil så pass sällan att det finns inslag av informationsinhämtning om kontrollen och hur den genomförs inräknat i tidsåtgången. Det kan även ta tid att ringa upp och bli framkopplad via telefon, komma ut på Internet, eller skicka sms. Antalet potentiella köpare som kontrolleras påverkar däremot inte tiden nämnvärt, då själva kontrollen går snabbt så länge vetskap om hur den utförs är inhämtad och uppkoppling eller annan kontakt med vägtrafikregistret har skett. Kostnaden antas vara årligt återkommande och beräknas som:

(Privata transaktioner per år – antal fall som överklagas, dvs. missad kontroll) x 15/60 x timkostnad

#### *Kostnader som uppkommer vid missad kontroll*

Det uppkommer även kostnader för de som missar att kontrollera, vilka består av kostnader för att överklaga beslut om ägare till domstol, samt kostnader som debiteras ägaren av bilen (felaktigt) i väntan på att ändring av ägare sker.

Det finns tre typer av kostnader som kan tänkas uppkomma vid överklagande i en domstol; eventuella avgifter, kostnad för att anlita ett privat ombud, samt den tidsåtgång som krävs av privatpersonen i fråga.

Avgifter tas inte ut hos de allmänna förvaltningsdomstolarna, varför detta inte berör privatpersoner, oavsett hur många led fallet överklagas.

Dock kan det uppstå kostnader för den som anlitar privat ombud. Ett antagande Domstolsverket gör är att det blir aktuellt i första hand för juridiska personer (t.ex. hyrbilsföretag) men inte särskilt vanligt för privatpersoner. Hur stora dessa kostnader kan bli har Domstolsverket ingen uppfattning om men anser att det sannolikt, i sammanhanget, inte bör röra sig om några stora kostnader.

Kvarstår i beräkningen av kostnader för privatpersoner i domstol gör därmed enbart kostnader för den tid ett överklagande tar i anspråk. Domstolsverket kan inte uppskatta hur mycket detta är då det säkerligen varierar stort från person till person. För ett överklagande kommer en privatperson att få lägga ner tid för att styrka sin äganderätt, vilket PwC uppskattar till en minimitid om 3 timmar. Själva förhandlingen kommer även den att ta ett antal timmar i anspråk. Den domstol vid vilken denna typ av mål hanteras är förvaltningsrätten i Örebro, vilket även innebär att merparten av Sveriges medborgare kommer ha en lång resväg för att kunna medverka i domstolsförhandlingen. PwC uppskattar att en minimitid en privatperson behöver lägga ner på ett överklagandemål ligger i häraden 2 arbetsdagar. Beroende på om vittnen ska höras, resan är lång och hur lång tid bevisbördan tar att hantera kan antalet timmar som läggs ner bli betydligt fler. I beräkningarna nedan används 16 timmar per överklagande gång den i de generella antagandena ovan angivna timkostnaden för privatpersoner.

Domstolsverket har även uppskattat antalet fall i varje instans under olika scenarier, vilket PwC har kopplat till de beloppsgränser som tagits fram. Antalet fall presenteras i de generella antaganden som beskrivs ovan. Kostnaden antas vara årligt återkommande och beräknas som:

$$\begin{aligned} & \text{Antal överklaganden förvaltningsdomstol} \times (\text{tidsåtgång} \times \text{timkostnad}) + \\ & \text{Antal överklaganden kammarrätt} \times (\text{tidsåtgång per fall} \times \text{timkostnad}) + \\ & \text{Antal överklaganden Regeringsrätt} \times (\text{tidsåtgång per fall} \times \text{timkostnad}) \end{aligned}$$

Vid en missad kontroll i de fall en ny ägare tar över bilen utan att stå registrerad på den kan den f.d. ägaren fortsatt behöva betala trängselskatt, fordonsskatt samt felparkeringsavgifter. Om den nya ägaren inte skaffar en försäkring kommer TFF även att debitera trafikförsäkringsavgift.

Trängselskatt kan i dagsläget uppgå till maximalt 60 kronor per dygn och fordon.

Debiteringen av fordonsskatt har PwC uppskattat genom att titta på årskostnaden för en typbil. Som typbil har en bensindriven SAAB 9–5 används. Den årliga fordonsskatten för denna bil är 2 130 kronor, vilket ger en dagskostnad om c:a 6 kronor som har använts i beräkningarna.

En specifik bil kan endast få en felparkeringsavgift på ett och samma ställe inom loppet av ett dygn. I Stockholm uppgår felparkeringsavgiften till mellan 475 och 900 kronor. I beräkningarna har vi antagit en daglig kostnad om 500 kronor baserat på detta.

Trafikförsäkringsavgift utgår med c:a 100 kronor om dagen för det personbil i privattrafik, men kan variera upp till knappt 600 kronor per dag för den dyraste typen av fordon (yrkesmässiga personbefordran, lastbilar och personbilar). I ett fall där ägarbilden är klar kan det ta upp till 10 dagar innan ett ärende är utrett hos TFF (även om den effektiva utredningstiden som läggs ner varierar mellan två timmar och tre dagar). Då oklarheter och överklaganden avseende egentlig ägare på fordonet uppkommer kan tiden innan utredningen har hanterats bli längre, speciellt om många sådana fall tillkommer. TFF hanterar i dagsläget ägarfrågor genom en masshantering avstämt mot vägtrafikregistret. Om dessa fall ökar kan handläggningstiderna bli längre. För att illustrera antas i beräkningarna en kostnad om 100 kronor per dag i 20 dagar, vilket är en enligt TFF rimlig tidsrymd för att ett ärende ska kunna utredas. 20 dagar används även som ett illustrativt fall för överklaganden avseende fordonsskatt till TS.

Vad gäller felparkeringsavgifter samt trängselskatt är det orimligt att maxbeloppet kommer att debiteras varje dag under perioden en civilrättslig ägare inte har kontroll över bilen. Om bilen inte kör i Stockholmsområdet kommer inte heller någon trängselskatt att bli aktuell överhuvudtaget. Samtidigt ligger det i en bilmålvakts natur att dra på sig fordonsrelaterade skulder utan att betala dem. PwC använder därmed ett antagande om att trängselskatt och felparkeringsavgifter i genomsnitt över kollek-

tivet kommer att behöva betalas varannan dag under de 20 dagarna ett ärende utreds, eller en bil hinns ställas av. Antal fall av överklagad trafikförsäkring samt fordons- och trängselskatt antas vara detsamma som antalet överklagade affärer på privatmarknaden vid respektive beloppsgräns, i enlighet med de generella antagandena ovan.

Kostnaden antas vara årlig och beräknas som:

Antal överklaganden x dagsbelopp trafikförsäkringsavgift x 20 dagar

respektive:

Antal överklaganden x dagsbelopp fordonskatt x 20 dagar

och:

Antal överklaganden x (dagsbelopp trängselskatt + dagsbelopp felparkeringsavgift) x 10 dagar

#### Privatpersoner – löpande kostnader

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
Kontroll av köpare	(37 446)	(38 195)	(38 959)	(39 738)	(40 533)
Överklagande förvaltningsrätt	(640)	(653)	(666)	(679)	(693)
Överklagande kammarrätt	(160)	(163)	(166)	(170)	(173)
Överklagande Regeringsrätt	(48)	(49)	(50)	(51)	(52)
Överklagande hos TFF	(2 144)	(2 187)	(2 231)	(2 275)	(2 321)
Överklagande hos TS	(6 132)	(6 254)	(6 380)	(6 507)	(6 637)
<b>Summa löpande kostnader</b>	<b>(46 570)</b>	<b>(47 502)</b>	<b>(48 452)</b>	<b>(49 421)</b>	<b>(50 409)</b>

Källa: Sveriges Domstolar, Transportstyrelsen, Trafikförsäkringsföreningen, PwC Analys.

Den årliga kostnaden inflationsjusteras när den läggs ut i tiden för alla beräkningar ovan.

#### Trafikförsäkringsföreningen

Hos TFF uppstår kostnader för handläggning av ett ökat antal fall där den civilrättsliga ägaren till en bil skiljer sig från den i vägtrafikregistret registrerade ägaren. TFF uppger att det idag finns 29 000 bilägare som har försäkringsrelaterade skulder över

10 000 kronor. Dessutom har 40 000 personer skulder över 50 000 kronor. Nämda personer är ägare till minst en bil.

TFF bedömer att ett överklagande i fråga om vem som är ägare till ett fordon tar mellan tre timmar och två dagar effektiv arbetstid att handlägga inom organisationen. Det rör sig om att höra parter bedöma skriftväxlingar etc. TFF:s bedömning är att om det skulle tillkomma 1 500 sådana ärenden skulle TFF ha stora svårigheter i hanteringen av ärendena.

TFF anser att de inte själva kan bedöma kostnaden för ett ökat antal ärenden. PwC har illustrativt gjort antagandet att ett ärende i genomsnitt tar åtta timmar att handlägga, dvs. en arbetsdag, baserat på TFF:s uppgift att det tar mellan tre timmar och två dagar. Antalet fall som kommer att överklagas uppskattas genom antalet transaktioner som kommer att överklagas på privatmarknaden baserat på uppgifter från KFM i de generella antagandena ovan. TFF har angivit att timkostnaden för en anställd uppgår till 600 kronor, inklusive ett antal overheadkostnader, vilket framgår av de generella antagandena ovan. Kostnaden antas vara årligt återkommande och beräknas som:

Timkostnad x 8 h x antalet överklagade transaktioner

Den årliga kostnaden inflationsjusteras när den läggs ut i tiden.

KSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
Utredning/handläggning	(5 146)	(5 248)	(5 353)	(5 461)	(5 570)
<b>Summa löpande kostnader</b>	<b>(5 146)</b>	<b>(5 248)</b>	<b>(5 353)</b>	<b>(5 461)</b>	<b>(5 570)</b>

Källa: Trafikförsäkringsföreningen, Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

## Transportstyrelsen

TS har själva beräknat den årliga löpande kostnaden för införandet av regleringen. Kostnaden består av kostnader för systemförvaltning, kundtjänst, utredning och produktion. TS har i sina beräkningar av kostnaderna inte använt sig av en specifik beloppsgräns för det nya förslaget. Istället har det antagits att skuldökningen kommer att minska med 3 % för kollektivet som helhet, samt med 50 % för de som klassas som bilmålvakter. Kostnader och vinster med förslaget är av TS beräknade med detta



som grundantagande. Vid en väldigt låg eller väldigt hög beloppsgräns kommer därmed deras beräkningar att påverkas.

PwC har utgått från TS:s icke inflationsjusterade beräkningar avseende uppstartsåret för att tillse att de räknas upp med inflation under samma antaganden som övriga beräkningar inom utredningen.

Systemförvaltning beräknas uppgå till c:a 0,6 mSEK, vilket motsvarar en knapp halv årsarbetsinsats. Den är årligt återkommande och räknas av PwC upp med årlig inflation om 2 %.

Inom kundtjänst uppstår det kostnader för samtal till kundtjänst, samt för enklare handläggning av massärenden. Samtalen till kundtjänst beräknas första året uppgå till 2,45 mSEK, beräknat som 50 000 ytterligare samtal á 49 kronor per samtal (vilket inkluderar overheadkostnader). Handläggning av ytterligare ärenden beräknas första året uppgå till 3,72 mSEK, beräknat som 20 000 ytterligare ärenden á 186 kronor per ärenden, även den siffran inkluderande overheadkostnader. Samtalen antas år 2–5 minska till 75 % av föregående års kostnad per år, medan handläggning av ärenden minskar till 60 % per år. PwC har i beräkningen lagt till årlig inflation om 2 % på de minskade beloppen.

Kostnad för utredning beräknas till drygt 1 mSEK och innebär kvalificerad handläggning av svårare fall än de som kan masshanteras av kundtjänst. Den årliga kostnaden motsvarar en årsarbetskraft. Kostnaden inflationsjusteras av PwC med 2 % per år.

Kostnaden för produktion uppskattas till 36 000 kronor, vilket är en kostnad för printning och utdata som tillkommer i och med den nya regleringen. Även denna inflationsjusteras av PwC med 2 % årligen.

## Transportstyrelsen – löpande kostnader

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
<b>Personal</b>					
Systemförvaltning	(567)	(578)	(590)	(602)	(614)
Kundtjänst – samtal	(2 450)	(1 874)	(1 434)	(1 097)	(839)
Kundtjänst – handläggning	(3 720)	(2 277)	(1 393)	(853)	(522)
Utredning	(1 066)	(1 087)	(1 109)	(1 131)	(1 154)
Produktion	(36)	(37)	(37)	(38)	(39)
<b>Summa driftskostnader personal</b>	<b>(7 839)</b>	<b>(5 853)</b>	<b>(4 564)</b>	<b>(3 721)</b>	<b>(3 168)</b>
<b>Övrig drift</b>					
IT-system	(500)	(510)	(520)	(531)	(541)
Material och porto	(141)	(144)	(147)	(150)	(153)
<b>Summa driftskostnader övrigt</b>	<b>(641)</b>	<b>(654)</b>	<b>(667)</b>	<b>(680)</b>	<b>(694)</b>
<b>Summa löpande kostnader</b>	<b>(8 480)</b>	<b>(6 507)</b>	<b>(5 230)</b>	<b>(4 401)</b>	<b>(3 861)</b>

Källa: Transportstyrelsen, PwC Analys.

TS bedömer att kostnaderna för jurister vid en eventuell rättsprocess är försumbara i sammanhanget. Antalet rättsprocesser i registreringsärenden som avhandlas i domstol och där jurister måste åka dit och företräda myndigheten är idag få, c:a 3–5 stycken per år. TS bedömer inte att detta antal kommer att öka nämnvärt i och med det nya förslaget.

### Kronofogdemyndigheten

KFM kommer som en följd av den valda systembeskrivningen att utveckla en ny tjänst för framtagandet av den efterfrågade informationen. De löpande kostnader som uppstår som en följd av detta uppskattas till 200 kSEK per år. Kostnaderna är enbart relaterade till systemunderhåll. KFM uppskattar inte att de som en följd av systembeskrivningen kommer att få andra ökade kostnader för exempelvis personal.

Kostnaden för systemunderhåll inflationsjusteras med 2 % per år.

**Kronofogden – löpande kostnader**

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
Systemförvaltning	(200)	(204)	(208)	(212)	(216)
<b>Summa löpande kostnader</b>	<b>(200)</b>	<b>(204)</b>	<b>(208)</b>	<b>(212)</b>	<b>(216)</b>

**Domstolsväsendet**

Domstolsverket har själva gjort en bedömning av antalet ökade fall i förvaltningsdomstolarna, samt kostnaderna för dessa vid olika scenarier. PwC har kopplat dessa scenarier till de olika beloppsgränser som diskuteras. Beloppsgränsen är en avgörande faktor för antalet mål i domstol. När det gäller kostnader för ombud kan konstateras att det i dessa mål inte kommer att uppstå några kostnader för staten genom offentligt biträde.

Domstolsverket uppskattar en ökning av mål i förvaltningsrätt till 100–300 per år. De aktuella målen kommer att handläggas som ”övriga mål”, vilka hade en styckkostnad om 7 156 kronor år 2009. Den årliga kostnaden i förvaltningsrätt kan därmed förväntas ligga i intervallet 700 kSEK–2 150 kSEK.

Överklagandefrekvensen till kammarrätt har de senaste åren varit knappt 25 %, vilket innebär att kammarrätterna tillförs 25–75 mål. Kostnaden för ett mål uppgick till 11 801 kronor år 2009. I kammarrätt kommer kostnaden därmed att ligga inom intervallet 300 kSEK–900 kSEK.

Överklagandefrekvensen i ledet kammarrätt – Regeringsrätt har de senaste åren legat på dryga 30 %, vilket innebär en målökning om 20–30 mål. Med en mållkostnad på 11 661 kronor hamnar den ökade kostnaden hos Regeringsrätten inom intervallet 100 kSEK–250 kSEK.

Sammantaget blir effekten av förslaget en årlig kostnadsökning för Sveriges Domstolar i intervallet 1,1–3,3 mSEK.

I PwC:s grundscenario används medelvärdet av Domstolsverkets beräkningar. Den årliga kostnaden beräknas som:

Antal överklaganden förvaltningsdomstol x kostnad per överklagande +  
 Antal överklaganden kammarrätt x kostnad per överklagande) +  
 Antal överklaganden Regeringsrätt x kostnad per överklagande

**Domstolsväsendet – löpande kostnader**

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
<b>Domstolar</b>					
Förvaltningsdomstol	(1 431)	(1 460)	(1 489)	(1 519)	(1 549)
Kammarrätt	(590)	(602)	(614)	(626)	(639)
Regeringsrätt	(175)	(178)	(182)	(186)	(189)
<b>Summa löpande kostnader</b>	<b>(2 196)</b>	<b>(2 240)</b>	<b>(2 285)</b>	<b>(2 331)</b>	<b>(2 377)</b>

Källa: Domstolsverket, PwC Analys.

Kostnaden inflationsjusteras årligen med 2 %.

**Totala löpande kostnader**

De totala löpande kostnaderna över femårsperioden summerar odiskonterat till drygt 460 miljoner kronor, beräknat med en inflation om 2 % per år.

**Totala löpande kostnader**

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
<b>Löpande kostnader</b>					
Yrkesmässig handel	(29 497)	(30 087)	(30 689)	(31 303)	(31 929)
Privatpersoner	(46 570)	(47 502)	(48 452)	(49 421)	(50 409)
TFF	(5 146)	(5 248)	(5 353)	(5 461)	(5 570)
Transportstyrelsen	(8 480)	(6 507)	(5 230)	(4 401)	(3 861)
Kronofogdemyndigheten	(200)	(204)	(208)	(212)	(216)
Domstolsväsendet	(2 196)	(2 240)	(2 285)	(2 331)	(2 377)
<b>Summa</b>	<b>(92 089)</b>	<b>(91 789)</b>	<b>(92 218)</b>	<b>(93 128)</b>	<b>(94 363)</b>

Känslighetsanalysen på de löpande kostnaderna utförs enbart i avsnitt 3.6, då de kvantifierade känsligheterna enbart relaterar de olika beloppsgränser som analyseras.

### 3.3 Ej kvantifierbara kostnader

Utöver domstolsväsendets kostnader i förvaltningsdomstol avseende överklagande av fordonsrelaterade skulder kan även allmänna domstolar få en tillströmning av mål som en följd av överklagade beslut avseende felaktigt debiterade trafikförsäkringsavgifter. Motsvarande bör TFF få kostnader för ett ökat antal processer i domstol.

TFF överlämnar denna typ av ej betalda fordringar till KFM, som sedan överlämnar dem till domstol om de inte kan driva in pengarna. Domstolsverket kan inte separera ut de ärenden som specifikt rör trafikförsäkringsavgifter från övriga liknande ärenden som KFM lämnar till dem.

Varken TFF eller domstolsväsendet kan därmed uppskatta hur många ärenden av denna specifika typ som finns idag, och heller inte hur denna siffra skulle förändras i och med den föreslagna regleringen.

TFF tror att de skulle få stora ökningarna i personalkostnader som en följd av ett ökat antal fall i domstol, då hanteringen av ärendena kräver kvalificerad juridisk arbetskraft.

Domstolsväsendet kan ange en kostnad per denna typ av mål i olika instanser enligt tabellen nedan, men inte hur många ytterligare ärenden dessa kostnader bör appliceras på.

Instans	Kostnad per mål
Tingsrätt	13 922
Hovrätt	34 719
HD	17 398

I det fall TFF lämnar ett fall till KFM tar KFM ut en avgift om 300 kronor, som sedan överförs på gäldenären vid vunnen tvist. Det skulle därmed antingen bli en kostnad för privatpersoner eller en kostnad för TFF för varje överklagat fall. Att KFM lämnar ett ärende till domstol kostar inget.

Om en privatperson tar upp ett fall i domstol innebär det att de ansöker om stämning, vilket för privatpersonen medför en kostnad om 450 kronor. Om ett juridiskt ombud behövs täcker rättskyddet i hemförsäkringen den kostnaden.

Då ingen av de intervjuade har kunnat ange förändringen i denna typ av mål som en följd av regleringen avstår PwC att räkna på det övriga underlaget.

### **3.4 Kvantifierbara vinster**

Kvantifierbara vinster omfattar de vinster som kan beräknas utifrån förslaget, vilket främst är vinster till följd av en minskning i de fordonsrelaterade skulderna. På sikt finns även vinster för de olika myndigheter och intresseorganisationer som hanterar ärenden som berörs av förslaget. Dessa är inte med i beräkningen då det diskonterade nuvärdet av vinsterna har bedömts vara i storleksordningen att de inte materiellt påverkar analysen.

#### **Indrivning av befintliga skulder och förebyggande av nya skulder**

I dagsläget finns fordonsrelaterade skulder på 1,25 miljarder kronor hos KFM. Införande av ett system i enlighet med vad som beskrivits under avsnitt 2 innebär inte att samtliga medel kommer att betalas in då systemet inte får retroaktiv verkan. Skulderna kan dock komma att successivt försvinna i och med preskriptionstiden på fem år. För de privatpersoner i vars intresse det ligger att kunna köpa nya bilar förväntas en del av dessa skulder betalas. Vinsten beror av var beloppsgränsen sätts samt av om hela skulden måste betalas av eller om det räcker med att betala av till beloppsgränsen.

Den nya regleringen syftar till att förbättra incitamenten för betalning så att fordonsrelaterade skulder inte ska uppkomma. En större andel av de totala avgifterna som tas ut bör därmed betalas utan att en skuld som behandlas av KFM uppstår.

#### **Prognostisering av skuldbalansen avseende fordonsrelaterade skulder över en femårsperiod**

De totala fordonsrelaterade skulderna ökar år för år i KFM:s register. Skuldbalansen påverkas av årligen tillförda skulder, indrivningsprocent, samt preskriberingstakt för skulderna.

För att prognostisera skuldökningstakten har PwC har utgått från skuldbalansen per maj 2010, som redovisas nedan per skudslag.

#### Fordonsrelaterade skulder

kSEK	maj 2010
<b>Skulder</b>	
Trängselskatt	232 000
Fordonsskatt	454 000
Felparkeringsavgifter	572 000
<b>Totala skulder</b>	<b>1 258 000</b>

*Källa:* Kronofogdemyndigheten.

En prognos över skuldutvecklingen under en femårsperiod har beräknats. Baserat på uppgifter från KFM ökar skulden med ca 150 mSEK på ett år. Denna ökning har PwC fördelat procentuellt per skudslag, efter hur stor andel av den totala skulden som varje skudslag står för, vilket ger utgångspunkten i bruttoskuldökning som redovisas nedan.

#### Bruttoskuldökning

kSEK	År 1
<b>Skuldökning utan indrivning</b>	
Trängselskatt	27 663
Fordonsskatt	54 134
Felparkeringsavgifter	68 203
<b>Totala skuldökning brutto</b>	<b>150 000</b>

*Källa:* Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

Baserat på ovan uppdelning har bruttoskuldökningstakten beräknats som bruttoskuldökningen genom den befintliga skulden. Denna siffra har använts i prognostiseringen av skuldökningen. I och med den procentuella fördelningen som gjorts av bruttoskuldökningen per skudslag blir skuldökningstakten densamma för alla skudslag, och därmed även för totalen, i våra beräkningar.

**Skuldökningstakt**

%	per år
<b>Skuldökningstakt</b>	
Trängselskatt	11,9 %
Fordonsskatt	11,9 %
Felparkeringsavgifter	11,9 %
<b>Totalt</b>	<b>11,9 %</b>

Källa: Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

Prognostiserad skuldökning över femårsperioden beräknas som föregående års skuld uppräknat med skuldökningstakten per år för respektive skuldslag och redovisas nedan.

**Bruttoskuldökning – prognos femårsperiod**

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
<b>Skuldökning utan indrivning</b>					
Trängselskatt	27 663	30 961	34 653	38 785	43 410
Fordonsskatt	54 134	60 588	67 813	75 898	84 948
Felparkeringsavgifter	68 203	76 336	85 438	95 625	107 027
<b>Total skuldökning brutto</b>	<b>150 000</b>	<b>167 886</b>	<b>187 904</b>	<b>210 309</b>	<b>235 385</b>

Källa: Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

En viss del av bruttoskuldökningen drivs dock in varje år. Indrivningsprocent definieras som den under ett givet år indrivna skulden delat med bruttoskuldökningen samma år. PwC har mottagit indrivningsprocenten för år 2009, samt en prognos för indrivningsprocenten avseende helåret 2010. I våra beräkningar har vi per skuldslag räknat med en indrivningsprocent per år baserat på medelvärdet av år 2009 och prognos år 2010 för det aktuella skuldslaget.

**Indrivningsprocess**

%	per år
<b>Indrivningsprocent</b>	
Trängselskatt	37,0 %
Fordonsskatt	40,0 %
Felparkeringsavgifter	20,0 %

Källa: Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.



Prognosen över indrivna belopp beräknas som indrivningsprocenten per skuldslag multiplicerat med den årliga bruttoskuldökningen. Prognosen redovisas nedan för femårsperioden.

#### Indrivna skulder – prognos femårsperiod

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
<b>Skuldbelopp som drivs in</b>					
Trängselskatt	10 235	11 456	12 822	14 350	16 062
Fordonsskatt	21 653	24 235	27 125	30 359	33 979
Felparkeringsavgifter	13 641	15 267	17 088	19 125	21 405
<b>Indrivet belopp</b>	<b>45 529</b>	<b>50 958</b>	<b>57 034</b>	<b>63 835</b>	<b>71 446</b>

*Källa: Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.*

Prognostiseringen av skuldbalansen påverkas slutligen av att en andel av skulderna varje år preskriberas. Preskriptionstiden för alla tre skuldslagen är 5 år. Enligt KFM är den historiska siffran över skuldpreskription c:a 120 mSEK. I detta belopp ingår dock enbart preskription av skulder avseende fordonsskatt samt trängselskatt. Till följd av att det nuvarande systemet med trängselskatt infördes permanent per 1 augusti 2007 kommer det att dröja till år 2012 innan de första skulderna preskriberas. Då inga historiska data på eventuella preskriptionstakter och belopp finns avseende trängselskatt, och det enbart påverkar de sista två åren i vår kalkyl vilket ger en liten diskonterad effekt har vi i våra beräkningar bortsett från eventuell preskription av skulder avseende trängselskatt. Totalbeloppet för preskription om 120 mSEK har PwC fördelat procentuellt per skuldslag, efter hur stor andel av den totala skulden som varje skuldslag står för, vilket ger utgångspunkten i preskriptionstakt som redovisas nedan.

**Preskription**

kSEK	År 1
<b>Skulder som preskriberas</b>	
Trängselskatt	-
Fordonsskatt	53 099,4
Felparkeringsavgifter	66 900,6
<b>Total skuldökning brutto</b>	<b>120 000</b>

Källa: Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

PwC antar sedan i prognostiseringen av skulderna att preskriptionsbeloppet per skuldslag ökar med inflation om 2 % per år under femårsperioden som prognostiseras. Prognosen över preskriberade belopp per år redovisas nedan.

**Preskription – prognos femårsperiod**

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
<b>Skulder som preskriberas</b>					
Trängselskatt	-	-	-	-	-
Fordonsskatt	53 099,4	54 161,4	55 244,6	56 349,5	57 476,5
Felparkeringsavgifter	66 900,6	68 238,6	69 603,4	70 995,4	72 415,3
<b>Total skuldökning brutto</b>	<b>120 000</b>	<b>122 400</b>	<b>124 848</b>	<b>127 345</b>	<b>129 892</b>

Källa: Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

Utifrån prognoserna ovan prognostiseras förändringen i den totala skuldbalansen avseende fordonsrelaterade skulder för femårsperioden. Per skuldslag beräknas beloppet per år som föregående års skuldbalans adderat med beräknat bruttoskuldökning. Från detta subtraheras för varje år det prognostiserade skuldbeloppet för indrivning, samt det prognostiserade beloppet för preskription per år. Prognosen av skuldbalansen utveckling enligt denna beräkning presenteras nedan, där år ett utgår från skuldbalansen per maj 2010 och övriga år beräknas enligt ovan beskrivna prognostiseringsmetodik.

**Fordonsrelaterade skulder – prognos femårsperiod**

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
<b>Skulder</b>					
Trängselskatt	232 000	249 428	268 933	290 765	315 199
Fordonsskatt	454 000	433 381	415 572	401 015	390 205
Felparkeringsavgifter	572 000	559 662	552 492	551 239	556 744
<b>Totala skulder</b>	<b>1 258 000</b>	<b>1 242 471</b>	<b>1 236 998</b>	<b>1 243 019</b>	<b>1 262 148</b>

*Källa:* Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

**Beräkning av vinster avseende fordonsrelaterade skulder**

Vinsterna som kan uppstå från införandet av den föreslagna regleringen definieras som minskningen i skuldökningstakten. För att beräkna detta utgår vi från det prognostiserade belopp som varje år drivs in, vilket baseras på den prognostiserade bruttoskuldökningstakten samt indrivningsprocenten per skuldslag och år. Andelen fall som preskriberas påverkas inte direkt av en reglering, varför minskningen i skulder p.g.a. preskription inte återfinns i beräkningarna. Det är rimligt att anta att en reglering leder till en total minskning i antalet fordonsrelaterade skulder, varför även en minskning i antalet preskriberade fordonsrelaterade skulder är rimligt att anta. Effekten på antalet fall som preskriberas kommer dock tidigast att framgå fem år efter en reglering och antagligen senare än så, då preskriptionstiden är fem år.

Utgångspunkten i beräkningen av vinsterna är därmed den ovan gjorda beräkningen av årlig bruttoskuldökning samt årligt indrivet belopp. Mellanskillnaden mellan dessa blir den årliga nettoskuldökningen, vilken redovisas nedan.

**Nettoskuldökning innan reglering – prognos femårsperiod**

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
<b>Nettoskuldökning (ej preskription)</b>					
Trängselskatt	17 428	19 506	21 831	24 435	27 348
Fordonsskatt	32 480	36 353	40 688	45 539	50 969
Felparkeringsavgifter	54 563	61 069	68 350	76 500	85 622
<b>Totalt</b>	<b>104 471</b>	<b>116 927</b>	<b>130 869</b>	<b>146 474</b>	<b>163 939</b>

*Källa:* Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

Vinsten beräknas som en minskning i denna årliga nettoskuldökning. Ingen av de intervjuade har utfört en analys över exakt hur denna skuldökning påverkas av införandet av den föreslagna regleringen, samt hur olika beloppsgränser kan påverka minskningen i skuldökningstakt.

TS har dock i en analys räknat på vinsten per år avseende trängselskatt och fordonsskatt. De har antagit en minskning av skuldökningen till följd av förslaget med 3 % per år för hela det skuldsatta kollektivet, samt dessutom en minskning med 50 % per år avseende den grupp som definieras som bilmålvakter topp 100. Enligt TS beräkningar medför en sådan minskning en vinst om c:a 8,3 mSEK per år. TS har i denna beräkning dock inte tagit hänsyn till en specifik beloppsgräns och menar att om beloppsgränsen blir väldigt låg eller väldigt hög kommer denna beräkning självklart att påverkas.

#### Fordonsrelaterade skulder – TS beräkning

Besparingar (kSEK)	per år
<b>Kollektivet</b>	
Trängselskatt	3 210
Fordonsskatt	2 520
<b>Bilmålvakt (top 100)</b>	
Trängselskatt	1 250
Fordonsskatt	1 300
<b>Summa besparingar</b>	<b>8 280</b>

Källa: Transportstyrelsen.

Totalt motsvarar TS beräkningar en minskning i nettoskuldökningen om 7,9 % (8 280 / 104 471).

TS har i denna beräkning exkluderat vinster från minskningar i skuldökningstakten avseende felparkeringsavgifter. Felparkeringsavgifterna står för knappt 50 % av den totala skuldbalansen. PwC gör antagandet att motsvarande minskning i skuldökningstakten är rimligt avseende dessa. Det skulle innebära en ytterligare minskning om 8,3 mSEK per år, vilket motsvarar en minskning i nettoskuldökningen om 15,9 %.

Med detta som underlag utgår PwC i grundscenariot från en minskning i nettoskuldökningen per år om 16 %. Detta kopplas därmed till beloppsgränsen om 20 000 kronor. För känslighets-

analysen antas att om beloppsgränsen sänks till 10 000 kronor ökar minskningen i skuldökning med 3 procentenheter till 19 % per år, då fler personer kommer att hamna över beloppsgränsen. Om beloppsgränsen höjs till 50 000 kronor berörs färre personer och minskningen i skuldökning antas minska med 3 procentenheter till 13 % per år.

Beräkningen av vinster per år i grundscenariot baseras på den ovan beräknade nettoskuldökningen multiplicerat med 16 % per år, enligt antagandena ovan. Utöver beräkningen enligt ovan justeras de beräknade beloppen avseende år 2–5 upp med 2 % inflation per år. Vinsten redovisas nedan.

#### Besparing till följd av en minskad skuldökningstakt

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
Trängselskatt	2 788	3 183	3 563	3 988	4 463
Fordonsskatt	5 197	5 933	6 640	7 432	8 318
Felparkeringsavgifter	8 730	9 966	11 155	12 485	13 973
<b>Summa besparingar</b>	<b>16 715</b>	<b>19 083</b>	<b>21 358</b>	<b>23 905</b>	<b>26 755</b>

*Källa:* Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, PwC Analys.

### 3.5 Icke kvantifierbara vinster

Utöver de beräknade vinsterna som i stort kopplar till en minskning av den totala skuldbasen finns ett antal samhälls-ekonomiska vinster som vi har valt att inte kvantifiera inom ramen för uppdraget, men som ändå beskrivs nedan.

#### Framkomlighet

Ur ett samhällsperspektiv kommer framkomligheten att förbättras när de personer som idag kan felparkera utan påföljder inte längre har möjlighet till det. Det kan även tänkas att de kommer att trafikera Stockholms centrala delar i mindre utsträckning om de måste betala trängselskatt.

## Skuldsatta medborgare

Förslaget bör efter en initial period leda till att antalet skuldsatta personer i samhället minskar, samt att betalningsmoralen hos medborgarna ökar.

### 3.6 Slutsats kostnader och vinster

De totala vinsterna och kostnaderna över en femårsperiod framgår av tabellen nedan.

#### Kostnader och vinster – beloppsgräns 20 000

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
<b>Engångskostnader</b>					
Transportstyrelsen	(7 057)	-	-	-	-
Kronofogdemyndigheten	(3 000)	-	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>(10 057)</b>	-	-	-	-
<b>Löpande kostnader</b>					
Yrkesmässig handel	(29 497)	(30 087)	(30 689)	(31 303)	(31 929)
Privatpersoner	(46 570)	(47 502)	(48 452)	(49 421)	(50 409)
TFF	(5 146)	(5 248)	(5 353)	(5 461)	(5 570)
Transportstyrelsen	(8 480)	(6 507)	(5 230)	(4 401)	(3 861)
Kronofogdemyndigheten	(200)	(204)	(208)	(212)	(216)
Domstolsväsendet	(2 196)	(2 240)	(2 285)	(2 331)	(2 377)
<b>Summa</b>	<b>(92 089)</b>	<b>(91 789)</b>	<b>(92 218)</b>	<b>(93 128)</b>	<b>(94 363)</b>
<b>Vinster</b>					
Minskning i skulder	16 715	19 083	21 358	23 905	26 755
<b>Delsumma</b>	<b>16 715</b>	<b>19 083</b>	<b>21 358</b>	<b>23 905</b>	<b>26 755</b>
<b>Summa</b>	<b>(85 431)</b>	<b>(72 706)</b>	<b>(70 860)</b>	<b>(69 223)</b>	<b>(67 608)</b>

Diskonterat nuvärde

(341 387)

Vald beloppsgräns

20 000

Källa: PwC Analys.

Grundscenariot är beräknat med en beloppsgräns om 20 000 kronor och en årlig inflation om 2 %. Det diskonterade nuvärdet beräknas med en diskonteringsränta om 2,44 %, vilket motsvarar den riskfria räntan<sup>1</sup>. Räntan är densamma i alla scenarier.

<sup>1</sup> Räntan på en 10-årig statsobligation, medelvärde av dagsnoteringar under september 2010.

Det diskonterade nuvärdet visar i grundscenariot en förlust om drygt 340 miljoner kronor.

### 3.7 Känslighetsanalys

Grundscenariot utgår från en beloppsgräns om 20 000 kronor. De olika parametrarna förändras dock enligt antaganden och beskrivningarna ovan om beloppsgränsen sätts till något annat. Som en känslighetsanalys har PwC därmed beräknat totala vinster och kostnader vid beloppsgränser om 10 000 kronor respektive 50 000 kronor. Beloppsgränser antas övergripande påverka antalet överklaganden som sker, antalet stoppade affärer, antalet ärenden för handläggning hos olika myndigheter och intressenter samt nivån på minskningen av skuldökningstakten. Ovan är det inom respektive avsnitt redogjort för vad som påverkas i varje fall, och vilka antaganden som gjorts kring detta.

Om beloppsgränsen höjs till 50 000 kronor innebär det att färre personer än i grundscenariot kommer att vägras registrering som fordonsägare. Kostnaderna minskar p.g.a. färre hanterade fall med överklaganden och handläggning, samtidigt som vinsterna minskar då färre personer har incitament att betala in sina skulder. Sammantaget fås ett negativt diskonterat nuvärde om drygt 340 miljoner kronor över femårsperioden, enligt nedan. De aktuella antaganden och beräkningar som används ger en ungefär lika stor effekt på kostnadsmassan som på intäktsmassan vid en förändrad beloppsgräns, vilket innebär att det totala diskonterade nuvärdet inte förändras p.g.a. beloppsgränsen. Däremot får det olika effekter på olika intressenter.

Kostnaderna minskar med c:a 4 mSEK första året. Förändringen får störst genomslag på kostnaderna för privatpersoner, c:a 2 mSEK per år. Som en följd av detta minskar kostnaden även hos TS, KFM och TFF, samt Domstolsväsendet för hantering av dessa överklaganden. Vinsterna antas minska med drygt 3 mSEK första året, från 16,7 mSEK per år till 13,6 mSEK.

## Kostnader och vinster – beloppsgräns 50 000

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
<b>Engångskostnader</b>					
Transportstyrelsen	(7 057)	-	-	-	-
Kronofogdemyndigheten	(3 000)	-	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>(10 057)</b>	-	-	-	-
<b>Löpande kostnader</b>					
Yrkesmässig handel	(29 416)	(30 004)	(30 604)	(31 216)	(31 840)
Privatpersoner	(44 800)	(45 696)	(46 610)	(47 543)	(48 493)
TFF	(4 298)	(4 384)	(4 472)	(4 561)	(4 653)
Transportstyrelsen	(8 480)	(6 507)	(5 230)	(4 401)	(3 861)
Kronofogdemyndigheten	(200)	(204)	(208)	(212)	(216)
Domstolsväsendet	(1 127)	(1 150)	(1 173)	(1 196)	(1 220)
<b>Summa</b>	<b>(88 321)</b>	<b>(87 945)</b>	<b>(88 298)</b>	<b>(89 129)</b>	<b>(90 284)</b>
<b>Vinster</b>					
Minskning i skulder	13 581	15 505	17 353	19 422	21 738
<b>Delsumma</b>	<b>13 581</b>	<b>15 505</b>	<b>17 353</b>	<b>19 422</b>	<b>21 738</b>
<b>Summa</b>	<b>(84 797)</b>	<b>(72 441)</b>	<b>(70 944)</b>	<b>(69 707)</b>	<b>(68 546)</b>

Diskonterat nuvärde

(341 865)

Vald  
beloppsgräns

50 000

Källa: PwC Analys.

Om beloppsgränsen sänks till 10 000 kronor innebär det att fler personer än i grundscenariot kommer att vägras registrering som fordonsägare. Kostnaderna ökar p.g.a. fler hanterade fall med överklaganden och handläggning, samtidigt som vinsterna ökar då fler personer har incitament att betala in sina skulder. Sammantaget blir det diskonterade nuvärdet av femårsperioden en kostnad om c:a drygt 343 miljoner kronor, enligt nedan. Det är en marginellt högre kostnad än den som beräknats avseende de två andra beloppsgränserna.

Kostnaderna ökar första året med totalt drygt 4 mSEK. Även i detta fall beror skillnaden i kostnad främst på att kostnaden för privatpersoner förändras. Som en följd av detta ökar även kostnaden för TS, KFM och TFF, samt Domstolsväsendet för hanteringen av dessa fall. Vinsterna antas öka med 3,1 mSEK. Även för detta alternativ innebär aktuella antaganden och beräkningar som används en ungefär lika stor effekt på kostnadsmassan som på



intäktsmassan vid en förändrad beloppsgräns, vilket innebär att det totala diskonterade nuvärdet inte förändras nämnvärt p.g.a. beloppsgränsen.

#### Kostnader och vinster – beloppsgräns 10 000

kSEK	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
<b>Engångskostnader</b>					
Transportstyrelsen	(7 057)	-	-	-	-
Kronofogdemyndigheten	(3 000)	-	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>(10 057)</b>	-	-	-	-
<b>Löpande kostnader</b>					
Yrkesmässig handel	(29 596)	(30 188)	(30 792)	(31 408)	(32 036)
Privatpersoner	(48 617)	(49 589)	(50 581)	(51 593)	(52 624)
TFF	(6 166)	(6 289)	(6 415)	(6 543)	(6 674)
Transportstyrelsen	(8 480)	(6 507)	(5 230)	(4 401)	(3 861)
Kronofogdemyndigheten	(200)	(204)	(208)	(212)	(216)
Domstolsväsendet	(3 265)	(3 330)	(3 397)	(3 465)	(3 534)
<b>Summa</b>	<b>(96 324)</b>	<b>(96 108)</b>	<b>(96 623)</b>	<b>(97 622)</b>	<b>(98 946)</b>
<b>Vinster</b>					
Minskning i skulder	19 849	22 661	25 362	28 387	31 771
<b>Delsumma</b>	<b>19 849</b>	<b>22 661</b>	<b>25 362</b>	<b>28 387</b>	<b>31 771</b>
<b>Summa</b>	<b>(86 532)</b>	<b>(73 447)</b>	<b>(71 261)</b>	<b>(69 235)</b>	<b>(67 175)</b>

Diskonterat nuvärde

(343 167)

Vald beloppsgräns

10 000

Utöver den beräknade känsligheten till följd av vilken beloppsgräns som väljs finns även en potentiell känslighet i storleken på engångskostnader som beskrivits ovan.

Om en riktad informationskampanj genomförs av TS ökar engångskostnaderna med c:a 10 mSEK, motsvarande 3 % av grundscenariots negativa nuvärde. Även systemkostnaderna hos TS och/eller KFM kan ha känsligheter som inte har identifierats. Känsligheterna är dock av storleksordningen att de är immateriella för den totala analysen.

## 4 Synpunkter på systemet och utestående frågeställningar

Alla intervjuade aktörer har haft möjlighet att utöver kvantifieringen av kostnader och vinster lämna synpunkter på den föreslagna systembeskrivningen. I samband med detta har det även framkommit möjliga justeringar av systembeskrivningen och innebörden av en sådan justering.

### 4.1 Synpunkter på systembeskrivningen

Den angivna systembeskrivningen leder till kvantifierbara och icke kvantifierbara vinster och kostnader för de intervjuade intressenterna. Utöver kvantifieringen av vinster och kostnader redovisas nedan aktörernas subjektiva åsikter om det nya systemet.

Nedan illustreras aktörernas uppfattning om den föreslagna regleringen sammanfattat. Ett plustecken innebär att de är positiva, ett minustecken att de är negativa.

Aktör	Inställning till förslag	Kommentar
MRF	-	Förespråkar annan metod
Transportstyrelsen	+	
Kronofogdemyndigheten	neutral	
Domstolsverket	neutral	
TFF	-	Förespråkar annan metod
Finansdepartementet	-	Undrar över andra möjliga vägar?
Motormännens riksförbund	-	Förespråkar annan metod

#### Motorbranschens Riksförbund

Nya bilar finns i två kategorier; lagerbilar och bilar som tillverkas efter avtal. För den senare kategorin kan det uppstå ett problem med systemet kopplat till att köpeavtalet skrivs under flera månader innan leverans, medan registreringen av ägare i VTR sker vid leverans. Kommer registrering att vägras om skulder uppstått mellan dessa tidpunkter? Går det att kontrollera skuldstatus i VTR

i efterhand, så avstämning kan göras mot skuldstatus vid köpeavtalets slutande?

Om personer med betydande fordonsrelaterade skulder uppfattar att de har svårare att förvärva bilar från bilhandlare kommer de i ökande utsträckning att vända sig till privatpersoner.

### **Transportstyrelsen**

TS är positiva till förslaget och anser att regleringen löser den problematik den är tänkt att åtgärda.

### **Kronofogdemyndigheten**

KFM:s inställning är att de följer den reglering som beslutas och att de till stor del har resurser för att utföra de förändringar som krävs. De poängterar starkt att de välkomnar ett möte med TS för att reda ut möjliga systemlösningar och hur samarbetet dem emellan ska ske.

### **Domstolsverket**

Domstolsverket vill betona att sett till de allmänna förvaltningsdomstolarnas totala verksamhet är den målökning som förslaget innebär, oavsett vilken beloppsgräns som väljs, av begränsad betydelse. Sammantaget genomförs dock årligen ett antal reformer som påverkar de allmänna förvaltningsdomstolarnas verksamhet. I den mån dessa reformer innebär en ökad tillströmning av mål utgör de en belastning på organisationen som inte kan hanteras utan resurstillskott.

### **Trafikförsäkringsföreningen**

TFF bedömer att då fler personer än idag inte kommer att kunna registreras som ägare till bilar kommer antalet fall där den civilrättsliga ägaren av bilen skiljer sig från ägaren i vägtrafikregistret sannolikt att öka. Bedömningen grundar sig på en uppfattning att särskilt privatpersoner inte kommer att vara medvetna om den nya regeln och kommer att sälja fordonet utan

att kontrollera köparen och att det i flera fall kommer att finnas civilrättsliga ägare till fordon som inte är registrerade som ägare i registret. Det ställer till med ett antal problem för TFF med följd att föreningen sannolikt kommer att få handlägga fler ärenden avseende betalning av trafikförsäkringsavgifter.

En konsekvens som skulle kunna uppstå är att enskilda personer påförs trafikförsäkringsavgift på grund av att de felaktigt kvarstår som ägare i VTR. Försäkringsplikten och skyldigheten att betala trafikförsäkringsavgift åvilar visserligen den civilrättslige ägaren. Hela systemet med uttagande av avgift är dock uppbyggt på rapportering från TS till TFF av de uppgifter som finns i VTR. Det är fråga om en utpräglad masshantering som i praktiken måste baseras på dessa uppgifter. Detta förutsågs också i lagens förarbeten.

Om en person felaktigt skulle kvarstå som registrerad ägare till en oförsäkrad bil leder detta med automatik till att han/hon påförs trafikförsäkringsavgift, många gånger med kännbara belopp. Den som felaktigt påförs avgift kan visserligen invända mot kravet och försöka bevisa att fordonet har överlåtits till någon annan. Enligt rättspraxis krävs det dock stark bevisning för ett sådant påstående och i praktiken skulle det säkerligen bli svårt att prestera tillräcklig bevisning i många fall.

Det finns alltså en uppenbar risk för att personer som faktiskt sålt sina fordon felaktigt skulle tvingas att betala trafikförsäkringsavgift. En annan aspekt är att det sannolikt skulle framföras invändningar angående ägarförhållandena i ett betydande antal fall. TFF har i praktiken inte möjlighet att genomföra en ingående bevisprövning i ägarfrågan annat än i enstaka fall. Om antalet fall där ägaruppgifterna ifrågasätts ökar på grund av att det införs en ägarspärr, skulle dessa prövningar kräva stora resurser (samtidigt som avgiftssystemet egentligen är avsett att i huvudsak fungera som en enkel administrativ masshantering).

Det förefaller troligt att många personer som påförs avgift inte skulle nöja sig med TFF:s ställningstagande i de fall där föreningen beslutar att vidhålla avgiftsfordran trots en framförd invändning beträffande ägarförhållandet. En sannolik effekt är därför även att betalningsförelägganden skulle bestridas i större utsträckning, vilket skulle medföra en ökning av antalet domstolsprövningar.

TFF bedömer att en förändring av systemet enligt förslaget innebär förhöjda kostnader för TFF för dels ökade handläggnings-

resurser, dels kvalificerade juristtjänster i samband med överklagande.

TFF bedömer att i fall det finns den nya ägaren inte kan registreras utan att säljaren fortsatt står registrerad som ägare till fordonet i VTR så har tre alternativ:

- Betala trafikförsäkringsavgift
- Fortsätta att betala på bilförsäkringen
- Ställa av fordonet. En konsekvens av detta är att den civilrättslige köparen kan straffas för framförande av avställt fordon utan att veta om det.

I det fall en bil är försäkrad av säljaren fortsatt (se ovan) och köparen är inblandad i en olycka är det inte säkert att försäkringen kommer att utbetalas baserat på försäkringsformalia. Det kommer troligtvis att leda till problematiska utredningar som kommer att dra resurser. Det kan i slutändan innebära att TFF kommer att få göra utbetalningar till de skadelidande.

TFF tror att presumptionsreglerna i utsökningsbalken kan vara en möjlig annan (och kanske bättre) lösning på problemet med fordonsrelaterade skulder.

Det är enbart för bilmålvakter som ägarspärren kan vara en effektiv åtgärd för att skulder ska betalas. Dock har TFF undersökt personer med fordonsrelaterade skulder och kommit till slutsatsen att många inte är bilmålvakter, inte har betalat av andra skäl, t.ex. för att de är omedvetna om reglerna för registrering av ägare. Det kan röra sig om allt från bilskrotare till exportörer av bilar som missar att avregistrera dem, varpå nya skulder hela tiden uppstår.

Slutsatsen är att TFF är mycket negativa till ett införande av ett system i enlighet med den givna systembeskrivningen.

### **Finansdepartementet**

På Finansdepartementet finns medvetenhet om problemet. De bedömer det som viktigt att problemet med stora obetalda fordonsrelaterade skulder åtgärdas. Bedömningen baseras på att det är stora belopp som den offentliga sektorn går miste om. En annan mycket viktig anledning är att det inte är bra för den allmänna betalningsmoralen att vissa grupper inte fullgör sina skyldigheter. Detta uppfattas av allmänheten som omoraliskt.

Finansdepartementets är dock oroliga för att föreliggande förslag innebär att en allt för stor börda överflyttas till allmänheten och inblandade företag. Bördan ska därvid räknas i såväl tid som pengar. Man bör därvid ha i åtanke om det förslagna systemet kan uppfattas som problematiskt för vissa svagare grupper att leva upp till. Det är därför viktigt att det görs en bred bedömning av hur väl det föreslagna systemet kommer att fungera i drift. Det får inte uppfattas som om det föreslagna systemet strider mot ambitionerna om den regelförenkling som regeringen har.

Mot denna bakgrund av tveksamheten till föreliggande förslag bör även andra alternativa förslag analyseras och testas.

## **Motormännens Riksförbund**

Motormännens riksförbund har framfört följande:

Vi på Motormännens Riksförbund ställer oss som vi tidigare meddelat mycket tveksamma till att lägga ansvaret, att förhindra vissa personer från att bli registrerade som ägare till bilar, på privatpersoner. Den kostnad och tid som uppkommer för privatpersoner för att ta reda på om den tilltänkte köparen kan få en bil registrerad på sig torde inte blir så stor med de tekniska lösningar som finns idag så länge som tekniken fungerar. Det är inte heller kostnaden för den enskilde som är problemet utan det ansvar man lägger på en enskild. Ett ansvar som får en karaktär av myndighetsutövning och som i dessa fall borde ligga på polis och Kronofogdemyndighet. Vi tror att det i praktiken skulle innebära att möjligheterna för fordonsägare att sälja sin bil privat på andrahandsmarknaden skulle minska kraftigt. Osäkerheten inför att eventuellt behöva neka att sälja en bil till en person som är på besök i ens hem skulle med största sannolikhet få många att avstå. Såvitt vi känner till är det inte ovanligt att en person ringer och anmäler intresse för en bil som vid avtalsslutandet visar sig ska registreras på en annan person.

Vi på Motormännens Riksförbund föreslår i stället att man registrerar bilen på köparen för att sedan direkt ta den i beslag för obetalda fordringar. Utrusta parkeringsövervakare och poliser med datorer som gör det möjligt att övervaka och anmäla var bilarna finns att hämta. Den person som kör en bil som är ”spärrad” får räkna med att den kan tas i beslag vilken tidpunkt som helst på dygnet.

## 4.2 Utestående frågeställningar avseende systembeskrivningen

### Ansvarsfördelning mellan Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten

Systembeskrivningen anger vilka uppgifter olika aktörer har i hanteringen av det nya systemet. Kostnader och vinster som beräknats är kopplade till dessa.

En stor del av systembeskrivningen handlar om hur informationsöverföringen mellan KFM och TS ska ske. Det finns i dagsläget flera olika möjliga vägar att gå. Vad som slutgiltigt kommer att väljas kommer att behöva utredas och bestämmas genom en dialog mellan de berörda myndigheterna som bör inkludera representanter från den löpande verksamheten, jurister samt systemtekniker från båda sidor.

KFM belyser att de i dagsläget har en tjänst som kan hantera förfrågningar per personnummer eller organisationsnummer. Att koppla på TS på denna befintliga tjänst skulle kosta KFM c:a 500–600 kSEK, baserat på erfarenhet från att koppla på Försäkringskassan på tjänsten. Beroende på om KFM:s egna avgifter och räntor ska räknas med eller inte behöver denna tjänst eventuellt utvecklas, vilket skulle medföra ännu en kostnad om några hundra tusen uppskattningsvis. Samtidigt påpekar de att TS för att kunna hantera datan måste utveckla en applikation för att ta emot och summera datan per person- eller organisationsnummer. KFM uppskattar att TS kostnad för att utveckla en sådan applikation bör uppgå till c:a 10 000 kronor. TS har inte haft möjlighet att kommentera denna uppskattning.

TS å sin sida anser att de i dagsläget har mycket av den information som krävs för att utföra kontroll av potentiella köpare mot beloppsgräns, men de har inte möjlighet att sammanställa den per person- eller organisationsnummer, vilket KFM har. De har för avsikt att utveckla ett system där de själva kan sammanställa sin data per person och påpekar att fördelen med att använda deras uppgifter är att obetalda skulder som ännu inte är restförda då kommer med i beräkningen av skuldbeloppet. Den befintliga systembeskrivningen har dock utgått från att möjlighet att registreras som ägare till en bil kommer att prövas mot en beloppsgräns där en persons skulder inkluderande KFM:s avgifter och räntor ligger som grund för bedömningen.

Utöver dessa systemtekniska bitar måste det enligt KFM även utredas av jurister hur de berörda myndigheterna får och inte får hantera de personuppgifter som behöver sammanställas och överföras. Även själva överföringen av information mellan myndigheterna från systemet måste i detta sammanhang redas ut, denna får ej ske via email eller annan "osäker" överföring.

I och med att en systemutveckling måste ske och överföringen mellan myndigheterna redas ut återstår frågan vilken del av systemutvecklingen som bör ske hos KFM och vilken del hos TS. För att bestämma detta bör det ytterligare utredas hur korrekt information ska hämtas in, var den i dagsläget finns, tidsaspekten i en överföring av information mellan myndigheterna samt eventuella hinder i hanteringen och överföringen av känsliga personuppgifter.

I kostnadsberäkningarna ligger såväl kostnader för systemutveckling samt löpande driftskostnader idag både hos TS och hos KFM, hänförliga till ett antal olika insatser som en följd av systemet. Vi bedömer att dessa kostnader bör vara i ungefär samma storleksordning oberoende av var systemutvecklingen sker, varför bedömningen av var utvecklingen bör ske inte påverkar den totala kostnads-/intäktsanalysen.

### **Direktanmälning av ägarbyten i vägtrafikregistret**

Det finns idag ett antal aktörer, bl.a. bilhandlare, som har tillstånd att direktanmäla ägarbyte till vägtrafikregistret. När en bilhandlare registrerar ett ägarbyte så kan de inte ange någon ägarbytesdag, utan denna blir alltid den aktuella dagens datum. Denna behandling av ägarbytet går inte helt ihop med den ovan givna systembeskrivningen – frågan som måste lösas är hur TS (eller någon annan) kan kontrollera och godkänna att registreringen äger rum i dessa fall med direktregistrering, så att inte personer som egentligen inte får stå som ägare ändå direktregistreras i registret.

### **Privatpersoner förlorar på en ökning av mellanhänder i systemet**

En effekt av den ovan givna systembeskrivningen som inte har kunnat kvantifieras är den förlust privatpersoner gör i de fall marknaden skiftar från att privata försäljningar sker, till att dessa



istället sker med den yrkesmässiga handeln som mellanhand. Anledningen att agera på det sättet är att säljaren minskar risken i att inte uppfylla regelkraven och på ett oriktigt sätt lämna över sin bil till en person som inte kan registreras som ägare och därmed få stå för de kostnader i pengar och tid som det innebär att kvarstå som registrerad ägare till en bil som inte längre vare sig ägs civilrättsligt eller som personen i fråga har kontroll över. En privatperson som väljer att sälja sin bil till en handlare istället för till en annan privatperson får normalt ett lägre pris för bilen. Det lägre priset speglar dels den risk i transaktionen som handlaren hanterar och dels det faktum att handlaren måste ha utrymme för att i sin tur sälja bilen med marginal.

Utöver förlusten som uppkommer till följd av att antalet mellanhänder ökar finns en risk att vissa privatpersoner p.g.a. ett svårförståeligt reglerverk helt avstår att sälja sina bilar, vilket leder till en än större förlust än om en mellanhand hade tagit hand om affären. Privatpersoner löper även en större risk att råka ut för icke nogräknade köpare som har insett att de inte lyckas köpa bilar av den yrkesmässiga handeln som förstår vad systemet innebär, men inte drar sig för att lura andra medborgare.

### **Möjlighet för Domstolsverket att hantera frågorna**

Hanteringen av ett ökat antal fall i den specifika förvaltningsrätten i Karlstad kommer att leda till en försinkning av andra mål på domstolen, över vilka det är svårt att få en uppskattning av den samlade ekonomiska konsekvensen.

### **Problematik för företag med en stor fordonsflotta**

Den nuvarande systembeskrivningen tar fasta på att fordonsrelaterade skulder kopplas till ett enskilt person- eller organisationsnummer. För ett antal aktörer kan det innebära problem med den dagliga verksamheten i princip oberoende av vilken av de tre föreslagna beloppsgränserna som väljs. Hyrbilsföretag med en stor bilflotta registrerad på ett och samma organisationsnummer har till skillnad från den yrkesmässiga handeln med bilar problemet att alla bilar registrerade på organisationsnumret är ute i trafiken där de ger

upphov till både trängselavgifter och felparkeringsavgifter. Även fordonsskatt måste betalas.

Debiteringen av fordonsskatt och trängselavgifter är utformad så att den sker direkt mot den på fordonet registrerade ägaren. I de fallen kommer en väl fungerande hantering av fakturor att medföra att hyrbilsföretaget inte får problem med dessa fordonsrelaterade skulder. Utanför hyrbilsföretagets kontroll hamnar dock felparkeringsavgifter. En felparkeringsbot fästs direkt på bilens ruta och förväntas betalas av föraren. Det är först då en påminnelse skickas ut som denna ställs ut till den på bilen registrerade ägaren. Därmed är det lätt hänt att hyrbilsföretag ansamlar stora på bilflottan ackumulerade fordonsrelaterade skulder avseende parkering.

Beroende på den slutgiltiga systemutformningen bör dispensmöjligheten för hyrbilsföretag och liknande organisationer avseende beloppsgränsen utredas. Om det exempelvis räcker med att ha en påminnelse utsänd av TS för att det ska räknas mot beloppsgränsen kommer felparkeringsskulden redan när de första gången når hyrbilsföretagen påverka den gräns som hindrar dem från att registrera sig på nya bilar. Om det istället beslutas att det (enligt beskrivningen ovan) är de hos KFM restförda skulderna som utgör underlag kommer de att ha en liten tidsfrist att hinna betala dem, men som dock är mindre än för andra organisationer och privatpersoner, enbart till följd av hanteringen av skulden.

## 5 Slutsatser

Nedan sammanfattas slutsatserna i punktform.

- Samtliga intervjuade anser att det är av vikt att hitta en lösning på problemet med det stora antalet fordonsrelaterade skulder, samt skuldens storlek.
- Flertalet intervjuade är dock tveksamma eller negativa till det befintliga förslaget på lösning på problemet.
- Den kvantifierbara löpande kostnaden för det föreslagna systemet är väsentligt högre än de kvantifierbara löpande vinsterna. Kostnaderna ligger i häraden 92–94 mSEK per år, medan vinsterna beräknas till 16–26 mSEK per år, i ett grundscenario.
- De löpande kvantifierbara kostnaderna för myndigheterna (KFM, TS samt Domstolsväsendet) är i sammanhanget låga; c:a 11 mSEK år 1 och sedan minskande till 6,5 mSEK år 5.
- Engångskostnaderna i samband med systemets införande är beräknade till 10 mSEK, med en känslighet uppåt på ytterligare 10 mSEK, och är därmed i sammanhanget låga.
- De stora kvantifierbara löpande kostnaderna är relaterade till effekter på allmänheten, bilhandeln, samt TFF; dessa uppgår till c:a 81–88 mSEK per år.
- Det föreslagna systemet kan uppfattas som att den offentliga sektorn för över ansvaret i den aktuella frågan till det privata näringslivet och allmänheten.
- Det föreligger en risk att vissa svaga grupper i samhället har svårt att hantera det föreslagna systemet, vilket bl.a. kan innebära negativa ekonomiska konsekvenser för dessa.
- Det finns utestående frågor som måste lösas innan en slutgiltig systemutformning kan fastställas. Dessa härrör sig främst från utformningen av samarbetet mellan KFM och TS. Slutgiltigt val av lösning kommer dock inte materiellt att påverka den befintliga ekonomiska kalkylen.
- Det finns utöver de kvantifierade vinsterna ett antal ej kvantifierbara vinster kopplade till samhällsnytta, såsom bättre

framkomlighet och en ökad betalningsmoral bland medborgarna.

- De gjorda beräkningarna baseras på ett flertal antaganden som redovisats samt på att de inblandade parterna agerar på ett visst sätt. Troligtvis kommer införandet av det här föreslagna systemet innebära förändrat beteende vilket i sig innebär annan kostnadsfördelning. Då antagandena om kostnader och intäkter är baserade på bedömningar om tidsåtgång etc., som ej kan verifieras, kan andra bedömningar innebära ett förändrat resultat. Detta bör tagas i beaktande.

## 6 Intervjuer och kontaktpersoner

### **Motorbranschens Riksförbund (MRF)**

Björn Forssell, Förbundsjurist

### **Motormännens Riksförbund (M)**

Kerstin Sundvall, Chefsjurist

Tomas Ulander, statistik

### **Transportstyrelsen (TS)**

Christer Hellberg, Controller

### **Kronofogdemyndigheten (KFM)**

Alena Koren, Controller

Jonas Nordqvist, Projektkoordinator INIT-programmet,  
Verkställighetsprocessens kansli

### **Domstolsverket**

Jan Lindgren, Ekonomiavdelningen, Enheten för analys

### **Trafikförsäkringsföreningen (TFF)**

Bengt Ek, jurist

### **Finansdepartementet**

Ämnesråd Thomas Nielsen

### **Bil Sweden – meddelat att de ej har kommentarer**

Ulf Perbo, vice VD

### **Konsumentverket – meddelat att de ej har kommentarer**

Martin Suserud, jurist

# Sammanställning av behovsinventeringen

## Innehåll

<b>Utgångspunkter .....</b>	<b>922</b>
<b>Utredningens frågor .....</b>	<b>922</b>
<b>Inkomna svar till utredningen .....</b>	<b>922</b>
<i>AB Svensk Bilprovning.....</i>	<i>923</i>
<i>Bil Sweden.....</i>	<i>923</i>
<i>Bilvision AB.....</i>	<i>924</i>
<i>Bilimportörernas Riksförbund (BIRF) .....</i>	<i>924</i>
<i>Ekobrottsmyndigheten (EBM) .....</i>	<i>924</i>
<i>Finansbolagens förening.....</i>	<i>925</i>
<i>Försvarsmakten .....</i>	<i>925</i>
<i>Försäkringskassan.....</i>	<i>926</i>
<i>InfoTrader .....</i>	<i>926</i>
<i>InfoTorg .....</i>	<i>927</i>
<i>Kronofogdemyndigheten .....</i>	<i>929</i>
<i>Kustbevakningen .....</i>	<i>930</i>
<i>Luftfartsverket .....</i>	<i>930</i>
<i>Migrationsverket.....</i>	<i>930</i>
<i>Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF).....</i>	<i>931</i>
<i>Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) .....</i>	<i>931</i>
<i>Motormännens Riksförbund .....</i>	<i>932</i>
<i>Pliktverket .....</i>	<i>932</i>
<i>Riksorganisationen Sveriges motorcyklister (SMC) .....</i>	<i>933</i>
<i>RPS och Polismyndigheten i Skåne.....</i>	<i>934</i>
<i>Riksåklagaren .....</i>	<i>934</i>

<i>Skatteverket</i> .....	935
<i>Svenska Bankföreningen</i> .....	936
<i>Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)</i> .....	938
<i>Svenska Taxiförbundet</i> .....	938
<i>Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)</i> .....	939
<i>Sveriges Åkeriföretag</i> .....	940
<i>Trafikförsäkringsföreningen, Sveriges Försäkringsförbund och försäkringsbolagen</i> .....	940
<i>Tullverket</i> .....	941

## Utgångspunkter

Enligt utredningsdirektiven (dir. 2008:53) ska utredaren beakta de behov som Transportstyrelsen och andra aktörer har av att behandla personuppgifter och uppgifter i en trafikdatabas eller ett trafikregister.

Till grund för detta ligger den behovsinventering som utredningen har gjort. I bilaga 7 finns en lista över vilka aktörer som vi har skickat ut frågeställningar till. Vi har även sammanträffat med en del berörda myndigheter, organisationer och andra aktörer. I detta avsnitt redovisas de svar som har kommit in och de synpunkter som vi har fått genom olika kontakter.

Transportstyrelsens behov av att behandla personuppgifter och uppgifter behandlas löpande i betänkandet och tas inte upp särskilt nedan. Länsstyrelserna (Skåne län, Stockholms län, Örebro, Västernorrland och Västra Götaland) har lämnat synpunkter till utredningen. Länsstyrelsernas verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet har från den 1 januari 2010 överförts till Transportstyrelsen (prop. 2009/10:20 *Transportstyrelsens verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet*). De behov och synpunkter som har förts fram till utredningen tas, i den mån Transportstyrelsen har valt att driva dessa synpunkter vidare, upp i samband med redogörelsen över Transportstyrelsens behov.

De till utredningen överlämnade framställningarna (se avsnitt 1.3) samt de av RPS och Polismyndigheten i Skåne framförda behoven av direktåtkomst till fotografier behandlas inte heller nedan, utan behandlas särskilt i avsnitt 14.5–14.6.

## Utredningens frågor

I behovsinventeringen ställde utredningen följande frågor.

1. Vilka uppgifter vill Ni ta del av eller behandla (personuppgifter och/eller andra uppgifter) och skälen för detta?
2. På vilket/vilka sätt vill Ni ta del av eller behandla personuppgifter och/eller andra uppgifter (direktåtkomst eller annan elektronisk åtkomst, filöverföring, direktanmälan m.m.)?
3. För vilka ändamål vill Ni ta del av eller behandla personuppgifter?
4. Vilka problem har Ni identifierat med lagen och förordningen?
5. Har Ni några önskemål om förändringar av lagen och förordningen?

## Inkomna svar till utredningen

I det följande redovisas kort vad de olika aktörerna har lämnat för synpunkter. Vi lämnar även korta kommentarer till de framförda synpunkterna. På grund av den avgränsning av vårt uppdrag som vi har behövt göra så är dock inte samtliga synpunkter som kommit fram vid behovsinventeringen beaktade.

### *AB Svensk Bilprovning*

AB Svensk Bilprovning är i huvudsak nöjd med registret.

### *Bil Sweden*

Bil Sweden har framhållit att det är viktigt att ägaruppgifter och adressuppgifter ajourförs på bästa möjliga sätt. Körkortsuppgifter och besiktningsdata är väsentliga för återförsäljare i provkörnings- och inbytessituationer. *Det är väsentligt att tillgången till personuppgifter inkl. s.k. bilägarnummer inte begränsas jämfört med vad som gäller i dag.* Bil Sweden framhåller även att det är viktigt att utredningens överväganden om utlämnande av uppgifterna görs i



ljuset av de förändringar som behövs inte bara för statlig och kommunal förvaltning, utan även avseende näringslivets behov.

#### *Bilvision AB*

Bilvision AB har framfört att det är mycket som är bra med vägtrafikregistret i dag. En åtstramning när det gäller visning av personnummer, som har diskuterats till och från, är dock ett mycket tydligt hot mot företag och personers trygghet och säkerhet, eftersom registret i många situationer är det viktigaste eller enda verktyget för att uppdaga eller förhindra fordonsrelaterad brottslighet.

#### *Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)*

BIRF upplever att ett problem med lagen och förordningen är att vissa *fordonsuppgifter anses vara personuppgifter* och man vill att regleringarna kring fordonsuppgifterna lättas. BIRF vill även att noteringar om att ett fordon är direktimporterat *tas bort* ur registret. Ett fordon som importeras av en privatperson eller en handlare som inte är registrerad importör hos Transportstyrelsen får texten ”Direktimport:JA”, vilket påverkar försäkringspremien negativt. BIRF ifrågasätter vidare om denna notering är i enlighet med EU:s regelverk.

**Våra kommentarer:** Att utreda frågan om noteringar om att ett fordon är direktimporterat ligger inte inom ramen för vårt uppdrag. Denna fråga har därför inte föranlett några särskilda överväganden från vår sida.

Frågan om att vissa fordonsuppgifter anses vara personuppgifter behandlas i avsnitt 9.3.4.

#### *Ekobrottsmyndigheten (EBM)*

Det skulle vara av stort värde för EBM och framförallt Brottsutbytesenheten att kunna *söka på personnummer och fordonsinnehav*, t.ex. senaste året, så att man kan se huruvida en viss person även innehaft bilar tidigare under året. EBM har i dag endast möjlighet att se aktuellt innehav samt information om tidigare

ägare till ett visst fordon. EBM bör därför medges rätt att söka på "historiskt innehav" för viss person. Det skulle även vara av värde att kunna söka på ett körkorts referensnummer.

**Våra kommentarer:** Frågan om sökbegrepp behandlas i avsnitt 9.4.6 och i 10.4.5.

#### *Finansbolagens förening*

Finansbolagens förening har i stort sett samma behov och synpunkter som Svenska Bankföreningen. Föreningen har ett behov av att söka på personnummer och referensnummer samt att få direktåtkomst till vägtrafikregistret för att kunna sköta registreringen av de fordon som man är ägare till eller finansierar. Vidare anser föreningen att kreditmarkeringen i bilregistret ska kunna förlängas. När avbetalningskontraktet löpt ut med ett restvärde upphör kreditmarkeringen i registret. Trots underskrivna förlängningsavtal är det i princip omöjligt att få till stånd en förlängning av markeringen i registret. Detta gör att bolagen förlorar en stor del av säkerheten i objekt som kan säljas vidare utan att finansbolagen blir underrättade härom. Samma problematik finns när restvärdet inte betalas. Slutligen har föreningen påtalat en del *handläggningsfrågor*.

**Våra kommentarer:** Att utreda frågorna om att en kreditmarkering i registret ska kunna förlängas ligger inte inom ramen för vårt uppdrag. Denna fråga har därför inte föranlett några särskilda överväganden från vår sida. Vi har av samma skäl inte heller gjort några överväganden när det gäller de påtalade handläggningsfrågorna.

Frågan om direktåtkomst och därmed sammanhängande frågor behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3.

Frågan om banker och finansbolag bör kunna använda personnummer och referensnummer som sökbegrepp behandlas i avsnitt 10.4.5.

#### *Försvarsmakten*

Försvarsmaktens militära underrättelse- och säkerhetstjänst behöver kunna kontrollera fordon i anslutning till Försvarsmaktens

anläggningar. Försvarsmakten har i dag direktåtkomst från en informationsförmedlare, men efterlyser möjligheten att få uppgifterna *direkt* från Transportstyrelsen för att korta handläggningstiderna.

**Våra kommentarer:** Frågan om direktåtkomst och därmed sammanhängande frågor behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3.

#### *Försäkringskassan*

Försäkringskassan är i huvudsak nöjd med den information som erhålls från vägtrafikregistret. I dag behöver Försäkringskassan inhämta fotografier via fax för att identifiera kunder och de behöver ringa för att få uppgift om huruvida den sökande har körkortstillstånd. Försäkringskassans arbete skulle underlättas om de fick tillgång även till dessa uppgifter via direktåtkomst.

**Våra kommentarer:** Frågan om direktåtkomst och därmed sammanhängande frågor behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3.

#### *InfoTrader*

InfoTrader har framfört att *ändamålsbestämmelsen bör ses över*, eftersom det i dag görs en bedömning av vilket specifikt behov av information en viss bransch har och den bedömningen upplevs till viss del som godtycklig. För många kunder ges avslag för direktåtkomst till registret utan att det, enligt dem, finns något tydligt skäl. Det finns situationer där kunder med samma verksamhet får avslag beroende på frågefrekvensen, d.v.s. om tillräcklig mängd frågor inte ställs meddelas avslag och då hänvisas till manuella tjänster (t.ex. telefon). *Tydligare villkor i ändamålsreglerna*, alternativt tydligare förklaringar till vad som avses efterfrågas. Det är ofta svårt att förstå varför avslag meddelas. Här kan hänvisas till tillgången till uppgifter från fastighetsregistret hos Lantmäteriet där samma problem inte upplevs.

*En översyn av vilka som har ett legitimt ändamål att söka i registret* efterfrågas. Ett exempel är att företag som i dag inte får tillstånd till direktåtkomst i registret är transportföretag som vill genomföra löpande kontroller av sina anställda för att kontrollera

att de har körkort och därigenom undvika problem med obehöriga förare. Tydligare åtskillnad mellan vad som är *företagsrelaterad information respektive personrelaterad information* efterfrågas. Regelverket appliceras spontant även på företagsrelaterad information och i vissa fall på rent teknisk information om fordon. Definitionen bör gås igenom och förtydligas vilket bör leda till att skillnaderna i krav på ändamål för respektive informationsmängd tydliggörs.

Det finns önskemål från InfoTrader om *sökbarhet på andra ledder än enbart personnummer/organisationsnummer eller chassi-nummer*. Detta skulle ge InfoTrader en möjlighet att tillföra marknaden en tjänst för att kunna ta fram t.ex. träfflistor över fordon med specifika egenskaper och därefter ge kunder/användare möjlighet att hämta ytterligare uppgifter, självklart med hänsyn till deras ändamål.

InfoTrader vill kunna hämta information från fordonsregistret och göra denna information *tillgänglig mot betalning på Internet eller via andra distributionskanaler* till kunder som kan vara fysiska eller juridiska personer. Syftet är att kunna förenkla hanteringen av elektroniska tjänster online via Internet och att verifiera information om ett fordon för att kunna säkerställa status på fordonet. Endast kunder som har verifierats via kreditkortsnummer eller som anslutit sig som kund till InfoTrader kommer att kunna köpa uppgifter. InfoTrader loggar genomförda transaktioner. Kunder skulle via avtal få restriktioner avseende användandet av informationen. Sökbegrepp skulle vara registreringsnummer eller personnummer i de fall som InfoTrader kan säkerställa id på sökanden, t.ex. genom BankID.

**Våra kommentarer:** Frågorna om ändamålen behandlas i avsnitt 8.4, 9.3, 10.3, 11.3 samt 12.3. Frågor om sökbegrepp behandlas i avsnitt 8.6 och 9.4.6.

### *InfoTorg*

InfoTorg och InfoTrader har till viss del framfört samma synpunkter (se InfoTraders synpunkter ovan). Även InfoTorg har således framfört att ändamålsbestämmelsen bör ses över, att det behövs tydligare villkor i ändamålsreglerna, alternativt tydligare förklaringar till vad som avses, och att det blir en tydligare

åtskillnad mellan vad som är företagsrelaterad information respektive personrelaterad information. Därutöver har InfoTorg anfört att det behövs ett tydligare regelverk vad som gäller tillgänglighet och krav på tekniskt skydd för data/information. I dag ställer Transportstyrelsen krav på teknisk säkerhetsnivå via informationsförmedlaren och inte på användaren, trots att delar av den information som ska skyddas av denna kan nås via myndighetens egen distribution, med betydlig lägre krav än de som åsatts InfoTorg i avtalet.

Tydligare villkor för debiteringen efterfrågas. En hantering i form av intäktskoppling bör till viss del vara att föredra (jmf. vad som gäller för fastighetsregistret). Tydligare krav på tillgänglighetsförändring efterfrågas. I dag styr Transportstyrelsen över vilket format och framför allt i vilken mängd och struktur data levereras. Inom fordonsbranschen har det framställts önskemål om att kunna strukturera ett antal frågor baserat på olika situationer där behov av all den information som i dag sänds inte finns. En jämförelse med fastighetsregistret kan göras där man kan sätta ihop egna anpassade frågetransaktioner utifrån en s.k. posttypslista. *Genomgång av direktanmälan avseende krav på system, användare, behörighet etc.* önskas. I dag krävs utbildning för att en användare ska kunna utföra transaktioner via direktanmälan. Utöver detta krävs en högre säkerhetsnivå på de system som användaren utnyttjar för att genomföra transaktioner. För flera av transaktionerna finns inte krav på personlig utbildning. Eftersom direktanmälan är ett totalsystem så ställs samma säkerhetskrav för alla transaktioner.

InfoTorgs önskemål är att undanta de transaktioner som avser egen hantering av fordon (t.ex. påställning eller avställning) eller hantering för annans räkning utan ägarförändringar (t.ex. efterkontroll, kreditmarkering, försäkring) från de utökade säkerhetskraven. En genomgång bör göras på övriga transaktioner (t.ex. försäljning och inbyte där ägarförändringar effektueras) av vilka risker som förenklingar såväl tekniskt som användarmässigt skulle innebära. Vidare har InfoTorg framfört att säkerhetssystemet bör anpassas till de nyare system som används på andra områden och som i större utsträckning automatiserar processer för högre effektivitet. I de system där data hämtas automatiskt och inte matas in manuellt minskar risken för felinmatningar (jmf. s.k. CMR-system).

För sin egen del är InfoTorg intresserade av att kunna hantera teknisk information, s.k. ickerörlig information, i sin egen tekniska miljö för att ge möjlighet till *sökbarhet på andra ledder än enbart registrerings-, person-, eller chassinummer*. Det betyder att man vill kunna lagra delar av registret i sin egen databas. Detta skulle ge möjlighet att tillföra marknaden en tjänst för att kunna ta fram t.ex. träfflistor över fordon med specifika egenskaper och därefter kunna ge kunder access till vägtrafikregistret för möjlighet att hämta ytterligare uppgifter.

InfoTorg önskar att kunna utöka den s.k. batch-hanteringen till andra områden/verksamheter än vad som är fallet i dag. Parkeringsrutinen hanteras i dag via s.k. batch för ett antal parkeringsbolag.

**Våra kommentarer:** Frågorna om ändamålen behandlas i avsnitt 8.4, 9.3, 10.3, 11.3 samt 12.3. Frågorna om direktåtkomst behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3.

Frågor om sökbegrepp behandlas i avsnitt 8.6 och 9.4.6.

#### *Kronofogdemyndigheten*

Kronofogdemyndigheten har framfört önskemål om att registret ska innehålla *uppgifter* om försäkringsbolag på ett givet registreringsnummer, om fordonet är stöldanmält, på vilken plats de senaste felparkeringsavgifterna utfärdades på ett givet registreringsnummer, en persons tidigare fordonsinnehav utifrån ett givet personnummer/organisationsnummer och en mer lättläst bild över transaktioner per fordon och person samt en möjlighet att *söka* fordon som en gäldenär tidigare har varit registrerad för, vilket är viktigt i de fall då gäldenären registrerar sina fordon på annan i samband med att denne kommer på obestånd.

**Våra kommentarer:** Frågor angående innehållet i fordonsdatabasen behandlas i avsnitt 9.4. Frågor om sökbegrepp behandlas i avsnitt 8.6 och 9.4.6.

*Kustbevakningen*

Kustbevakningen önskar få tillgång till ett flertal uppgifter såsom fordonsuppgifter (modell, färg, beteckning, årsmodell, m.m.), ägarens namn och personnummer, adresser, telefonnummer, ev. andra fordon registrerade på ägaren, ev. straff och administrativa åtgärder som avser ägaren och som berör dennes fordons- och körkortsinnehav, tidigare ägare, övriga fordonsuppgifter och körkortsuppgifter upptagna i bilaga 1 och 2 till förordningen, men även övriga uppgifter i bilaga 3, 4 och 6. Kustbevakningen behöver dessa uppgifter i den brottsbekämpande verksamheten och i tillsynsverksamheten, t.ex. fiskekontroll, farligt godstillsyn och kontroller vid gränsövergångar. Behovet riktar sig främst till att sammanställa ett så bra underlag som möjligt för beslut om vidare insatser och för förberedelser av säkerhets- och skyddsbehov för kustbevakningens personal. Kustbevakningen önskar erhålla dessa uppgifter genom direktåtkomst, vilket inte har beviljats.

**Våra kommentarer:** Frågorna om direktåtkomst behandlas i avsnitt 8.8-8.11.

*Luftfartsverket*

Luftfartsverket har lämnat en generell synpunkt om att det, utöver dagens informationsvägar, av praktiska skäl vore bra att kunna lämna och hämta uppgifter via Internet.

*Migrationsverket*

Migrationsverkets mottagningsenheter får i dag uppgifter om en asylsökande är registrerad ägare till ett fordon i första hand via fax, men även via brev och SMS. En överföring av begärd fil via e-post skulle enligt Migrationsverket innebära en förenkling av hanteringen.

**Våra kommentarer:** Frågorna om direktåtkomst och annan elektronisk åtkomst behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3.

*Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF)*

McRF vill att det i vägtrafikregistret ska finnas *uppgifter om den säkerhetsutrustning* som mopeder och motorcyklar är utrustade med och vill *få ta del av dessa elektroniskt*. För tillverkarna är det av stort värde att statistiskt ha möjlighet att följa upp hur olika säkerhetsutrustningar påverkar olycksstatistiken. Exempel på säkerhetsutrustningar är: ABS, eBS, integrerade bromssystem, antispinn, elektroniska startspärrar, däcktryckskontroll, synbarhet m.m.

**Våra kommentarer:** Frågan om att tillföra nya uppgifter i form av uppgifter om trafiksäkerhetshöjande utrustning behandlas i avsnitt 9.4.3 och frågor om elektronisk åtkomst i avsnitt 8.8 och 8.11.3.

*Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)*

I bilaga 1 i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister anges de uppgifter som skall finnas om fordonen. Dessa uppgifter uppfyller de krav MHRF har när det gäller t.ex. ursprungskontrollen samt forsknings- och utredningsändamål. Om gallring överhuvudtaget skall fortsätta att göras önskar MHRF säkerställa att de uppgifter som listas nedan behålls och således *inte gallras ur registret*. De uppgifter det rör sig om är fordonsuppgifter i form av fabrikat /typ, färg, identifieringsmärkning, modellkod, passagerare, registreringsnummer, beteckning på skylt för beskickningsfordon respektive personlig skylt, släpvagnsvikt, tankvolym, tjänstevikt, totalvikt och årsmodell.

När det gäller personuppgifter rör det sig om senaste ägaren, eller de senaste ägarna vid t.ex. förvärv och försäkringsfrågor, och i många fall krävs ägaruppgifter i en obruten kedja från första till sista ägaren i samband med ursprungskontroll eller historiska skildringar av enskilda fordon eller händelser relaterade till dessa fordon. *Inte heller dessa uppgifter ska gallras*.

MHRF anser att de fordonsuppgifter som nu gallras efter sju år ska bevaras i åtminstone tjugo år och därefter föras in i ett historiskt register.

Sammanfattningsvis vill MHRF i vägtrafikregistret eller motsvarande register kunna *ta del av uppgifter* relaterat till ett enskilt fordon, en grupp av fordon och i enstaka fall ta del av personuppgifter. Att på ett rimligt sätt få åtkomst till dessa



uppgifter oavsett teknik är därför önskvärt. Vid förvärv och försäkringsfrågor är direkt åtkomst till uppgifterna via telefon, fax, sms eller genom direkt sökning i vägtrafikregistret önskvärt. När det gäller ursprungskontroller är *direkt sökning* i vägtrafikregistret och motsvarande register hos Landsarkiv, länsstyrelser och Riksarkivet önskvärd.

Vidare anses MHRF att reglerna om *avregistrerade fordon* ska ändras. MHRF förordar att det för *ursprungskontrollen* införs en tydlig, förenklad och effektiv reglering för de historiska fordon och de s.k. samlarfordonen.

**Våra kommentarer:** Att utreda frågor om avregistrering av fordon ligger inte ramen för vårt uppdrag. Denna fråga har därför inte föranlett några särskilda överväganden från vår sida.

Frågor om gallring och frågor om direktåtkomst och annan elektronisk åtkomst behandlas i avsnitt 9.4.6 resp. 8.8 och 8.11.3.

#### *Motormännens Riksförbund*

Motormännens Riksförbund vill få ta del av uppgifter ur registret i första hand via *Internet*, men även via telefon och fax. Förbundet vill även kunna få *sammanställningar av urval i registret*. Trots godkänd försäkringsförmedling har inte Motormännens Försäkringsförmedling AB fått tillstånd till direktuppkoppling så som andra företag med samma eller liknande verksamhet fått, *varför en översyn av tillståndreglerna efterfrågas*. Vidare efterfrågas en *tydligare prissättning*.

**Våra kommentarer:** Att utreda frågan om prissättningen ligger inte ligger inom ramen för vårt uppdrag. Denna fråga har därför inte föranlett några särskilda överväganden från vår sida.

Frågorna om direktåtkomst behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3.

#### *Pliktverket*

Pliktverket får uppgifter enligt 3 kap. 10 § förordningen (1995:238) om totalförsvarsplikt enligt vilken Transportstyrelsen på begäran av Totalförsvarets Pliktverk ska lämna uppgifter ur vägtrafikregistret. Enligt gällande rutin får Pliktverket körkortsuppgifter på

samtliga personer som finns i vägtrafikregistret (totalavisering) Pliktverket har dock inte behov av en totalavisering vid varje beställningstillfälle. I vissa fall är det tillräckligt att Pliktverket får uppgift om förändringar av körkortsbehörigheter sedan föregående avisering (ändringsavisering), vilket inte Pliktverket har möjlighet att beställa i dag.

**Våra kommentarer:** Frågorna om direktåtkomst och annan elektronisk åtkomst behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3.

#### *Riksorganisationen Sveriges motorcyklister (SMC)*

SMC vill få adressuppgifter för att kunna bedriva trafiksäkerhetskampanjer, men i dagsläget är det förenat med en kostnad som omöjliggör uttag för en ideell organisation. Uppgifter om motorcyklas vikt och ursprungseffekt samt nya *trafiksäkerhetshöjande detaljer* som airbags, antispinn, ABS och andra elektroniska bromssystemlösningar bör kunna finnas tillgängliga i registret. Dessutom bör *alla slags fordonsnummer* finnas med i registerunderlagen för att undvika/försvåra stölder. SMC vill kunna sortera ut t.ex. nyblivna körkortshavare för speciella utskick i samband med trafiksäkerhetsinsatser. SMC har även synpunkter på reglerna för *registrering av avställning kontra ägarbyte*. Ett ägarbyte registreras från dagen för ägarbytet, men anmälan om avställning, som sker i samband med ägarbytet, registreras med det datum som anmälan kommer in. Detta innebär att den nye ägaren blir skyldig att betala till trafikförsäkringsföreningen för de dagar som skiljer mellan ägarbytet och det att anmälan om ägarbyte och avställning kommer in till Transportstyrelsen.

**Våra kommentarer:** Att utreda frågan om registrering av avställning kontra ägarbyte ligger inte inom ramen för vårt uppdrag. Dessa frågor har därför inte föranlett några särskilda överväganden från vår sida.

Frågan om att tillföra nya uppgifter om trafiksäkerhetshöjande utrustning behandlas i avsnitt 9.4.3.

*RPS och Polismyndigheten i Skåne*

RPS och Polismyndigheten i Skåne har framfört att det förekommer att personer som saknar svenskt körkort meddelas spärrtid i körkortsregistret. Dessa kan i dag fortsätta att köra bil och vid kontroll visa upp sitt utländska körkort. Det vore därför lämpligt om *uppgifter om spärrtid kunde sökas* även på utländska personer som saknar svensk personnummer.

Uppgifter från polisens trafikövervakning förs in i vägtrafikregistret med viss fördröjning. I dag kan en person få sitt körkort omhändertaget på fredagen och uppgiften om detta förs inte in i registret förrän på måndag förmiddag. Under tiden fram tills dessa att uppgifterna har matats in i registret kan personen i fråga stoppas i en ny kontroll och vid dataförfrågan framgår att behörighet finns. Detta skulle förhindras om polisen fick möjlighet att *direktöverföra uppgift om omhändertagandet*.

Genom det kommande införandet av riskvärderingssystemet är polisen vid kontroller på väg beroende av att uppgifter lätt går att hämta ut, men även mata in i detta system direkt vid kontrollen. Polisen står även inför förändringar kring sina avrapporteringsrutiner, vilket kommer att innebära förändringar inom IT-användandet. Polismannen på fältet kommer att vara i stort behov av direktåtkomst, men även direktöverföring av uppgifter. Det är även viktigt att lagen och förordningen förbereds för att klara behandling av uppgifter som kan komma att uppstå till följd av Prömrådsbeslutet, RESPER och crossborder-enforcement. Dessutom kan det s.k. riskvärderingssystemet komma att kräva samkörning av ett antal register.

**Våra kommentarer:** Frågor om direktöverföring behandlas i avsnitt 10.4.4.

Internationella frågor om informationsöverföring behandlas i avsnitt 8.9.

*Riksåklagaren*

De uppgifter som åklagarmyndigheten har behov av inhämtas genom polisens försorg, varför myndigheten inte har några särskilda synpunkter.

*Skatteverket*

Ett problem för Skatteverkets del är att vägtrafikregistret är uppbyggt med avseende på fordon. Beskattningsverksamheten har stort behov av att få information om enskilda såväl fysiska som juridiska personer. På grund av att tidigare ägaruppgifter *gallras* förhållandevis snabbt i vägtrafikregistret innebär det en begränsning för beskattningsverksamhetens del. Beskattningsverksamheten har av kontrollskäl behov av att få *direktåtkomst* till uppgift om tidigare ägare under betydligt längre tid än vad som för dagen är möjligt. Beskattningsverksamheten har också påtalat att det vore önskvärt om utländska adresser i förekommande fall fanns registrerade i vägtrafikregistret. Det finns också önskemål om *elektronisk åtkomst till handlingar* som finns i Transportstyrelsens ärenden.

Bilinförselegruppen har framfört önskemål om att få elektronisk tillgång till uppgift om mätarställning vid ursprungskontrollbesiktning och skyldighet för bilprovningen att vid registerbesiktningen inhämta ombudets personnummer. Det finns även behov av att kunna använda personnummer som *sökbegrepp* och att få *elektronisk tillgång* till alla skannade dokument som finns hos ursprungskontrollen. Vidare finns önskemål om att den som registrerar en bil ska vara skyldig att *uppvisa hela fångeskedjan* i utlandet, vilket skulle underlätta för Skatteverket eftersom man i dag måste begära handräckning hos skattemyndigheterna i annat land som i sin tur får hämta uppgifterna från det landets motsvarighet till vägtrafikregistret. Slutligen finns ett önskemål om att det ska finnas en indikering hos Transportstyrelsens när en person med samordningsnummer under ett år förvärvat/sålt mer än fem bilar.

**Våra kommentarer:** Att utreda frågan om uppvisande av fångeshandlingar i samband med ursprungskontroll ligger inte inom ramen för vårt uppdrag. Dessa frågor har därför inte föranlett några särskilda överväganden från vår sida.

Frågor om gallring behandlas i avsnitt 9.4.6.

Frågor om direktåtkomst och annan elektronisk åtkomst behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3, frågan om tillgång till elektroniska handlingar behandlas särskilt i avsnitt 8.10.5.

Frågor om sökbegrepp behandlas i avsnitt 8.6 och 9.4.6

*Svenska Bankföreningen*

Bankföreningen anser att *registreringen av en ny ägare för fordon som är kreditmarkerade* (innehav av fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt) *ska få ske endast om kreditgivaren går med på det*. Detta skulle innebära att skyddet ökar för såväl kreditgivaren som konsumenten och brottsliga förfaranden försvåras. Bankföreningen anser således att samma regler som redan gäller för leasing också ska gälla för kreditköp (10 kap. 7–10 §§ förordningen om vägtrafikregister).

Vidare menar Bankföreningen att *kreditmarkering bör kunna föras in i registret på anmälan av fler aktörer än vad som nu är fallet* (10 kap. 7 § förordningen om vägtrafikregister). Det finns en rad andra näringsidkare för vilka det ingår som en normal del av verksamheten att sälja fordon, även om det inte utgör den huvudsakliga verksamheten. I dag tillämpas bestämmelsen så att kreditmarkering införs i samband med att bilhandlare anmäler ägarbyte. Detta innebär t.ex. att åkerier inte kan få kreditmarkering införd. Vidare anser Bankföreningen att *kreditmarkering ska kunna föras in i efterhand*, dvs. även en tid efter det att överlåtelsen skett. Bankföreningen anser också att utredningen bör överväga om det vid ett förvärv av ett begagnat fordon är *tillräcklig att köparen kontrollerar i vägtrafikregistret om det finns en kreditmarkering*.

Banker och finansbolag bör enligt Bankföreningen kunna använda *personnummer som sökbegrepp* i vägtrafikregistret. Genom detta förfarande kan finansbolagen upptäcka om personen är registrerad för flera bilar och om också dessa är förvärvade på kredit. Detta ger bättre underlag för kredit, men försvårar även för brottsliga förfaranden. Inkassobolag har redan möjligheten att söka på personnummer.

Den för närvarande begränsade *rätten till direktåtkomst för banker och finansbolag bör utökas* och man bör ges rätt att själva sköta registreringen (ägarbyten, nyttjanderätt och kreditmarkering) av fordon som man äger eller finansierar.

Vid ändring och efteranmälan krävs för registrering bl.a. att kommersiella handlingar som omfattas av banksekretessen lämnas in. Bankföreningen anser att det bör övervägas dels om dessa handlingar behöver lämnas in överhuvudtaget, dels om hur sekretessen *kring kommersiella intressen skyddas*.

Bankföreningen vill att det införs en möjlighet att *söka på ett körkorts referensnummer*. Bankföreningen har tillsammans med en

rad andra intressenter utformat information om identitetshandlingar och en rekommendation av hur kontrollen av dessa ska göras. Rekommendationen innebär att en notering ska göras av handlingens referensnummer eller motsvarande. När körkort används som identitetshandling sker emellertid notering av personnumret. Detta beror på att det inte på ett effektivt sätt går att kontrollera via vägtrafikregistret sambandet mellan ett referensnummer och ett personnummer. Den talsvarsfunktion som nu finns förutsätter att både personnummer och referensnummer anges. Det borde vara tillräckligt med referensnumret. Referensnumret noteras eftersom det visar att en identitetshandling har uppvisats. Referensnumret är normalt inte känt och går inte att få tag på. Däremot är ett personnummer lättare att få tag på. Om personnummer anges kan det ske utan att en identitetshandling visats upp, vilket är ett betydande problem ur ett säkerhetsperspektiv, eftersom det underlättar bl.a. bedrägerier och försvårar äkthetskontroll. Det är enligt Bankföreningens mening angeläget att kontroll av samtliga identitetshandlingar sker på samma sätt. Slutligen har föreningen påtalat en del *handläggningsfrågor*.

**Våra kommentarer:** Att utreda frågan om att en registrering av en ny ägare för fordon som är kreditmarkerade (innehav av fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt) ska få ske endast om kreditgivaren går med på det och frågan om det vid ett förvärv av ett begagnat fordon är tillräcklig att köparen kontrollerar i vägtrafikregistret om det finns en kreditmarkering ligger inte inom ramen för vårt uppdrag. Dessa frågor har därför inte föranlett några särskilda överväganden från vår sida. Vi har av samma skäl inte heller gjort några överväganden när det gäller de påtalade handläggningsfrågorna.

Frågorna om att en kreditmarkering bör kunna föras in i registret på anmälan av fler aktörer än vad som nu är fallet och att en kreditmarkering ska kunna föras in i efterhand behandlas i avsnitt 15.4.2.

Frågor om direktåtkomst och annan elektronisk åtkomst behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3.

Frågorna om att banker och finansbolag bör kunna använda personnummer och referensnummer som sökbegrepp behandlas i avsnitt 10.4.5.

*Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)*

BR är intresserade av *uppgifter* rörande yrkestrafikregistrering och uppgifter om innehavare av ett trafikstillstånd, ett färdskrivarkort eller återkallelse av trafikstillstånd. Det gäller gemenskapstillstånd, internationell trafik, långväga busstillstånd och nationell linjetrafik. Det är av intresse att se vilket bolag och vem som är trafikansvarig i bolaget. BR vill vidare ha uppgifter från registrering av yrkeskompetensbevis. Uppgift om antalet utfärdade körkort behövs för att följa frågor rörande rekrytering och utbildningsbehov. Syftet är statistisk behandling, inte att behandla uppgifter om personer.

Skälen till varför BR vill ha åtkomst är dels interna medlemsfrågor och fakturering, dels behovet av underlag till statistik och utredningsmaterial. BR får i dag fordonsuppgifter via filöverföring en gång per år. *Möjlighet till direktåtkomst eller att vid behov få tillgång till att sammanställa filer till en elektronisk fil* är önskvärt för att kunna upprätthålla ett aktuellt register och statistik. BR:s medlemsföretag önskar *direkt åtkomst* för att de ska kunna fullgöra den ökade kontrollen av förarbehörighet. En enklare hantering är önskvärd för att begära utdrag av gällande körkortsstatus och kompetensbevis. För ett bolag är exempelvis *en lista eller en elektronisk fil över alla anställdas körkortsbehörigheter önskvärd*. Enligt BR vore det vidare önskvärt om *utlandsregistrerade bussar med svenskt Y-tillstånd* registrerades och om ett *register fördes över företag med biluthyrningstillstånd*. Allmänheten har ett intresse av att kunna kontrollera att taxi, buss eller fraktbolaget man använder har trafikstillstånd. BR vill vidare att *godkännande enligt YKB* förs in i körkortsregistret.

**Våra kommentarer:** Frågor om direktåtkomst och annan elektronisk åtkomst behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3.

Frågan om elektronisk åtkomst till uppgifter om anställdas körkortsbehörigheter m.m. behandlas i avsnitt 14.7 – 14.8.

*Svenska Taxiförbundet*

Svenska Taxiförbundet vill ha till stånd en ordning där beställningscentraler (eller motsvarande) och företag med trafikstillstånd för yrkesmässiga persontransporter med *automatik får en återrapportering vid förändringar av förarnas behörigheter*. I dag är det i

praktiken omöjligt att kontrollera förarnas behörigheter, eftersom något snabbt och enkelt återrapporteringssystem inte finns.

**Våra kommentarer:** Frågan om automatisk återrapportering behandlas i avsnitt 14.7 – 14.8.

#### *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)*

SKL har till utredningen framfört att ett starkt önskemål om att en förändring i tillämplig lagstiftning sker så att Transportstyrelsen ges en möjlighet att medge *direktåtkomst till kommunerna för kontroll av körkortsinnehav* i syfte att kontrollera om en sökande till parkeringstillstånd för rörelsehindrade innehar körkort eller inte. Göteborgs stad sökte under år 2003 om direktåtkomst till vägtrafikregistret, men fick avslag på sin ansökan med hänvisningen att åtkomsten inte var en absolut förutsättning för handläggningen. SKL har till utredningen framfört att det vid prövning av en ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade åligger kommunen att göra en bedömning där olika kriterier gäller för den som är förare respektive passagerare. Enligt 13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276) kan ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade utfärdas både till den som själv kör ett fordon och till annan person som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet.

Enligt SKL:s uppfattning ligger häri ett underförstått krav på kommunen att i bedömningen ta med om personen ifråga är förare eller passagerare, eftersom olika kriterier ges för utfärdandet. Till detta kommer enligt SKL att det i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:73) 2 kap., allmänna råd, anges på vilka grunder bedömningen av rörelsehindret ska göras. Enligt SKL är det en rättsäkerhetsfråga att kommunerna kan kontrollera om en person har ett körkort eller inte så att rätt kriterier används vid bedömningen. I 4 kap. 4 § 5 p. i nämnda föreskrifter anges att kommunen på tillståndet ska ange om detta avser en förare (F) eller en passagerare (P). Vid risk att kommunerna för in felaktig uppgifter på tillståndet, krävs även av denna anledning en möjlighet att kunna kontrollera körkortsinnehav.

**Våra kommentarer:** Frågor om direktåtkomst och annan elektronisk åtkomst behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3.



*Sveriges Åkeriföretag*

Medlemsföretagen och dess trafikansvariga anser att det idag är ett stort problem att man inte får underrättelser för trafikförseelser och eventuella körkortsindragningar som deras förare begår.

Däremot finns redan idag möjligheter till direktåtkomst vad avser personnummer och körkortsbehörighet enligt 4 kap 3-5 §§ FVTR. Transportstyrelsen har varit mycket restriktiva att meddela användare tillgång till dessa uppgifter. Inom ramen för ett trafiksäkerhetsarbete och vilka skyldigheter en trafikansvarig har, anser Sveriges Åkeriföretag att det finns ett behov av ändring i på så sätt att trafikansvariga medges större möjligheter att få tillgång till uppgifter i körkortsregistreringen.

**Våra kommentarer:** Frågor om direktåtkomst och annan elektronisk åtkomst behandlas i avsnitt 8.8 och 8.11.3.

Frågan om automatisk återrapportering behandlas i avsnitt 14.7 – 14.8.

*Trafikförsäkringsföreningen, Sveriges Försäkringsförbund och försäkringsbolagen*

Trafikförsäkringsföreningen, Sveriges Försäkringsförbund och försäkringsbolagen är i stort nöjda med vägtrafikregistret. De får den information som de vill ha på det sätt de vill ha den. Försäkringsbolagen har önskemål om att *få ta del av viss sekretessbelagd information* och att *nya uppgifter tillförs registret i form av uppgifter om trafiksäkerhetshöjande utrustning*. Uppgifterna kommer att ligga till grund för en differentierad premiesättning.

De har vidare framställt krav på en bättre samordning av reglerna om *tillfällig registrering* med reglerna om försäkringsplikt och samordning av reglerna i 10 kap. 2 § *förordningen* med reglerna om försäkringsplikt samt önskemål om att införa *registreringsplikt* för fyrhjulingar och mopeder klass II.

**Våra kommentarer:** Att utreda frågorna om en bättre samordning av reglerna om tillfällig registrering med reglerna om försäkringsplikt och samordning av reglerna i 10 kap. 2 § *förordningen* med reglerna om försäkringsplikt samt önskemål om att införa registreringsplikt för fyrhjulingar och mopeder klass II ligger inte

inom ramen för vårt uppdrag. Dessa frågor har därför inte föranlett några särskilda överväganden från vår sida.

Frågorna om att få ta del av viss sekretessbelagd information och att tillföra nya uppgifter om trafiksäkerhetshöjande utrustning behandlas i avsnitt 14.8 respektive avsnitt 9.4.3.

#### *Tullverket*

Tullverket har samma behov av uppgifter som polisen för sin brottsbekämpande verksamhet, och har inte upplevt några problem med lagen eller förordningen.

# Sändlista för behovsinventeringen

Följande myndigheter, organisationer och aktörer har tillställts frågeställningar från Vägtrafikregisterutredningen.

AB Svensk Bilprovning

Bil Sweden

Biluthyrarna Sverige

Bilvision AB

BIRF – Bilimportörernas Riksförbund

Ekobrottsmyndigheten

Finansbolagens förening

Försvarsmakten

Försäkringskassan

InfoTorg AB

Infotrader

Kronofogdemyndigheten

Kungliga Automobilklubben

Kustbevakningen

LAKY (Länsstyrelsernas arbetsgrupp körkort och yrkestrafik)

Luftfartsverket

Länsstyrelsen i Skåne Län

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Västernorrland

Länsstyrelsen i Västra Götalands län  
Länsstyrelsen i Örebro län  
Länsstyrelsernas körkortsförening  
Migrationsverket  
Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund  
Motorbranschens Riksförbund  
Motorhistoriska Riksförbundet  
Motormännens Riksförbund  
Pliktverket  
Polismyndigheten i Skåne  
Riksorganisationen Sveriges Motorcyklister  
Rikspolisstyrelsen  
Riksåklagaren  
Skatteverket  
Svenska Bankföreningen  
Svenska Bussbranschens Riksförbund  
Svenska Taxiförbundet  
Sveriges Försäkringsförbund  
Sveriges Kommuner och Landsting  
Sveriges Åkeriföretag  
Trafikförsäkringsföreningen  
Tullverket

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

**Carina Larsson**  
Avdelning juridik och upphandling

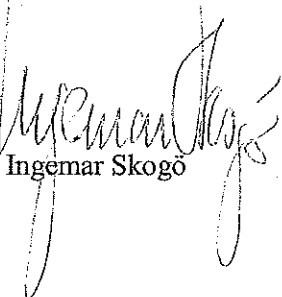
Datum: 2006-02-20 Beteckning: AL10 A 2005:20096  
Ert datum: Er beteckning:

## Översyn av lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Den 1 oktober 2001 trädde lagen (2001:558) om vägtrafikregister (LVTR) i kraft. Den nya lagen syftade till att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet inom vägtrafikregisterområdet. Därtill föranledde EG:s dataskyddsdirektiv (95/45/EG) och personuppgiftslagen (1998:204) förändringar i regleringen av vägtrafikregisterområdet.

Vägverket har sedan ikraftträdandet funnit flera brister i den nya regleringen. En kortfattad redogörelse för dessa brister återfinns i bifogad promemoria.

Det är angeläget att åtgärda de brister som framkommit och verket vill med denna skrivelse uppmärksamma att det finns ett uttalat behov av att göra en översyn av den aktuella regleringen.



Ingemar Skogö

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM**Carina Larsson**  
Avdelning juridik och upphandling  
carina.larsson@vv.se  
Direkt: 019 - 19 75 16  
Mobil: 070 - 549 75 16Datum: 2006-02-20 Beteckning: AL10A 2005:20096  
Ert datum: Er beteckning:

## Behov av översyn av lagstiftningen om vägtrafikregister

### 1. BAKGRUND

Den 1 oktober 2001 trädde lagen (2001:558) om vägtrafikregister (LVTR) i kraft. Av propositionen som föregick lagen framgick att behovet av en översyn var nödvändig för att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet inom vägtrafikregisterområdet. En ny reglering av författningarna hade även blivit nödvändig också därför att EG:s dataskyddsdirektiv (94/45/EG) och personuppgiftslagen (1998:204, PuL) förutsatte ett stärkt författningsskydd för den personliga integriteten. Samtidigt trädde förordningen (2001:650) om vägtrafikregister (FVTR) i kraft. I förordningen finns de närmare föreskrifterna om behandlingen av personuppgifter m.m. i vägtrafikregistret.

### 2. ALLMÄNT OM VÄGTRAFIKREGISTRET

Vägtrafikregistret förs för att tillgodose de behov av kontroll, identifiering och information som trafiksäkerhet, miljö och andra för vägtrafiken betydelsefulla omständigheter föranleder i fråga om fordon och fordonsägare samt vissa särskilt utpekade personkategorier.

Vägtrafikregistret utgör ett samlat trafikadministrativt system som fungerar som en samhällsresurs för hela vägtrafiksektorn. Det har karaktären av riksomfattande informationssystem. Registret fungerar som administrativt stöd för samhällets styrning, kontroll och finansiering av vägtrafiken samt som administrativt stöd i andra samhällsliga funktioner där det är lämpligt och ekonomiskt möjligt. Systemet administrerar ett ändamålsstyrt flöde av information. Åtgärderna kan ha formen av förvaltningsåtgärder eller ren informationsförmedling för andras behov. Innehållet i registret utnyttjas

av en mängd externa användare, såväl för olika slag av trafiksäkerhetsinsatser som för andra ändamål inom förvaltning och näringsliv. Till de traditionella områdena för vilka trafikregisterinformationen är väsentlig kan i dag läggas även miljö- och konsumentintressena. Ett stort antal enskilda, företag och offentliga organ är i dag i sin verksamhet beroende av åtkomst till registerinformationen.

Personuppgiftslagen trädde i kraft den 24 oktober 1998 och ersätter datalagen (1973:289). Lagen bygger till största delen på det s.k. dataskyddsdirektivet. Personuppgiftslagen - som i likhet med EG-direktivet och datalagen bygger på att själva hanteringen av personuppgifter regleras - är avsedd att vara en ramlag som ger generella riktlinjer för all behandling av personuppgifter. I personuppgiftsförordningen (1998:1191) ges kompletterande föreskrifter beträffande sådan behandling av personuppgifter som omfattas av personuppgiftslagen. Datainspektionen har därtill meddelat föreskrifter som rör lagens tillämpningsområde. Lagen definierar inledningsvis vissa begrepp. Med behandling av personuppgifter avses exempelvis varje åtgärd eller serie av åtgärder som vidtas i fråga om personuppgifter, såsom insamling eller registrering av uppgifter, vare sig detta sker på automatisk väg eller inte. Med personuppgift menas all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet.

Personuppgiftslagen är generell och gäller i princip för all behandling av personuppgifter, med undantag för rent privat hantering. Särregler i lag eller förordning gäller framför personuppgiftslagens bestämmelser om de inte strider mot EG-direktivet. Lagen skall inte tillämpas om det skulle inskränka en myndighets skyldighet enligt 2 kap. tryckfrihetsförordningen att lämna ut personuppgifter.

När lagen om vägtrafikregister infördes anpassades bestämmelserna i denna till de förhållanden som regleras i personuppgiftslagen såsom ändamål, innehåll, bevarande och gallring. Ifråga om rättelse och skadestånd skulle personuppgiftslagen tillämpas. Lagstiftaren stannade också vid en lagstiftningsmodell där viss användning av personuppgifter uttryckligen tillåts.

### **3. BEHOV AV ÖVERSYN**

Vägverket har sedan ikraftträdandet vid tillämpning av bestämmelserna funnit att LVTR inte i alla delar täcker de behov av behandling av personuppgifter som verket numera anser vara nödvändiga. De bestämmelser som främst avses i lagen är bestämmelserna om ändamål, direktåtkomst, samkörning samt sökbegrepp. Det har också visat sig vid jämförelse av andra senare författningar som reglerar myndigheters behandling av personuppgifter att LVTR till sin struktur avviker från dessa författningar.

Det har därutöver under de senaste åren genomförts flera utredningar inom förarområdet som, om förslagen blir verklighet, kommer att leda till ytterligare förändringar av LVTR. Ett exempel är den rapport som lämnats till regeringen avseende parkeringstillstånd för rörelsehindrade i vilken verket föreslår att man för in uppgifter som rör beslut om sådana tillstånd i vägtrafikregistret.

Vägverket menar att det utöver åtgärdandet av de brister som finns idag i LVTR även finns skäl se över bestämmelserna så att de utformas på ett sätt som möjliggör de framtida förändringar av personuppgiftsbehandlingen inom vägtrafikområdet som föreslås i olika rapporter och utredningar.

Nedan följer en beskrivning av syftet med vägtrafikregistret samt kortare beskrivningar av en del av de tillämpningsproblem som verket menar finns idag. Till det kommer samhällsutvecklingen och med den de kontrollkrav som ställs både på myndigheter och andra organisationer och som i sin tur leder till ökade krav på tillgång till information.

Det bör nämnas att probleminventeringen i denna skrivelse inte omfattar eventuella tillämpningsproblem avseende de materiella reglerna om fordons registrering och brukande.

#### 4. ÄNDAMÅLEN

Av förarbetena till LVTR framgår att själva utformningen av ändamålet i vägtrafikregistret omarbetades en del. Trafikregisterutredningen (SOU 1998: 162) föreslog en mer vidsträckt ändamålsparagraf. Under lagstiftningsarbetet utarbetades (prop. 2000/01:95) en mer stringent utformning av ändamålsbestämmelsen. Den anslöt i många delar till den föreslagna lagtekniska utformningen av ändamålsbestämmelsen i 2 § lagen (2000:224) om fastighetsregister (prop. 1999/2000:39). Man stannade vid en utformning där viss användning uttryckligen tillåts. Det innebär att användning som inte omfattas av ändamålen inte är tillåten. Ändamålsbestämmelsen preciserar till vilka personer uppgifterna får hänföra sig i anslutning till ett specifikt verksamhetsområde.

Det har visat sig att den nuvarande ändamålsbestämmelsen är svår att tillämpa. Genom den utformning som bestämmelsen fått har tolkningssvårigheter uppstått. Vägverket har vid tillämpning av den snäva ändamålsbestämmelsen haft svårt att tillgodose både det interna och det externa behovet av tillgång till information, främst ifråga om de personuppgifter som hör samman med körkorts- och yrkestrafikuppgifter. Det interna behovet har gjort sig gällande främst ifråga om planering av verksamhet, genomförande av resultatstyrning, resultatredovisning, utvärdering och tillsyn av respektive verksamhet. När det gäller verkets interna verksamhet finns det svårigheter att ta ut information för statistiska ändamål då begränsningen av sökbegrepp inskränker möjligheten att ta ut nödvändiga sammanställningar.

Det externa behovet av information har påtalats främst av olika förbund och organisationer där körkortsinformationen har betydelse för deras verksamhetsområde. Som exempel kan anges åkeriförbundets och taxiförbundets behov av tillgång till körkortsinformation för de chaufförer som kör i yrkesmässig trafik. Det är självfallet så att uppgifterna kan begäras ut med stöd av bestämmelserna i tryckfrihetsförordningen men dessa aktörer har uttryckt önskemål om en reglerad tillgång till denna typ av information, gärna i form av automatiserade underrättelser om körkort som återkallas för de personer som kör yrkesmässigt.

Ett av ändamålen är att tillhandhålla information för försäkringsbolagens försäkringsgivning. Försäkringspremien vid försäkringsgivning skall grunda sig på vilken risk som skall försäkras. Risk kan mätas statistiskt och riskfaktorer kan vara ålder, bostadsort, typ av fordon samt hur mycket ägaren kör. Andra tänkbara riskfaktorer är om ägaren gjort sig skyldig till rattfylleribrott eller annat brott enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott samt hastighetsöverträdelse, stoppliktsförseelse



eller liknande. Rattfylleri och hög hastighet ökar risken för trafikolycka och om de faktorerna kunde påverka premien så skulle försäkringsbolagen kunna använda premien som ett instrument i strävan mot nollvisionsmålet.

För att göra kunna arbeta med premiesättning på det sätt som anges ovan krävs ett synsätt där bl. a åtkomst till körkortsuppgifter som idag är sekretessbelagda kan godtas.

Det har visat sig finnas behov att behandla personuppgifter för andra ändamål än det egentliga fordons- eller behörighetshandlingsinnehavet. För att effektivisera verksamheten är det nödvändigt att få behandla personuppgifter för de personer som ansöker om, och medges, tillstånd att bedriva utbildning. I dessa fall är det inte fråga om att behandla personuppgifter av det skälet att de innehar körkort utan just därför att de ges tillstånd att bedriva en viss utbildning. Genom att föra in uppgift om tillstånd i registret kan också automatiska kontroller göras. Det är också nödvändigt att få behandla personuppgifterna för de personer som förordnats som förarprovare för att även här kunna göra automatiska kontroller av deras körkortsinnehav, då innehavet är en förutsättning för förordnandet.

Verket har ett sektorsansvar som i sig innebär krav på verket att vara samhället behjälpligt med vägtrafikinformation. Samtidigt skall verket även vara trovärdigt i sin roll som person-uppgiftsansvarig för uppgifterna i vägtrafikregistret. I förarbetena (prop. 2000/01:95 s. 55-56) till LVTR har lagstiftaren tydligt markerat behovet av en ökad personlig integritet för de aktuella personuppgifterna. Med hänvisning till den samhällsmässiga utvecklingen och det ökade behovet av vägtrafikinformation menar verket att det finns anledning att överväga om den intresseavvägning mellan samhällsbehovet och den personliga integriteten som lagstiftaren gjort bör förändras.

Även när det gäller direktåtkomst görs i 8 § LVTR en koppling till ändamålsparagrafen (5 § 1-3). Med den utformning ändamålsparagrafen har idag innebär detta att direktåtkomst till egna uppgifter inte kan anses tillåtet. Detta ryms inte inom vad som avses med dagens ändamål i LVTR (sedan nedan under rubrik Direktåtkomst).

Ett annat problem är att vägtrafikregistret innehåller uppgifter avseende olika områden som inte alla kräver samma hantering från integritetssynpunkt. Det krävs inte samma integritetsskydd för till t.ex. fordonsregistreringen som när det gäller körkort- och yrkestrafik. Med den utformning lagstiftningen har fått idag finns fog för att påstå t.ex. att fordonsuppgifterna tyngs av en mer omfattande reglering än vad som har varit avsikten.

### **Möjlig uppdelning i primära och sekundära ändamål med behandlingen**

De primära ändamålen tar sikte på behoven av behandling av personuppgifter i den s.k. kärnverksamheten och utgör en ram för vilka typer av uppgifter som får behandlas inom de ändamål som anges. Som primära ändamål räknas registrering av uppgifter, handläggning av ärenden, resultatuppföljning, resultatredovisning, resultatstyrning, utvärdering och tillsyn av respektive verksamhet samt framställning av statistik. Utöver den egentliga ärende-handläggningen tillkommer en rad mycket centrala verksamhetsområden där det är viktigt att informationstekniken kan tas i

anspråk för att uppnå en rättssäker, effektiv och rationell förvaltning. Att ta informationstekniken till hjälp för att kunna arbeta med och göra resultatuppföljning, resultatredovisning, resultatstyrning och utvärdering av de olika verksamheterna är en självklar del av en modern förvaltning.

De sekundära ändamålen är sådana ändamål som till stor del kan hänföras till tillgodoseende av information utanför verkets verksamhet. I de flesta fall är det fråga om uppgifter som behandlas av en annan myndighet inom ramen för deras verksamhet (jämför länsstyrelse, bilprovning och polismyndighet). Bestämmelserna om sekundära ändamål omfattar dock en mycket vittskiftande verksamhet och det är av naturliga skäl nödvändigt att definiera de olika sekundära ändamålen på ett tämligen generellt sätt.

Genom en möjlig uppdelning i primära och sekundära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas skulle det bli tydligare hur personuppgifter får användas för myndighetens egen verksamhet och under vilka förutsättningar personuppgifter får behandlas eller lämnas ut till andra. Det finns skäl att i samband med en översyn av lagstifningen överväga om ändamålen med behandlingen av personuppgifter inom vägtrafikområdet skulle tjäna på att delas upp i ett primärt och ett sekundärt ändamål enligt ovanstående resonemang.

### **Överföring av personuppgifter inom EU**

Med hänvisning till det arbete som pågår inom EU avseende tillgång till information om fordon och föraruppgifter samt elektronisk överföring av sådan information mellan medlemsstaterna anser verket det som angeläget att även se över ändamålet i denna del för att, om så är möjligt och lämpligt, reglera möjligheten att hämta och lämna information till EU:s olika medlemsstater i de fall där informationslämnandet anses följa av gemenskapsrätten.

### **Forskning, statistik etc.**

Det är nödvändigt för Vägverket att kunna använda uppgifterna i vägtrafikregistret för uppföljning och utvärdering av verkets verksamhet. När det gäller forskning och statistik regleras detta över huvud taget inte i LVTR. Personuppgifter i vägtrafikregistret för forskning och statistik får behandlas med stöd av PuL (se prop. 2000/01:95 s. 78). Det bör övervägas om inte även dessa ändamål bör regleras i LVTR.

Ifråga om statistik finns idag ingen klar koppling till lagen (2001:99) om den officiella statistiken. Av denna lag framgår att officiell statistik skall finnas för allmän information, utrednings-verksamhet och forskning. Det är den statistikansvariga myndigheten, i det här fallet SIKA, som beslutar om statistikens innehåll och omfattning. Idag lämnar verket vissa fordons- och yrkestrafikuppgifter till SIKA. Såvitt känt finns ingen officiell statistik över förarområdet.

### **5. DIREKTÅTKOMST**

Enligt 8 § LVTR får direktåtkomst medges endast för sådana ändamål som anges i 5 § 1-3 i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen. I 4 kap. 3-5 §§ FVTR finns närmare bestämmelser om

direktåtkomst. Genom att hänvisning sker till ändamålsparagrafen är direktåtkomst endast möjlig vid de speciellt uppräknade verksamheterna. Som framgår nedan skapar detta tillämpningsproblem.

Det har framkommit ökade krav på tillgång till information genom direktåtkomst vilken i sig är en naturlig följd av de ökade krav som redovisats ovan. Direktåtkomst innebär att den som använder registret, på egen hand kan söka i detta och få svar på frågor, dock utan att själv kunna bearbeta eller på annat sätt påverka innehållet. Det är fråga om åtkomst via persondator eller särskild terminal eller dylikt. Från effektivitetssynpunkt är det motiverat att vissa användare har denna möjlighet, men samtidigt ökar riskerna för spridning av uppgifterna. Användningsformen har i dag en utbredd användning. Företag som bedriver yrkesmässig verksamhet med fordon eller behöver information om fordon och dess ägare har möjlighet att på detta sätt få tillgång till registret, exempelvis bilhandlare med viss omsättning, finansbolag och försäkringsbolag med koncession för trafikförsäkring. När det gäller tillgång till körkorts- och yrkestrafikuppgifter har denna möjlighet till viss del begränsats genom den nuvarande skrivningen i LVTR.

Vägverket är den myndighet som kan medge direktåtkomst till uppgifter i vägtrafikregistret. I gränssnittet mellan den regionala körkorts- och yrkestrafikmyndigheten, länsstyrelsen, innebär det att länsstyrelserna inte kan arbeta med lösningar som rör utveckling av s.k. e-tjänster inom körkorts- och yrkestrafikområdet då dessa tjänster i vissa fall kräver direktåtkomst till egna uppgifter. Det finns därför skäl att se över regleringen avseende direktåtkomst till egna personuppgifter för att möjliggöra utveckling av dessa tjänster både för Vägverket och för länsstyrelserna.

#### **Elektroniskt informationsutlämnande på annat sätt än genom direktåtkomst**

I de fall där länsstyrelserna själva utvecklar IT-baserade lösningar/datorstöd i ärendehanteringssystem där handläggningen kommer att ske helt eller delvis automatiserat finns behov av en reglering som tillåter elektronisk informationsöverföring av personuppgifter mellan myndigheterna. Ett utlämnande som sker på medium för automatiserad behandling torde omfatta utlämnande av uppgifter på en rad olika sätt såsom e-post, cd-rom, direkt överföring av filer via fasta förbindelser i telenät eller annat nätverk eller via Internet. Att uppgifterna lämnas ut på något av de ovanstående sätten betyder att mottagaren kan bearbeta informationen.

Idag finns ingen bestämmelse i LVTR som tillåter elektroniskt utlämnande eller överföring av personuppgifter på ADB-medium för automatiserad behandling utom i de fall där verket i andra specialförfattningar åläggs en sådan skyldighet. Det innebär att verket är förhindrat att tillgodose länsstyrelsens behov av information.

#### **Direktåtkomst till egna uppgifter**

Det pågår ett omfattande arbete med att utveckla förvaltningen i enlighet med regeringens ambition om en e-förvaltning (prop. 1999/2000:86 Ett informationssamhälle för alla). Inom Vägverket pågår ett flertal projekt med utvecklingsarbete på temat 24-timmarsmyndigheten. Arbetet innebär bl.a. att

medborgarna skall kunna få tillgång till individanpassad information samt kunna göra ansökningar och andra rättshandlingar elektroniskt med användarstöd via Internet. En utgångspunkt är användandet av elektronisk legitimation, s.k. e-legitimation för identifiering av en person eller ett företag. Vidare utreds också vilka tjänster m.m. som kan anses lämpliga även som elektroniska tjänster.

Vägverkets arbete med förvaltningsutveckling bygger till stor del på tillgång till olika uppgifter i vägtrafikregistret och verket strävar mot att utöka de tjänster som den enskilde skall kunna använda sig av på Vägverkets hemsida på Internet. En väg som diskuteras är att den enskilde skall kunna logga in och via webben utföra de tjänster som han eller hon vill utföra. Direktåtkomst till uppgifter om sig själv i vägtrafikregistret är en annan service som bör kunna komma ifråga för den enskilde. Med den utformning som LVTR har idag är detta emellertid inte möjligt eftersom åtkomst till egna uppgifter inte kan anses ingå i de verksamheter som nämns i ändamålsparagrafen.

## **6. SAMKÖRNING**

Samkörning, eller sambearbetning, av uppgifter från två register krävde tidigare i princip tillstånd eller författningsstöd, eftersom det vid bearbetningen i praktiken skapades ett nytt register. Personuppgiftslagen utgår emellertid från ett tillståndslöst system varför samkörning inte är särskilt reglerat i lagen. Den behandling som ligger i att två register körs mot varandra är från personuppgiftslagens utgångspunkt tillåten så länge den håller sig inom lagens ramar, bl.a. med avseende på registrens ändamål. Detta utesluter dock inte att skyddet för den personliga integriteten kan motivera att samkörning förbjuds eller på något annat sätt regleras.

Den skrivning som finns i LVTR innebär att det bara är möjligt att samköra uppgifter när uppgifter skall föras till registret. Det finns behov av att få samköra personuppgifter mot uppgifter i vägtrafikregistret utan att uppgifterna förs in registret, inte minst för att ta fram underlag för forskning som har anknytning till vägtrafikområdet.

Verket konstaterar också att de nyare registerförfattningarna inte innehåller någon särskild skrivning om samkörning eller sambearbetning utan tillämpningen sker med stöd av bestämmelserna i PuL.

## **7. RÄTTELSE**

Enligt 11 § LVTR ska bestämmelserna i PuL om rättelse och skadestånd gälla vid behandling av personuppgifter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Idag sker alltså rättelse av uppgifter enligt 28 § PuL. Vägverket är skyldig att på begäran av den enskilde snarast rätt, blockera eller utplåna personuppgifter som behandlats i strid med PuL. För de fall Vägverket inte bifaller en begäran finns enligt 34 § LVTR möjlighet att överklaga beslutet till förvaltningsdomstol. De flesta beslut om ägarbyte sker idag genom automatiserad behandling av uppgifterna. Beslutet kan omprövas inom en viss tid efter beslutet. Begärs inte omprövning inom den angivna tiden står registreringen fast. Det är dock möjligt att med stöd av bestämmelserna i PuL begära rättelse av en uppgift om ägarbyte. Den praxis som utvecklats ifråga om rättelse har

vid tillämpning i hög grad tagit över de materiella bestämmelser som rör anmälan av ägarbyte och den registrering som följer av anmälan. Verket menar att det därför finns skäl att överväga om rättelseskyldigheten skall inskränkas i denna del.

## **8. DATABAS**

När det gäller tillämpningen och dispositionen av bestämmelserna har Vägverket, som tidigare nämnts, granskat andra författningar som rör behandling av personuppgifter inom statlig verksamhet och funnit att LVTR i stor utsträckning avviker från liknande nyare författningar. I LVTR talas om register medan det i stort sett i övriga författningar handlar om behandling av personuppgifter i en databas. Verket menar att det senare uttrycket bättre beskriver det datasystem som används av verket.

Nedan följer en kort redogörelse för databasbegreppet.

Begreppet databas har definierats som en samling uppgifter som med hjälp av automatiserad behandling används gemensamt inom en verksamhet. En uppgift anses gemensamt tillgänglig och därmed utgörande en del av en databas om den registreras och lagras i ett datasystem på ett sådant sätt att tjänstemännen inom en eller flera myndigheter har möjlighet att vid behov och i olika sammanhang – t.ex. i samband med handläggningen av ett ärende – ta del av uppgiften direkt på automatiserad väg.

Det kan konstateras att flera samlingar av personuppgifter i elektronisk form är att se som register i ordets mer egentliga bemärkelse dvs. uppgifter förs in på ett systemiserat sätt efter vissa kriterier och är sökbara endast med särskilda sökord. Det finns därför anledning att inte helt frångå registerbegreppet. Å andra sidan är begreppet inte alltid lämpligt. Inte minst gäller detta datasystem som innefattar elektronisk ärendehantering där inkomna handlingar bildfångas och beslut upprättas med automatiserad behandling för att sedan lagras elektroniskt tillsammans med uppgiftssamlingar av en mer registerartad karaktär. Vad som kan konstateras är att databas rent språkligt har mer naturlig anknytning till automatiserade sammanställningar av uppgifter. Redan detta är ett argument för att den termen är att föredra framför det traditionella registerbegreppet.

Vägverket har vid genomgång av en stor del av de författningar som rör behandling av personuppgifter funnit att databasbegreppet numera används istället för registerbegreppet. Det finns inte heller såvitt känt någon annan registerlagstiftning som innehåller så detaljerade uppgifter om innehållet i databasen som LVTR. Med hänvisning till ovanstående finns det skäl att se över lagstiftningen i denna del.

## **9. UTVECKLINGSANSVAR**

I förarbetena (prop. 2000/01:95) till nuvarande lagstiftning uttalas att Vägverket skall vara ansvarig för det system- och underhållsarbete som är nödvändigt för att upprätthålla kvaliteten i registret. Av 1 kap. 2 § FVTR framgår också att Vägverket svarar för det system- och programmeringsarbete som behövs. De regionala körkorts- och yrkestrafikmyndigheten ansvarar för att uppgifter förs in i registret. I samband med de krav på utveckling av e-tjänster som ställts av regeringen på länsstyrelserna har

framkommit att det råder en viss osäkerhet om hur långtgående åtaganden verket har ifråga om IT-utvecklingsarbetet och det datorstöd som krävs för det. Det finns anledning att utreda denna fråga.

Som tidigare nämnts utvecklar länsstyrelserna, som ett led i att bli en effektiv 24-timmarsmyndighet, egna elektroniska ärendehanteringssystem i vilka personuppgifter som har anknytning till körkort- eller yrkestrafikområdet kommer att behandlas (se ovan under p. 5). Verket anser det nödvändigt att det klargörs i vilken mån de nuvarande reglerna om bl.a. sökbegrepp, gallring, rättelse, skadestånd och utdrag enligt 26 § PuL skall gälla även länsstyrelsernas behandling av personuppgifter i egna fristående ärendehanteringssystem. verksamhet. Detta gäller särskilt i de fall där behandlingen sker delvis eller helt automatiserat med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

## **10. ÖVRIGA PROBLEM**

### **Sökbegrepp**

I ett register kan uppgifter sökas och sammanställas med hjälp av olika sökbegrepp. Olika ord och beteckningar används som sökbegrepp för att ta fram enstaka uppgifter eller sammanställningar av uppgifter ur registret. Vilka sökbegrepp som får användas för att ta fram uppgifter ur ett personregister hos en myndighet har betydelse för frågan om vad som är att anse som allmänna handlingar i registret och vad som därmed kan bli tillgängligt för utomstående. Användningen av registeruppgifter som sökbegrepp kan dock ibland få oönskade konsekvenser. Från början harmlösa uppgifter kan genom sammanställningen framstå som integritetskränkande. Förekomsten av många sökbegrepp kan därför öka risken för integritetsintrång.

För personregister följer av 2 kap. 3 § andra stycket tryckfrihetsförordningen att en myndighet - genom bestämmelser i lag, förordning eller särskilt beslut som grundar sig på lag - kan vara rättsligt förhindrad att använda vissa registeruppgifter som sökbegrepp. Konsekvensen av en sådan begränsning är att varken myndigheten själv eller en enskild kan ta fram information den vägen. Handlingen anses inte förvarad hos myndigheten. Härigenom uppnås ett ökat integritetsskydd men samtidigt en begränsning av registrets användbarhet. Vid bedömning av vilka sökbegrepp som bör vara tillåtna måste en avvägning ske mellan effektivitetskrav och risken för integritetsintrång.

I förordningen (2001:650) om vägtrafikregister finns bestämmelser om vilka sökbegrepp som regeringen tillåtit för sökning i vägtrafikregistret. När det gäller den begränsning som finns av sökbegreppen främst avseende körkorts- och yrkestrafikuppgifter kan konstateras att det idag inte är möjligt för verket att fullgöra vissa myndighets- och sektorsuppgifter. I det sektorsansvar som verket har finns bl.a. krav på uppföljande utvärdering och forskning inom körkorts- och yrkestrafikområdet, något som verket idag inte klarar av att tillhandahålla information för. Det har också varit tillfällen där verket inte kunnat bistå med tillhandahållande av information i samband med regeringsuppdrag skall genomföras.

Bestämmelserna om sökbegrepp bör omarbetas så att de medger verket möjlighet att använda långt fler sökbegrepp än de som finns idag.

#### **Lagens och förordningens disposition**

Ett ytterligare problem som funnits med tillämpningen av både lag och förordning är den blandning av bestämmelser som rör behandlingen av personuppgifter och de materiella reglerna för fordons registrering och brukande. När det gäller annan behandling av personuppgifter än i fordonsregistreringen finns det specialförfattningar såsom körkortslagen och yrkestrafiklagen för vilka ändamål personuppgifter behandlas. Den lagtekniska dispositionen har inneburit att svårigheter att samordna regler om elektronisk överföring av uppgifter till vägtrafikregistret, regler om underrättelseskyldighet, regler om elektronisk anmälan m. m. Verket menar att man bör överväga om inte behandlingen av personuppgifter och den reglering som följer av behandlingen skall föras in i en egen lag. Det medför att de materiella reglerna om brukande och registrering av fordon förs i en egen lag och på så sätt komma att lagtekniskt överensstämma med de speciallagstiftningar inom vägtrafiken som är knutna till vägtrafikregistret.

#### **Ytterligare förordningsändringar**

Delvis som en följd av de tidigare beskrivna problemen i lagen följer tillämpningsproblem i FVTR. Nedanstående uppräknig gör inte anspråk på att vara uttömmande.

I 2 kap. beskrivs vilket registerinnehåll som skall finnas i de olika bilagorna. I varje bilaga finns en punkt som benämns övriga uppgifter och som innehåller de övriga uppgifter som behövs av administrativa skäl vid handläggningen av ett ärende. Till dessa uppgifter kan hänföras alla avgifter som påförs den registrerade med stöd av bl. a. förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet. Behandling, registrering och gallring av dessa uppgifter bör tydliggöras.

I 3 kap. samt i de olika bilagorna finns bestämmelser om bevarande och gallring. Det finns skäl att utreda förhållandet mellan de i förordningen fastställda gallringsbestämmelserna och Riksarkivets gallringsföreskrifter. Ett exempel är då en körkortsinnehavare avlider. Då skall uppgifterna snarast gallras enligt detta kapitel medan körkorts fotografiet enligt Riksarkivets föreskrifter skall bevaras. Frågan bör diskuteras med utgångspunkt i om vissa registreringsdokument skall gallras om den registrerade uppgiften gallras i vägtrafikregistret.

I 4 kap. finns bestämmelser om sökbegrepp. Utöver det finns också bestämmelser om olika former av registerutdrag samt ytterligare bestämmelser om direktåtkomst. I LVTR anges förutsättningarna för direktåtkomst. I förordningen finns en tillämpningsbestämmelse i vilken det framgår att direktåtkomst får medges endast om det utgör en tillåten behandling av personuppgifter enligt PuL. En konsekvens vid tillämpning av dessa bestämmelser är att det medgivande till direktåtkomst som sker med stöd av LVTR skulle kunna återtas med stöd av bestämmelsen i FVTR. Här uppstår en konflikt med mellan bestämmelserna något som bör lösas i samband med översynen.

Det framgår också av en bestämmelse i kapitlet att uppgifter ur vägtrafikregistret får lämnas ut om det följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt. Innebär det att uppgiftslämnadeskyldigheten gäller även om behandlingen inte är i överensstämmelse med ändamålen i LVTR?

Avslutningsvis kan sägas att Vägverket inte har utrett det eventuella behov av förändringar av andra författningar som kan följa på förändringar av lagen och förordningen om vägtrafikregister.

Vägverkets avsikt med denna skrivelse har som tidigare nämnts varit att belysa behovet av en översyn av lagen om vägtrafikregister. Den grundläggande frågan om registrets funktion och ändamål samt vem eller vilka som skall få tillgång till information behöver enligt verkets uppfattning utredas på nytt med utgångspunkt i de nya krav som dagens samhällsutveckling ställer.

Vägverket bistår självfallet med ytterligare information om så önskas.

Ingemar Skogö



# Statens offentliga utredningar 2010

---

## *Kronologisk förteckning*

1. Lätt att göra rätt – om förmedling av brottskadestånd. Ju.
2. Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. Ju.
3. Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. M.
4. Allmänna handlingar i elektronisk form – offentlighet och integritet. Ju.
5. Skolgång för alla barn. U.
6. Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010 – utmaningar för slutförvarsprogrammet. M.
7. Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt målinriktat arbete på tre samhällsområden. IJ.
8. En myndighet för havs- och vattenmiljö. M.
9. Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. Jo.
10. Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. U.
11. Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. Ku.
12. I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. Ku.
13. Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. Fi.
14. Partsinsyn enligt rättegångsbalken. Ju.
15. Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. Ju.
16. Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. IJ.
17. Prissatt vatten? M.
18. En reformerad budgetlag. Fi.
19. Lärling – en bro mellan skola och arbetsliv. U.
20. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. Fi.
21. Bättre marknad för tjänstehundar. Jo.
22. Krigets Lagar – centrala dokument om folkrätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. Fö.
23. Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. N.
24. Avtalad upphovsrätt. Ju.
25. Viss översyn av verksamhet och organisation på informationssäkerhetsområdet. Fö.
26. Flyttningsbidrag och unionsrätten. A.
27. Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen. N.
28. Vändpunkt Sverige – ett ökat intresse för matematik, naturvetenskap, teknik och IKT. U.
29. En ny förvaltningslag. Ju.
30. Tredje inre marknadspaketet för el och naturgas. Fortsatt europeisk harmonisering. N.
31. Första hjälpen i psykisk hälsa. S.
32. Utrikesförvaltning i världsklass. En mer flexibel utrikesrepresentation. UD.
33. Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i samhällskunskap. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. U.
34. På väg mot en ny roll – överväganden och förslag om Riksutställningar. Ku.
35. Kunskap som befrielse? En metanalys av svensk forskning om jämställdhet och skola 1969–2009. U.
36. Svensk forskning om jämställdhet och skola. En bibliografi. U.
37. Sverige för nyanlända utanför flyktingmottagandet. IJ.
38. Muttbrott. Ju.
39. Ny ordning för nationella vaccinationsprogram. S.

40. Cirkulär migration och utveckling – kartläggning av cirkulära rörelsemönster och diskussion om hur migrationens utvecklingspotential kan främjas. Ju.
41. Kompensationstillägg – om ersättning vid försenade utbetalningar. S.
42. Med fiskevård i fokus – en ny fiskevårdslag. Jo.
43. Förundersökningsbegränsning. Ju.
44. Mål och medel – särskilda åtgärder för vissa måltyper i domstol. Ju.
45. Händelseanalyser vid självmord inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten. Förslag till ny lag. S.
46. Utländsk näringsverksamhet i Sverige. En översyn av lagstiftningen om utländska filialer i ett EU-perspektiv. N.
47. Alkoholkonsumtion, alkoholproblem och sjukfrånvaro – vilka är sambanden? En systematisk litteraturoversikt. S.
48. Multipla hälsoproblem bland personer över 60 år. En systematisk litteraturoversikt om förekomst, konsekvenser och vård. S.
49. Förbud mot köp av sexuell tjänst. En utvärdering 1999–2008. Ju.
50. Försvarsmaktens helikopterresurser. Fö.
51. Könsskillnader i skolprestationer – idéer om orsaker. U.
52. Biologiska faktorer och könsskillnader i skolresultat. Ett diskussionsunderlag för Delegationen för jämställdhet i skolans arbete för analys av bakgrunden till pojkars sämre skolprestationer jämfört med flickors. U.
53. Pojkar och skolan: Ett bakgrundsdokument om "pojkkrisen". Översättning på svenska av engelsk rapport: Boys and School: A Background Paper on the "Boy Crisis". + Engelsk rapport. U.
54. Förbättrad återbetalning av studielånen. U.
55. Romers rätt – en strategi för romer i Sverige. IJ.
56. Innovationsupphandling. N.
57. Effektivare planering av vägar och järnvägar. N.
58. Rehabiliteringsrådets delbetänkande. S.
59. Underhållsskyldighet i internationella situationer – Underhållsförordningen, 2007 års Haagkonvention och 2007 års Haagprotokoll + Bilagedel. Ju.
60. Ett utvidgat skydd mot åldersdiskriminering. IJ.
61. Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem. N.
62. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt. Under konstruktion – framtidens e-förvaltning. Fi.
63. EU:s direktiv om sanktioner mot arbetsgivare. Ju.
64. "Se de tidiga tecknen" – forskare reflekterar över sju berättelser från förskola och skola. U.
65. Kompetens och ansvar. S.
66. Barns perspektiv på jämställdhet i skola. En kunskapsöversikt. U.
67. I rättan tid? Om ålder och skolstart. U.
68. Ny yttrandefrihetsgrundlag? Yttrandefrihetskommittén presenterar tre modeller. Ju.
69. Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen. N.
70. Ny struktur för skydd av mänskliga rättigheter. + Bilagor + Lättläst + Daisy. IJ.
71. Sexualbrottslagstiftningen – utvärdering och reformförslag. Ju.
72. Folk rätt i väpnad konflikt – svensk tolkning och tillämpning. + Bilaga 7, Svensk manual i humanitär rätt m.m. Fö.
73. Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar. N.
74. Mer innovation ur transportforskning. N.
75. Gymnasial lärlingsutbildning – utbildning för jobb. Erfarenheter efter två års försök med lärlingsutbildning. U.
76. Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet. N.

# Statens offentliga utredningar 2010

---

## Systematisk förteckning

### Justitiedepartementet

---

- Lätt att göra rätt  
– om förmedling av brottskadestånd. [1]
- Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. [2]
- Allmänna handlingar i elektronisk form  
– offentlighet och integritet. [4]
- Partsinsyn enligt rättegångsbalken. [14]
- Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. [15]
- Avtalad upphovsrätt. [24]
- En ny förvaltningslag. [29]
- Mutbrott. (38)
- Cirkulär migration och utveckling  
– kartläggning av cirkulära rörelsemönster och diskussion om hur migrationens utvecklingspotential kan främjas. [40]
- Förundersökningsbegränsning. [43]
- Mål och medel – särskilda åtgärder för vissa måltyper i domstol. [44]
- Förbud mot köp av sexuell tjänst. En utvärdering 1999–2008. [49]
- Underhållsskyldighet i internationella situationer – Underhållsförordningen, 2007 års Haagkonvention och 2007 års Haagprotokoll + Bilagedel. [59]
- EU:s direktiv om sanktioner mot arbetsgivare. [63]
- Ny yttrandefrihetsgrundlag? Yttrandefrihetskommittén presenterar tre modeller. [68]
- Sexualbrottslagstiftningen – utvärdering och reformförslag. [71]

### Utrikesdepartementet

---

- Utrikesförvaltning i världsklass. En mer flexibel utrikesrepresentation. [32]

### Försvarsdepartementet

---

- Krigets Lagar – centrala dokument om folkrätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. [22]

- Viss översyn av verksamhet och organisation på informationssäkerhetsområdet. [25]
- Försvarsmaktens helikopterresurser. [50]
- Folkrätt i väpnad konflikt – svensk tolkning och tillämpning. + Bilaga 7, Svensk manual i humanitär rätt m.m. [72]

### Socialdepartementet

---

- Första hjälpen i psykisk hälsa. [31]
- Ny ordning för nationella vaccinationsprogram. [39]
- Kompensationstillägg – om ersättning vid försenade utbetalningar. [41]
- Händelseanalyser vid självmord inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten. Förslag till ny lag. [45]
- Alkoholkonsumtion, alkoholproblem och sjukfrånvaro – vilka är sambanden? En systematisk litteraturöversikt. [47]
- Multipla hälsoproblem bland personer över 60 år. En systematisk litteraturöversikt om förekomst, konsekvenser och vård. [48]
- Rehabiliteringsrådets delbetänkande. [58]
- Kompetens och ansvar. [65]

### Finansdepartementet

---

- Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. [13]
- En reformerad budgetlag. [18]
- Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. [20]
- Så enkelt som möjligt för så många som möjligt. Under konstruktion – framtidens e-förvaltning. [62]

### Utbildningsdepartementet

---

- Skolgång för alla barn. [5]
- Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. [10]
- Lärling – en bro mellan skola och arbetsliv. [19]

- Vändpunkt Sverige – ett ökat intresse för matematik, naturvetenskap, teknik och IKT. [28]
- Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i samhällskunskap. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. [33]
- Kunskap som befrielse? En metaanalys av svensk forskning om jämställdhet och skola 1969–2009. [35]
- Svensk forskning om jämställdhet och skola. En bibliografi. [36]
- Könsskillnader i skolprestationer – idéer om orsaker. [51]
- Biologiska faktorer och könsskillnader i skolresultat. Ett diskussionsunderlag för Delegationen för jämställdhet i skolans arbete för analys av bakgrunden till pojkars sämre skolprestationer jämfört med flickors. [52]
- Pojkar och skolan: Ett bakgrundsdokument om pojkkrisen. Översättning på svenska av engelsk rapport: Boys and School: A Backgroundpaper on the "Boy Crisis". + Engelsk rapport. [53]
- Förbättrad återbetalning av studieskulder. [54]
- "Se de tidiga tecknen"  
– forskare reflekterar över sju berättelser från förskola och skola. [64]
- Barns perspektiv på jämställdhet i skola. En kunskapsöversikt. [66]
- I rättan tid? Om ålder och skolstart. [67]
- Gymnasial lärlingsutbildning  
– utbildning för jobb. Erfarenheter efter två års försök med lärlingsutbildning. [75]

#### **Jordbruksdepartementet**

---

- Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. [9]
- Bättre marknad för tjänstehundar. [21]
- Med fiskevård i fokus – en ny fiskevårdsplan. [42]

#### **Miljödepartementet**

---

- Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. [3]
- Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010 – utmaningar för slutförvarsprogrammet. [6]
- En myndighet för havs- och vattenmiljö. [8]
- Prissatt vatten? [17]

#### **Näringsdepartementet**

---

- Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. [23]
- Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen. [27]
- Tredje inre marknadspaketet för el och naturgas. Fortsatt europeisk harmonisering. [30]
- Utländsk näringsverksamhet i Sverige. En översyn av lagstiftningen om utländska filialer i ett EU-perspektiv. [46]
- Innovationsupphandling. [56]
- Effektivare planering av vägar och järnvägar. [57]
- Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem. [61]
- Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen. [69]
- Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar [73]
- Mer innovation ur transportforskning. [74]
- Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet. [76]

#### **Integrations- och jämställdhetsdepartementet**

---

- Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt målinriktat arbete på tre samhällsområden. [7]
- Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. [16]
- Sverige för nyanlända utanför flyktigmottandet. [37]
- Romers rätt – en strategi för romer i Sverige. [55]
- Ett utvidgat skydd mot åldersdiskriminering. [60]
- Ny struktur för skydd av mänskliga rättigheter. + Bilagor + Lätläst + Daisy. [70]

#### **Kulturdepartementet**

---

- Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. [11]
- I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. [12]
- På väg mot en ny roll – överväganden och förslag om Riksställningar. [34]

#### **Arbetsmarknadsdepartementet**

---

- Flyttningsbidrag och unionsrätten. [26]