

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## **Betänkandet Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet (SOU 2010:76)**

### **Inledning**

Betänkandet berör en betydande del av Transportstyrelsens verksamhet och föranleder synpunkter av såväl övergripande karaktär som i detaljer. Remissvaret blir därför förhållandevis omfattande och delas för läsbarhetens skull in i följande delar.

- A) Sammanfattning
- B) Övergripande synpunkter
- C) Synpunkter på lagförslagen
- D) Synpunkter på förordningsförslagen
- E) Övriga synpunkter

### **A) Sammanfattning**

Transportstyrelsen vill inledningsvis uttrycka stor tillfredsställelse med hur utredningen bedrivit sitt arbete och att resultatet är ett väl genomarbetat betänkande. Styrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen. Följande områden tas upp till särskild behandling i detta remissvar.

- Den författningsmässiga renodlingen med en lag för behandlingen av personuppgifter tillstyrks. Förslaget med en särskild lag om registrering av fordon är fullt rimligt men alternativen är inte utredda.
- Vägtrafikdatalagens tillämpningsområde tillstyrks men det finns marginella oklarheter inom väg- och trafiklagstiftningen.
- I det fortsatta lagstiftningsarbetet bör gränsdragningen mellan behandling av personuppgifter i databaser och annan automatiserad behandling klargöras bättre.
- Indelningen i de föreslagna fyra databaserna tillstyrks men tillsynsdatabasen måste utvecklas med beaktande av verksamhetens behov.

- Behandlingen av administrativa och tekniska uppgifter bör omfattas av lagstiftningen.
- Sökbegreppen måste övervägas ytterligare och utökas i vissa avseenden.
- Förslaget att förbjuda viss samkörning avstyrks.
- Den föreslagna ordningen beträffande rättelse och omprövning av uppgift om fordonsägare välkomnas särskilt. Däremot finns tveksamheter i frågan om EU-direktivet möjliggör förslaget om en ändrad skadestandsreglering.

## B) Övergripande synpunkter

### Allmänt

Transportstyrelsen delar utredningens allmänna utgångspunkter för översynen och anser att lagförslaget är väl avvägt med avseende på behovet av information och enskildas integritet. Förslaget bedöms också underlätta en eventuell trafikslagsövergripande utveckling på området. Det verksamhetsområde som är särskilt angeläget att klarlägga mer grundläggande är den tillsyn som Transportstyrelsen utövar. I den delen anser styrelsen att utredningen inte tillräckligt beaktat verksamhetens speciella behov. Det grundläggande resonemanget behöver därför justeras vilket i sin tur medför att regleringen i förordningsförslaget – i vart fall – måste ses över, närmast med avseende på tillsynsdatasens innehåll och på sökmöjligheterna i databasen.

### 6.1 LVTR ersätts av två lagar

Transportstyrelsen delar bedömningen att bestämmelserna om registrering av fordon inte ska sammanföras med bestämmelserna om behandling av personuppgifter. Styrelsen anser också att det förslag som lämnas – med en separat lag om fordonsregistrering – är en fullt rimlig lösning men frågan om det är mer ändamålsenligt att använda sig av en befintlig lag, är inte närmare utredd. Det enda som sägs i betänkandet är att en överföring till fordonslagen (2002:574) inte är något lämpligt alternativ.

Det finns flera förutsättningar som måste vara uppfyllda för att (i första hand) ett motorfordon ska få brukas i trafik, bland annat att fordonet uppfyller de tekniska kraven, att fordonet är registrerat och att det är försäkrat och skatten betald. En lag som samlar samtliga krav i dessa avseenden skulle kunna vara en utgångspunkt men på grund av komplexiteten är detta mer ett teoretiskt tankeexperiment än en realistisk lösning. Däremot finns ett tydligt samband mellan registrering och fordonskatt. Det som talar mot att sammanföra bestämmelserna i dessa ämnen är dock flera, inte minst att myndighetsansvaret är delat. Den kvarstående frågan är därför om registreringsbestämmelserna bör sammanföras med de fordonstekniska bestämmelserna i fordonslagen. Det finns klara kopplingar mellan utrustningskrav och registrering men de är inte särskilt framträdande på lagnivå.

Det är först genom regleringen i förordningar och i myndighetsföreskrifter som sambandet får sin form. En författningsmässig sammanslagning skulle därför i vissa avseenden kunna innebära en förenkling och ett förtydligande. Å andra sidan skulle detta medföra en omfattande förordning med de problem det innebär att få till en bra och överskådlig struktur.

Transportstyrelsen kan inte i detta sammanhang göra den analys som skulle krävas för att avgöra frågan men ser inte heller att en separat lag har några egentliga nackdelar. Av det skälet har styrelsen inga invändningar mot utredningens förslag.

### **7.3 Begreppet databas ska införas**

Transportstyrelsen välkomnar förslaget och delar utredningens resonemang.

### **7.5 Lagens tillämpningsområde**

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att lagen ska tillämpas vid behandling av personuppgifter i verksamhet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet (se även avsnitt 7.5.3 nedan). Frågan är dock om tillämpningen bör avse all behandling eller om lagen i stället ska begränsas till behandlingen i databaserna och således inte omfatta – med hänvisning till illustrationen i avsnitt 7.4 (s. 413) – behandling av *Uppgifter som inte används gemensamt*.

Utgångspunkten är, som anges i avsnitt 7.5.1, att tillämpningsområdet ska begränsas till det som påkallar särskild reglering i förhållande till PUL:s regler. De uppgifter som behandlas inom vägtrafikområdet kan generellt sett inte anse som särskilt integritetskänsliga även om det handlar om en stor mängd personuppgifter. Inom ramen för den totala verksamheten finns naturligtvis personuppgifter som är integritetskänsliga och som därför ska omgärdas av särskilda regler, oavsett om den särskilda registerlagstiftningen eller PUL är tillämplig. I jämförelse med 5 a § PUL, och syftet att åstadkomma en mer missbruksinriktad regleringsmodell, är Transportstyrelsen inte övertygad om att det finns ett integritetsgrundat behov av en reglering utöver PUL i fråga om uppgifter som behandlas utom databaserna. Däremot delar styrelsen uppfattningen att det är viktigt att tillämpningsområdet utformas så tydligt som möjligt för att undvika tolkningsproblem. Styrelsen ser inte heller att tillämpningsområdet i sig skapar några praktiska problem. Det får snarare sägas vara så att de gränsdragningsproblem som uppstår – oavsett lösning – torde vara lättare att hantera inom ramen för utredningens förslag än med ett annat upplägg. Sammantaget tillstyrker Transportstyrelsen därför förslaget.

### 7.5.3 Verksamhet som faller utanför lagens tillämpningsområde

Ramen för lagens tillämpningsområde, som redovisas i föregående avsnitt och som Transportstyrelsen således tillstyrker, innebär att verksamheter rörande normgivning, STRADA och den rikstäckande databasen för trafikföreskrifter (RDT) inte omfattas. Överprövning av länsstyrelsebeslut rörande lokala trafikföreskrifter m.m. skulle kunna ses som en form av tillståndsprövning i vissa fall, men det är en rimlig tolkning att även den verksamheten ligger utanför det reglerade området. Däremot är det betydligt svårare att utifrån den föreslagna lagtexten sluta sig till att Transportstyrelsens dispensprövning i första instans enligt trafikförordningen (1998:1276) inte utgör ”tillstånd”. Detsamma gäller viss övrig verksamhet – även om den är mycket begränsad – såsom dispens enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning och tillstånd enligt förordningen (2004:1169) om vägtransportledare samt godkännanden enligt lagen (2006:418) och förordningen (2006:421) om vägtunnlar. Det som sägs i betänkandet är att verksamhet kopplad till väg- och trafiklagstiftningen inte bör omfattas. Detta bör komma till uttryck i författningstexten, exempelvis att verksamhet avseende *tillstånd* inte omfattar den lagstiftningen. När det gäller vägtunnlar finns dock problemet att den lagstiftningen ska omfattas av *tillsynen* – dock utan att det framgår av förslaget till vägtrafikdataförordning – och att uppgift om säkerhetssamordnare därvid borde tas in i databasen. Sammantaget finns anledning att överväga en klarare gränsdragning i författningstexten.

## 7.13 Bevarande och gallring

Avsnittet ger en god bild av de frågeställningar som uppkommer och visar också på de lagstiftningsmässiga samband som finns mellan PUL, arkivlagen och en särskild registerförfattning.

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning och tillstyrker förslaget. Samtidigt understryks utredningens påpekande att det finns behov av att mer grundligt utreda den specifika regleringen. I det sammanhanget bör den s.k. transaktionshistoriken för fordon, som används i den löpande verksamheten och är viktig för effektiviteten och servicenivån i hanteringen, tas upp till behandling.

Den föreslagna författningsregleringen bedömer Transportstyrelsen formellt sett som riktig men sambanden mellan PUL, arkivlagen och registerlagstiftningen är svårtillgängliga. Slutsatsen att 9 § PUL ska gälla i fråga om bevarande och gallring av personuppgifter som inte är allmänna handlingar, är således svår att dra av författningstexten. I det sammanhanget finns också en koppling till vad som sägs i 8 § andra stycket PUL. Komplexiteten – som knappast kan undvikas – skulle till viss del kunna lösas upp genom att 1 kap. 8 § i vägtrafikdatalagen uttryckligen säger att 9 § första stycket i PUL endast gäller i fråga om uppgifter som inte är allmänna handlingar. Ett förtydligande skulle också uppnås genom att ”offentlighetsprincipen m.m.” i 1 kap. 8 § första stycket 2 ändrades till

”offentlighetsprincipen och bestämmelser om arkivering och bevarande av allmänna handlingar”.

## **7.14 Detaljreglering i förordning och myndighetsföreskrifter**

### *7.14.2 Avgifter*

Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registrering ska i huvudsak finansieras med avgifter; se prop. 2010/11:30. Från den utgångspunkten finns inget att invända mot utredningens förslag med bemyndigande beträffande avgifter för registrering enligt 4 kap. 3 § vägtrafikdatalagen. Lagstiftningen kommer dock i viss mån även att omfatta det som avses med begreppet ärendehandläggning. Det handlar då om prövning av direktåtkomst samt registerutdrag. För att formellt möjliggöra avgiftsuttag i dessa fall bör bemyndigandet i lagen även omfatta ärendehandläggning.

## **8.2 Behandling i databaser och annan automatiserad behandling av uppgifter**

Med förutsättningen att tillämpningsområdet bestäms till all behandling enligt avsnitt 7.5, delar Transportstyrelsen bedömningen att olika regler ska gälla för behandling som sker i en databas respektive i annan verksamhet som omfattas av lagen. Gränsdragningen mellan dessa behandlingar bedömer Transportstyrelsen dock som något mer komplicerad än vad utredningen ger uttryck för. Å ena sidan sägs att ”det inte torde uppkomma några tvivel - - - ” och å andra sidan redovisas en tumregel, som en av flera faktorer (om än den viktigaste), för att avgöra om uppgifter används gemensamt eller inte. Någon exakt gräns kan inte dras, konstateras sammanfattningsvis.

I lagstiftningsärendet rörande polisdatalagen (2010:361) resoneras utförligt i propositionen (2009/10:85) kring vad som är gemensamt tillgängliga uppgifter, bland annat mot bakgrund av den kritik som vissa remissinstanser riktade mot det utredningsförslaget. Exempelvis efterlystes ett avgörande av gränsdragning i lagstiftningsärendet. Regeringen valde dock att följa förslaget – och som beslutades av riksdagen – men efter en utförlig redovisning av skälen för och emot olika lösningar och innebörden av ”gemensamt”.

Gränsdragningsproblemet ska inte underskattas men torde inte kunna lösas i lagstiftningen. Transportstyrelsen efterlyser därför ett mer klarläggande resonemang i det fortsatta arbetet och där frågan – liknande polisdatalagen – belyses utifrån den aktuella verksamheten. För att underlätta tolkningen är det en fördel om det tydligare kan slås fast att den avgörande faktorn är antalet personer som har tillgång till uppgifterna.

### 8.3 Indelning i en fordonsdatabas, en behörighetsdatabas, en tillståndsdatabas och en tillsynsdatabas

#### *Allmänt om indelningen*

Den grundläggande frågan är i vilka databaser en indelning bör ske. Det kan på goda grunder sägas vara en grannlaga uppgift – bland annat för att inte försvåra samkörning mellan databaserna – och den har inte någon given lösning. Indelningen ska i första hand vara ändamålsenlig men också enkel och begriplig i förhållande till myndighetens verksamhet. Från den utgångspunkten delar Transportstyrelsen bedömningen att en indelning i fem databaser enligt det första alternativet inte bör genomföras. Det andra alternativet är däremot gångbart generellt sett.

Ett ytterligare alternativ, som utredningen inte tagit upp och som därför är svårt att föra fram annat än resonemangsvis, är fyra databaser som utgår från objekten fordon, förare, verksamhet och infrastruktur (Fordonsdatabasen, Behörighetsdatabasen, Trafikverksamhetsdatabasen och Infrastrukturdatabasen, exempelvis). Med *Fordon* avses detsamma som i utredningen. *Förarbehörighet* motsvarar också i princip utredningens förslag om behörighet, med en tydlig koppling till den enskilde föraren (således även s.k. förarkort). *Trafikverksamhet* skulle därvid omfatta förslagets tillstånd men även annan verksamhet såsom förvärvsmässig transportverksamhet och besiktningsverksamhet. *Infrastruktur* slutligen anknyter till – i nuläget – vägen och de uppgifter som finns inom det området. I detta alternativ ingår således tillsyn som en delmängd av verksamheten inom respektive databasområde.

Transportstyrelsen anser att frågan skulle tjäna på en något bredare diskussion kring indelningen men kan för den fortsatta analysen godta den indelning som utredningen föreslår. Knäckfrågan är dock huruvida en särskild tillsynsdatabas bör tillskapas eller inte och hur databasen bör konstrueras om indelningsförslaget följs.

Det som talar mot en tillsynsdatabas – oberoende av hur fördelningen sker mellan databaserna – är att den verksamheten ingår som element i de objekt som konstituerar de övriga databaserna, dvs. fordon, behörighet och tillstånd. Från den utgångspunkten brister det i viss mån i logiken. Samtidigt finns det objekt som inte naturligt hör hemma i kvarstående tre databaser. Den optimala lösningen är således svår att finna.

### *Särskilt om tillsynsverksamheten*

Transportstyrelsens tillsynsverksamhet inom vägtrafikområdet är omfattande och berör bland annat

- Tillverkare av fordon och fordonskomponenter
- Vägtunnlar, säkra vägar
- Förarutbildning, förarprovning, yrkesförarkompetensutbildning
- Yrkesmässig trafik, kör- och vilotider, taxiförarlegitimation, biluthyrning
- Marknadskontroll: Produktsäkerhet inom fordonsområdet, buller från utomhusutrustning, motorfordons avgasrening, avgasemissioner från vissa mobila maskiner, motorbränslens kvalitet
- Marknadsövervakning: Fordonsbesiktning.

Den mest fundamentala formen av tillsyn innebär kontroll av att samtliga formella krav är uppfyllda. För att denna tillsyn ska vara effektiv måste den vara riskbaserad. För detta fordras komplexa analyser både av interna och externa data. En ytterligare aspekt av tillsynen är att identifiera individer som uppfyller de formella kraven men som trots detta missbrukar systemet och att sedan vidta åtgärder mot dem. Ett exempel är när fler körkortselever än de som finns inskrivna vid en aktuell institution har examinerats av examinatoreer vid institutionen. För att myndigheten i en sådan situation inte ska rikta misstankar mot oskyldiga är det nödvändigt att de individer som verkligen missbrukar systemet kan identifieras. Det är också nödvändigt att löpande utvärdera i vilken grad systemet av reglering och tillsyn leder till de transportpolitiska målen. Det senare innebär att analysera utfallet och identifiera eventuella systematiska brister.

Ovan nämnda aspekter innebär att analysera data på djupet och ur flera olika perspektiv. Detta sker vanligtvis stegvis. Först kan eventuella avvikelser observeras eller misstänkas och senare kan eventuella problem successivt ringas in och verifieras. För uppgiften krävs datorstöd och tillgång till ursprungsdata som är lagrade i väl strukturerade databaser.

### *Transportstyrelsens synpunkter beträffande tillsynsdatabasen*

För att kontrollera formella krav och för att identifiera avvikelser kan utredningens förslag anses vara tillräckligt. Svårigheterna uppstår när risker, avvikelser och missbruk ska upptäckas, ringas in, beskrivas och verifieras. När så sker är det nödvändigt att söka på ett flertal begrepp i flera olika kombinationer och flera olika steg. I sådana lägen är det inte möjligt att precisera och begränsa sökbegrepp innan en analys påbörjas eftersom de resultat som successivt växer fram styr den fortsatta analysen. Det problemet hör i första hand samman med sökbegreppen (avsnitt 8.6 och 12) men också i det förhållandet att utredningens

förslag till tillsynsdatas i praktiken endast omfattar delar av myndighetens tillsynsverksamhet – dvs. den som utredningen inte funnit möjlig att ta in i någon av de övriga databaserna. Redan här blir syftet med databasen förfelat och den riskerar att uppfattas som just ”det som blev över”. Transportstyrelsen ser två möjliga vägar ur detta problem; antingen slopas tillsynsdatasen eller så utvecklas den på ett sätt som ger skäl för namnet och tillåts omfatta all tillsynsverksamhet.

Med utgångspunkt från de behov tillsynsverksamheten har i dessa avseenden, bedömer Transportstyrelsen det som möjligt att låta tillsynsverksamheten regleras i kvarstående databaser. Även om det rent begreppsmässigt finns vissa avvikelser i att placera ut uppgifterna rörande kör- och vilotider, besiktningssverksamheten, färdskrivarkorten m.m. i övriga databaser, synes det inte oöverstigligt. En bättre lösning är dock att utveckla tillsynsdatasen på så sätt att i princip all tillsynsverksamhet regleras i den. Ett sådant grepp torde inte kräva några avgörande förändringar i den föreslagna lagen. Däremot måste den grundläggande synen på tillsynsverksamhetens behov av datorstöd omprövas utifrån en djupare kunskap om den praktiska verksamheten än vad utredningen synes ha haft och vidare måste regleringen på förordningsnivå ses över för att förverkliga det behovet. Transportstyrelsen kan inte lämna några konkreta förslag i denna del men bistår naturligtvis gärna i det arbete som behövs.

Sammantaget tillstyrker styrelsen förslaget till indelning med de reservationer som framförts beträffande tillsynsdatasen.

#### *Särskilt om färdskrivarkorten*

Enligt utredningens förslag ska uppgifter om färdskrivarkort ingå i tillsynsdatasen. Motivet är att kortet varken har karaktär av en behörighet eller ett tillstånd och därför bör regleras i tillsynsdatasen. Transportstyrelsen godtar förslaget men anser att resonemanget delvis är felaktigt och att det saknas en närmare analys av frågan.

Utredningens terminologi ger intryck av att det endast finns ett slags färdskrivarkort. Det riktiga är således att det finns fyra olika slag av färdskrivarkort enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 – dvs. förarkort, företagskort, verkstadskort och kontrollkort. Förutom regleringen i EU-förordningen finns bestämmelser i 5 kap. i den nationella förordningen 2004:865. Gemensamt är att de ska utfärdas efter prövning (ett slags tillstånd) av Transportstyrelsen, att de har en begränsad giltighetstid och att de kan återkallas. Någon reglerad tillsyn finns inte i fråga om färdskrivarkorten. För den som kör ett fordon med en digital färdskrivare finns krav på innehav av ett förarkort (en slags behörighetshandling). Kortet är personligt och får endast användas på sätt som följer av EU-förordningen. Bestämmelserna är straffsanktionerade.



I fråga om förarkort leder tanken närmare till behörighetsdatabasen än till tillsynsdatabasen. De övriga korten, med verkstadskortet knutet till färdskrivar- eller fordonstillverkare och godkända verkstäder samt kontrollkortet knutet till Polisen och Transportstyrelsen, har däremot ingen naturlig placering i någon av databaserna vilket – utifrån en sammanhållen hantering av färdskrivarkorten – skapar problem. Slutsatsen är att det finns en verksamhetsmässig poäng i att hantera färdskrivarkorten i samma databas och att de också, oavsett slag av kort, är knutna till sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg som omfattas av EU-förordningen 561/2006. Av dessa skäl torde tillsynsdatabasen vara den bästa lösningen.

## 8.5 Vilka uppgifter får behandlas i en databas?

### 8.5.4 Administrativa och tekniska uppgifter

Enligt förslaget ska behandlingen av de personuppgifter som Transportstyrelsen behöver i form av mobiltelefonnummer (för att ge service via SMS) eller e-postadress, ske inom ramen för PUL – med den enskildes samtycke som grund – och inte enligt vägtrafikdatalagen. Vidare sägs att uppgift om mobiltelefonnummer eller e-postadress därmed inte behöver föras in i bilagorna till vägtrafikdataförordningen. Samtidigt innehåller förordningsförslaget, i bilaga 1 under punkt 7, uppgiften ”e-postadress” men motsvarande uppgift finns inte i övriga bilagor.

I denna del finns en oklarhet även om resonemanget i avsnittet, dvs. att PUL ska gälla, torde vara utredningens ställningstagande. Transportstyrelsen delar inte utredningens förslag utan anser att det är mest ändamålsenligt, och klarläggande, att låta de aktuella uppgifterna omfattas av lagens tillämpningsområde och därmed tas in i samtliga bilagor till vägtrafikdataförordningen. Därmed avses inte att enskilda ska avkrävas sådana uppgifter. Det handlar om att behandla mobiltelefonnummer och e-postadress inom lagens tillämpningsområde i de fall uppgifterna lämnas till myndigheten på frivillig grund. Detta bör kunna lösas författningsmässigt.

Transportstyrelsen delar inte heller utredningens förslag att slopa motsvarigheten till den nuvarande bestämmelsen i FVTR avseende administrativa uppgifter. Det handlar då inte om sådana uppgifter som inte längre kan hänföras till registrerade personer – där delar styrelsen utredningens bedömning – utan om det slag av administrativa uppgifter som är just hänförliga till registrerade personer i samtliga databaser. Inom behörighetsdatabasen hör exempelvis statusuppgifter som ”initierad/framställd” grundhandling för körkort, förarbevis och taxiförarlegitimation till den typen av uppgifter och de behövs även fortsättningsvis.

## 8.6 Sökbegrepp

Ändamålen har i utredningens förslag utvidgats i förhållande till nuvarande författning men begränsas i tillämpningen av de föreslagna sökbegreppen. Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att regeringen ska få meddela föreskrifter om vilka sökbegrepp som får användas i databaserna men anser att de begrepp som föreslås i förordningen inte är tillräckliga för myndighetens verksamheter i olika avseenden. I huvudsak gäller det tillsyns- och tillståndsdatabasen. Frågan tas upp i avsnitt 8.10 och inom respektive databas i det följande.

Generellt gäller att samtliga databaser, utom fordonsdatabasen, saknar sökbegrepp för att ta ut obetalda avgifter och för att kunna påminna eller driva in avgifterna. Inom tillsynsområdet kan det dessutom bli problem att debitera den årliga avgiften.

## 8.7 Samkörning

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att det inte finns skäl att reglera de fall där samkörning är tillåten. Varje samkörningsåtgärd kräver att integritetsaspekterna beaktas och övervägs innan beslut om att samköra fattas. Från den utgångspunkten anser Transportstyrelsen att det inte heller finns skäl att kvarbli i det nuvarande, och av utredningen föreslagna, förbudet mot samkörning om syftet med åtkomsten är att komplettera eller kontrollera kund- eller medlemsregister eller om syftet är att göra en s.k. urvalsdragning.

Enligt 9 § förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen får styrelsen sälja uppgifter ur det som i förslaget är fordonsdatabasen. Detta motsvaras av de ändamål som anges i 2 kap. 4 § d och e i lagförslaget. Styrelsen ser inga integritetsproblem med att låta utnyttja tekniken med samkörning inom uppdragsverksamheten.

## 8.8 Direktåtkomst och utlämnande på medium för automatiserad behandling

### 8.8.5 *Direktåtkomst till egna uppgifter*

Transportstyrelsen välkomnar förslaget som öppnar nya möjligheter för att bistå allmänheten med information, exempelvis genom ”Mina sidor”.

### 8.8.6 *Inga regler om utlämnande på medium för automatiserad behandling*

Transportstyrelsen anser att utredningen borde ha gjort en mer detaljerad analys av systemet med *informationsförmedlare*, samt dess förhållande till den s.k. PSIlagen (avsnitt 3.7 och 4.5.1).

PSI-lagen reglerar inte under vilka förutsättningar eller på vilket sätt någon ska få åtkomst till handlingar som en myndighet förfogar över. Lagen innehåller endast bestämmelser om på vilket sätt en myndighet får ställa upp villkor för vidareutnyttjandet av sådana handlingar som någon har fått tillgång till. Det kan därför ifrågasättas om utredningens uttalande (s. 369) om att Transportstyrelsen ska följa PSI-lagens bestämmelser när informationsförmedlare utses är korrekt. Vad som sägs i PSI-lagens förarbeten (prop. 2009/10:175) talar enligt styrelsens uppfattning snarare för motsatsen och själva förfarandet med att tillåta en sådan direkt tillgång till innehållet i vägtrafikregistret som informationsförmedlare har är sannolikt fortfarande oreglerat, även sedan PSI-lagens tillkomst. Det kan därför behöva övervägas om det bör införas särskilda bestämmelser beträffande detta. Frågan bör i vart fall – genom sin direkta koppling till bland annat frågorna om direktåtkomst – lämpligen övervägas närmare i det fortsatta arbetet.

## 8.10 Elektronisk ärendehantering

### 8.10.4 Begränsade sökmöjligheter i ärendehanteringssystem

I myndighetens ärendehanteringssystem, W3D3, finns behov av att söka på andra sökbegrepp än i själva registersystemet. Lagens tillämpningsområde är sådant att i princip alla system inom verksamheten kommer att omfattas. Sökbegreppen är därvid av stor betydelse.

I W3D3 behöver följande sökbegrepp användas inom behörighetsdatabasen förutom person- och organisationsnummer eller namn (del av): Ärendetyper, ärendenummer eller diarienummer, handlingstyper, samordningsnummer, födelsetid, handläggare och id-nummer. Med handlingstyper avses exempelvis *läkarintyg*. Med ärendetyper avses exempelvis *ingripande ej omhändertaget*. Med *id-nummer* avses ett nummer som åsätts handlingen vid inskannandet. I bildfångstsystemet inom fordonsdatabasen behöver användas sökbegrepp såsom registreringsnummer, person- eller organisationsnummer, namn, ärendenummer eller diarienummer, från och till-datum, initialer på handläggare, e-postadress, micronummer och fakturanummer. E-postadress är endast möjlig att använda som sökbegrepp i de fall den enskilde på eget initiativ har uppgett en sådan när handlingen har lämnats in till Transportstyrelsen. En ytterligare genomgång, som inte hunnits med till detta remissvar, behöver göras beträffande tillståndsdata-basen och tillsynsdatabasen.

## 9 Särskilda bestämmelser om fordonsdatabasen

### 9.4.2 Innehållet i fordonsdatabasen

I avsnitt 8.3 föreslår Transportstyrelsen att tillsynsdatabasen, om den behålls, utvecklas och ges en annan ram än i förslaget. I sådant fall kommer även inne-

hållet i fordonsdatabasen att påverkas. Med utgångspunkt från utredningens förslag konstateras att uppdelningen av uppgifter som behandlas i fordons- respektive tillsynsdaten inte är konsekvent. Uppgifter om fordon som enligt förslaget ska behandlas i tillsynsdaten hör rätteligen hemma även i fordonsdatabasen. Detta gäller exempelvis ”Motivering av underkänd besiktning eller orsak till icke slutförd besiktning”.

## 10 Särskilda bestämmelser om behörighetsdatabasen

### 10.4.3 Särskilt om flygcertifikaten

Det skulle i viss mån kunna ses som ett steg i riktning mot en trafikslagsövergripande reglering att behålla den nuvarande registreringen av flygcertifikat och elevtillstånd. Transportstyrelsen delar dock utredningens bedömning och förslag och noterar att behovet av uppgifter täcks med den valda lösningen.

### 10.4.5 Sökbegrepp

Sökbegreppen bör kompletteras med giltighetstid för taxiförarlegitimation – för att klara av 10-årsförnyelse – och namn (del av) i fråga om utländska körkort. Den som har utländskt körkort har inte nödvändigtvis ett person- eller samordningsnummer. Transportstyrelsen kan i ärendehantering identifiera personen utifrån de två angivna parametrarna (namn/del av och körkortsnummer eller motsvarande).

Möjligheten för i första hand banker att kontrollera ID-handling med hjälp av personnummer i kombination med ett körkorts referensnummer och giltighetstid, synes inte omfattas av förslaget till sökbegrepp. Även med avseende på andra informationstjänster finns behov av att se över de föreslagna sökbegreppen.

## 11 Särskilda bestämmelser om tillståndsdatabasen

### 11.4.2 Innehållet i tillståndsdatabasen m.m.

Komplettering bör ske med *certifierad synprövare*. Kopplingen mellan trafikskola och den anställde certifierade synprövaren regleras i de medicinska föreskrifterna, TSFS 2010:125. Vidare bör *yrkesmässig fordonstillverkare* och *registrerad importör* behandlas i databasen.

Sökbegreppen *namn, namn och giltighetstid eller motsvarande benämning* saknas. Dessutom saknas möjlighet att söka på de nya rollerna som redovisas under D) nedan beträffande bilaga 3 och 4. Dessa sökbegrepp bör läggas till för att ”spegla tillstånd” som Transportstyrelsen meddelar och som är kopplat till de roller som är knutna till verksamheten för tillståndet och som inte är tillståndshavaren. Vid rapportering av exempelvis utbildning kontrolleras behörighet. De

undertecknar med sitt namn och myndigheten har inte kännedom om personnummer eller organisationsnummer.

Vidare bör *användningssätt* vara ett giltigt sökbegrepp. Idag begränsas tillhandahållandet av information vid utredningar, forskningsuppdrag och uppdrag från regeringen m.m.

## 12 Särskilda bestämmelser om tillsynsdatabasen

### 12.4.2 Innehållet i tillsynsdatabasen

I avsnitt 8.3 föreslår Transportstyrelsen att tillsynsdatabasen, om den behålls, utvecklas och ges en annan ram än i förslaget. I sådant fall kommer innehållet och sökbegreppen att påverkas. Med utgångspunkt från utredningens förslag bedöms sökbegreppen vara alltför begränsade för att möjliggöra en effektiv verksamhet.

För att kunna följa upp och arbeta riskvärderat i samband med kör- och vilotidskontroller bör sålunda följande sökbegrepp få användas:

- Identitetsuppgifter (fullständigt namn, personnummer eller samordningsnummer och bokföringsadress för den som avses med registreringen, eller, om han eller hon inte är folkbokförd, annan adress i landet)
- Kontrollobjekt (företag som omfattas av bestämmelser om KoV)
- Verksamhetsuppgifter (typ av transport som bedrivs i företaget)
- Fordonsuppgifter (fordons som används på ett sådant sätt att bestämmelserna om KoV är tillämpliga)
- Riskvärdering (utfall och andra uppgifter om kontroller)
  - Uppgifter om överträdelser enligt förordning (2004:865)
  - Uppgifter om överträdelser enligt förordning (1993:185)
  - Uppgifter om överträdelser enligt utländsk dom eller annat likvärdigt avgörande som avses i 5 kap 5 § (1998:490)
  - Uppgifter om ett företags riskvärdering
- Övriga uppgifter (uppgifter som behövs av administrativa skäl för kontroll av KoV i företag.

Transportstyrelsen vill dessutom förutskicka att den tillsynsuppgift som överförs från Arbetsmiljöverket den 1 januari 2011 beträffande lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, torde föranleda ytterligare överväganden i denna del.

### 13.3 Rättelse och skadestånd

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget; se dock avsnitt 13.4.6.

#### 13.4.6 *En ny rättelse- och skadeståndsbestämmelse för uppgift om fordonsägare*

Transportstyrelsen välkomnar särskilt förslaget beträffande rättelse och tillstyrker även i övrigt förslaget om omprövning.

I fråga om skadestånd har styrelsen i sak inget att invända mot den begränsning av möjligheten att få ersättning som utredningen föreslår, dvs. en övergång från närmast strikt ansvar till culpaansvar enligt 3 kap. 2 § skadeståndslagen. Styrelsen anser dock att frågan har fler dimensioner än slutsatsen att den slopade rättelsemöjligheten enligt 28 § PUL skulle resultera i en orimlig ordning med tillämpning av 48 § PUL. Detta gäller i första hand förhållandet till EU-direktivet. Rätten till ersättning regleras i artikel 23 och innebär ett strikt ansvar – med viss begränsning i artikel 24 – till följd av en otillåten behandling. Frågan om förslaget är förenligt med direktivet har inte uttryckligen behandlats i betänkandet och behöver i vart fall övervägas. Även när det gäller den mer övergripande synen på skadeståndets reparativa syfte, saknas en analys av konsekvenserna för enskilda.

### 14.8 Utlämnande av uppgifter om återkallade körkort m.m.

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning men ser samtidigt positivt på det önskemål om uppgifter som Taxiförbundet m.fl. fört fram. Det är därför av intresse att möjligheten till alternativa lösningar tas upp i den fortsatta beredningen.

## C) Synpunkter på lagförslagen

#### 1 *Vägtrafikdatalag*

##### 1 kap. 1 §

Se kommentar till avsnitt 7.5.3.

##### 1 kap. 3 §

Några viktbegrepp finns inte i lagen. Det är således tillräckligt med ”Fordonsbegreppen”.

##### 1 kap. 8 § (m.fl.)

Det finns olika sätt att författningsmässigt uttrycka hela normgivningskedjan med lag, förordning och myndighetsföreskrifter. Ett alternativ är det förslagna – *föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen* – men Transportstyrelsen

anser att *föreskrifter som meddelats med stöd av lagen* är att föredra. Det senare alternativet finns i förslaget till lag om fordons registrering m.m.

### 2 kap. 1 §

Med ”en samling uppgifter” avses såväl personuppgifter som andra uppgifter. Bestämmelsen kan därför läsas så att ändamålen avser samtliga uppgifter. Detta är uppenbarligen inte avsikten, enligt avsnitt 8.4.5, och en tydligare skrivning bör övervägas.

### Övergångsbestämmelser

En allmän civilrättslig princip är att ett skadeståndsfall ska bedömas enligt äldre lag om det inträffat före ikraftträdandet av den nya lagstiftningen, med undantag av processuella regler. Transportstyrelsen är därför inte övertygad om riktigheten i vad som sägs i betänkandet i den frågan. Detta torde i och för sig inte hindra en övergångsbestämmelse enligt förslaget, även om en skadeståndsfråga inte nödvändigtvis väcks hos Transportstyrelsen utan exempelvis hos Justitiekanslern, men en rimligare ordning är i så fall en övergångsbestämmelse av motsvarande slag som när PUL infördes. I sak innebär en sådan bestämmelse det samma som den civilrättsliga principen.

## 2 *Lag om fordons registrering m.m.*

### 6 §

I första stycket 6 ska Vägverket ersättas med Trafikverket.

### 30 §

Avgiftsbemyndigandet bör utformas på motsvarande sätt som i nuvarande 38 § LVTR.

## 7 *Lagen (1972:435) om överlastavgift (m.fl. förslag)*

I ett flertal författningsförslag ändras hänvisningar från *vägtrafikregistret* till *fordonsdatabasen*. Det kan ifrågasättas om det är tillräckligt att ange en viss databas utan referens till aktuella författningen (dvs. vägtrafikdatalagen). Jfr. exempelvis 27 kap. offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

## 20 *Lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter*

I andra stycket talas om Transportstyrelsen *eller någon annan körkortsmyndighet*. Sedan den 1 januari 2010 finns ingen annan körkortsmyndighet än Transportstyrelsen; se 1 kap. 2 § körkortsförordningen (1998:980).

## D) Synpunkter på förordningsförslagen

### 3 *Vägtrafikdataförordning*

#### 4 kap.

I 4 § a) ska registreringsnummer utgå. I d) är hänvisningarna till bilaga och punkt felaktiga. Detsamma gäller hänvisning till punkt i 5 § b).

#### 5 kap.

I 10 § andra stycket saknas *Förnyelse av utländskt körkort*. Enligt körkortsförordning (1998:980) tillkom nya regler i den delen den 1 december 2010.

#### 6 kap.

I 6 § bör *ska* ersättas med *får*, enligt följande förslag ”När Transportstyrelsen ... eller 5 § *får* styrelsen sammanställa uppgifterna ”.....

Innan Transportstyrelsen övertog körkorts- och yrkestrafikfrågorna skickade Transportstyrelsen papper till länsstyrelsen. Hanteringen är något annorlunda i dag än den var tidigare och skrivningen bör spegla den situationen.

### Bilaga 1- 4

#### *Identitetsuppgifter och adressuppgifter*

I bilaga 1 finns en viss struktur för vilka uppgifter som ska antecknas i fråga om ägare. Övriga bilagor har en annan struktur. Dessutom finns det i bilaga 1 reglerat att uppgifter om hemortsförsamling, hemortskommun och hemortslän ska antecknas, medan motsvarande skrivning saknas i bilaga 2.

Bilaga 3 handlar om registrering av uppgifter i tillståndsdaten och när det gäller identitetsuppgifter beskrivs detta på samma sätt som i bilaga 2. När det gäller tillstånd torde det vanligaste vara att registrera uppgifter om juridiska personer och därför behöver den skrivning som finns i bilaga 1 även finnas här. Motsvarande gäller bilaga 4 men där finns det en särskild skrivning om ackrediterade besiktningsorgan.

Systemtekniskt finns det ett gemensamt personregister som används i verksamheten för flera olika ändamål. Av det skälet behöver också dessa uppgifter vara harmoniserade i samtliga bilagor så långt det är möjligt. Samma struktur bör gälla för respektive bilaga.

I bilaga 3 och 4 införs ett antal nya roller (t ex tillståndshavare för trafikskola, bilaga 3). Det är något oklart om de identitetsuppgifter som nämns i punkten A i bilaga 2-4 även syftar på identitetsuppgifter för de som har de olika rollerna i bilaga 3 och 4.



### Bilaga 2

De författningar som hänvisas till under F har i vissa delar förändrats, exempelvis förordning (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter som har ersatts med förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. och 3 kap. i den här sistnämnda förordning har upphävts.

I punkten B (femte stycket) ska Vägverket ersättas med Trafikverket eller – vilket torde vara fallet – stycket utgå eftersom motsvarande finns i sjunde stycket.

### Bilaga 3

Under punkten G – Uppgifter om tillstånd att bedriva utbildning – sägs endast att *Ansökan om ...* ska registreras. Det torde vara viktigt att också föra in beslutet om tillstånd att bedriva utbildning. Själva ansökan registreras i ärendehanteringss databasen, medan beslutet registreras för att vara åtkomligt centralt i databasen.

Under punkten G finns ett antal utbildningar uppräknade. I formell mening finns exempelvis inte någon utbildning som heter ”riskutbildning A”. Hänvisningar borde istället ske till författningstext eller motsvarande, se uppräknade i 2 kap. 11 § vägtrafikdataförordningen.

Under punkten G finns uppgifter som *Ansökan om förordnande om förarprövare* och *Ansökan om att förrätta prov*. Sådana detaljbeskrivningar behövs inte. Däremot saknas – i likhet i vad som nämns ovan i första stycket om utbildning – registrering av beslut om förordnande som förarprövare.

*Risklärare* och *yrkeskompetensbevislärare* i punkten G bör flyttas till H som handlar om godkännande av personal.

Under punkten G ska Vägverket strykas.

Punkten H – Uppgift om godkännande av personal – behöver kompletteras med vissa roller. I utredningsförslaget räknas endast roller upp som är kopplade till lag (1998:493) om trafikskolor. All personal som finns som en följd av andra tillstånd saknas, t ex lärare för utbildning av förare för behörigheten AM (TSFS 2009:12), lärare för utbildning för förarbevis moped klass II, snöskoter och terränghjuling (TSFS 2009:14).

#### 4 *Förordning om fordons registrering m.m.*

##### 1 kap. 1 §

Förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet är numera upphävd.

##### 2 kap.

En helt ny författning bör ha en löpande paragrafnumrering. 7 a och 7 b §§ i förslaget bör således numreras 8 § och 9 §.

##### 3 kap. 4 §

Bemyndigandet bör formuleras ”får meddelas av..”.

## **E) Övriga synpunkter**

### **18.2 Ekonomiska konsekvenser**

#### *18.2.1 Två nya lagar*

Kostnaderna för Transportstyrelsen har i ett övergångsskede beräknats till totalt omkring 20 miljoner kronor. I betänkandet anges att styrelsen uttalat att merparten av dessa kostnader inte täcks av befintliga finansiella ramar. Trots utredningens motsatta bedömning vidhåller Transportstyrelsen sitt uttalande.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad generaldirektör efter föredragning av verksjuristen Bengt Magnusson. Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit direktör Birger Höök, vägtrafikdirektör Birgitta Hermansson-Ylvén, chefsjurist Kristina Nilsson, områdesexperten Kjell-Åke Sjödin och enhetschefen Bengt Sjöo.

Staffan Widlert