



TSG  
2021-1734

# Register för arbetsmaskiner

– förutsättningar för utökad registrering

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg  
Teknik väg

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning	TSG 2021-1734
ISBN	-
Författare	Bremer Pernilla, Svante Törnqvist
Månad År	Oktober 2022

Eftertryck tillåts med angivande av källa.



## Innehåll

<b>INNEHÅLL</b> .....	<b>4</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>8</b>
<b>BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR</b> .....	<b>11</b>
<b>1. FÖRFATTNINGSFÖRSLAG</b> .....	<b>14</b>
1.1 Lag (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister .....	14
1 kap. Allmänna bestämmelser .....	14
2 kap. Förhållandet till annan reglering .....	15
3 kap. Behandling av personuppgifter .....	15
4 kap. Förfarande och överklagande .....	18
5 kap. Straffbestämmelser .....	18
6 kap. Beslut och bemyndiganden.....	18
Övergångsbestämmelser.....	19
1.2 Förordning (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister .....	19
1 kap. Allmänna bestämmelser .....	19
2 kap. Registrering och gallring av uppgifter .....	19
3 kap. Sökning i och utdrag ur arbetsmaskinsregistret .....	20
4 kap. Registrering av arbetsmaskiner .....	21
5 kap. Arbetsmaskinsskylt och registreringsbekräftelse .....	22
6 kap. Avgifter och indrivning.....	22
7 kap. Ändrade förhållanden avseende arbetsmaskiner .....	23
8 kap. Avregistrering av arbetsmaskiner .....	24
9 kap. Straffbestämmelser .....	25
10 kap. Prövningsförfarande och överklagande .....	25
11 kap. Bemyndigande .....	26
Övergångsbestämmelser.....	27
1.3 Bilaga 1 .....	27
1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.....	28
1.5 Förslag till förordning om ändring i förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen .....	29
1.6 Förslag till förordning om ändring i förordning (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov .....	29
<b>2 INLEDNING</b> .....	<b>31</b>
2.1 Bakgrund.....	31
2.2 Klimatpolitiska mål .....	32
2.3 Tidigare rapporter.....	32
<b>3 UPPDRAG, SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR</b> .....	<b>34</b>
3.1 Metod .....	34

3.2 Avgränsningar .....	35
<b>4 BEHÖVS ETT REGISTER FÖR ARBETSMASKINER? .....</b>	<b>35</b>
4.1 Problemanalys .....	35
4.1.1 Problembeskrivning .....	35
4.2 Resultat av dialogmöten .....	38
4.2.1 Offentlig sektor .....	38
4.2.2 Privat sektor .....	40
4.3 Marknadskartläggning .....	40
4.4 Styrmedel för arbetsmaskiner .....	42
4.4.1 Miljözoner och arbetsmaskiner .....	43
4.5 Definition av låg- och nollutsläpp för arbetsmaskiner .....	45
4.6 Behövs ett register för arbetsmaskiner? .....	45
<b>5 INTERNATIONELL UTBLICK .....</b>	<b>48</b>
5.1 Norges register för arbetsmaskiner .....	48
5.2 Ett exempel på miljözoner för arbetsmaskiner .....	50
<b>6 INTERNATIONELLA OCH NATIONELLA REGLER .....</b>	<b>51</b>
6.1 Transportstyrelsens uppdrag .....	51
6.2 Fordonsregistrering .....	51
6.3 Vad är en arbetsmaskin? .....	53
6.3.1 Användning av arbetsmaskiner .....	54
6.3.2 Hur definieras en arbetsmaskin? .....	54
6.3.3 Sammanfattande bedömning/slutsats .....	57
6.4 Besiktning av arbetsmaskiner .....	57
6.4.1 Brandskyddsbesiktning .....	58
6.4.2 Typgodkännande .....	58
6.5.3 Personuppgiftsreglering .....	59
6.5 Maskindirektivet .....	60
6.6 Motorfordonsförsäkringsdirektivet .....	61
<b>7 ETT REGISTER FÖR ARBETSMASKINER .....</b>	<b>63</b>
7.1 Frivilligt eller obligatoriskt register? .....	63
7.2 Privat eller offentligt register? .....	64
7.3 Ska arbetsmaskiner registreras i vägtrafikregistret eller i ett separat register? .....	65
7.3.1 Rättsliga förutsättningar för att inkludera arbetsmaskiner i VTR ..	65
7.3.2 Rättsliga förutsättningar för att registrera arbetsmaskiner i ett separat arbetsmaskinsregister .....	68
7.3.3 Sammanfattande bedömning .....	70
7.4 Vilka arbetsmaskiner bör registreras? .....	71
7.4.1 Bör registreringen av maskiner begränsas vad gäller vikt eller motoreffekt? .....	73
<b>8 UTFORMNING AV ETT REGISTER FÖR ARBETSMASKINER .....</b>	<b>75</b>

8.1 Vem ska ansvara för registret? .....	75
8.2 Vem ansvarar för registreringen i arbetsmaskinsregistret? .....	75
8.3 Vem är personuppgiftsansvarig? .....	76
8.4 Ändamål .....	77
8.4.1 Primära ändamål .....	77
8.4.2 Sekundära ändamål.....	77
8.5 Rättelse och sökning.....	79
8.6 Direktåtkomst .....	79
8.7 Förfarande och överklagande .....	79
8.8 Straffbestämmelser .....	80
8.9 Bemyndigande .....	80
8.10 Obligatorisk registrering och möjligheten till frivillig registrering .....	80
8.11 Vilka uppgifter ska registreras i arbetsmaskinsregistret .....	81
8.11.1 CE-märkning.....	82
8.12 Funktioner i ett register .....	83
8.13 Undantag för arbetsmaskiner registrerade i VTR .....	83
8.13.1 Retroaktiv reglering.....	84
8.13.2 Egendomsskyddet .....	84
8.14 Utländska arbetsmaskiner och tillfällig registrering.....	85
8.15 Registreringsnummer.....	85
8.16 Gallring.....	86
8.17 Leasing och kreditköp med förbehåll om återtaganderätt.....	86
<b>9 TIDSPLAN OCH FINANSIERING AV ETT REGISTER FÖR ARBETSMASKINER .....</b>	<b>87</b>
9.1. När kan registret tas i bruk? .....	87
9.2 Kostnader för ett arbetsmaskinsregister .....	88
9.3 Hur ska registret finansieras? .....	88
<b>10 FÖRSLAGETS KONSEKVENSER .....</b>	<b>90</b>
10.1 Vad är problemet?.....	90
10.2 Vad ska uppnås? .....	91
10.3 Vilka är lösningsalternativen? .....	91
10.3.1 Effekter om ingenting görs.....	91
10.3.2 Alternativ som inte innebär reglering .....	92
10.3.3 Regleringsalternativ .....	92
10.3.4 Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	93
10.3.5 Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrera kostnader? ...	98
10.3.6 Vilka andra kostnader medför regleringen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta? .....	98
10.3.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? .....	100

10.3.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?.....	102
10.3.9 Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen? .....	103
<b>11 FÖRFATTNINGSKOMMENTAR .....</b>	<b>104</b>
11.1 Förslaget till lag (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister .....	104
1 kap. Allmänna bestämmelser .....	104
11.1.2 2 kap. Förhållandet till annan reglering .....	106
11.1.3 3 kap. Behandling av personuppgifter .....	106
11.1.4 4 kap. Förfarande och överklagande.....	113
11.1.5 5 kap. Straffbestämmelser.....	113
11.1.6 6 kap. Beslut och bemyndiganden .....	114
Övergångsbestämmelser.....	114
11.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. ....	115
<b>12 REFERENSER .....</b>	<b>116</b>

## Sammanfattning

Bakgrunden till uppdraget som Transportstyrelsen fick i februari 2021 är i första hand att regeringen ser ett behov av ökade möjligheter till styrning, kontroll och uppföljning för arbetsmaskiner. Naturvårdsverket föreslog 2018 i rapport 6826 om Arbetsmaskiners klimat- och luftutsläpp att Transportstyrelsen skulle få i uppdrag att utreda förutsättningarna för införande av ett register för arbetsmaskiner. Detta då de bedömde att Transportstyrelsen är lämpligast att vara registerhållande myndighet.

### Problemanalys

Många arbetsmaskiner omfattas inte av registreringsplikten. Därför saknas delvis kunskap om dem, till exempel om vilken typ av motorer de har, hur de används och var de kommer ifrån. Utsläppen av växthusgaser från arbetsmaskiner skiljer sig från nästan alla andra sektorer genom att de har ökat de senaste åren. Metoden som används i dag för att beräkna utsläppen från arbetsmaskiner, den så kallade arbetsmaskinsmodellen, är osäker på grund av tillgången på statistik. De osäkra beräkningarna påverkar även beräkningarna för vägtrafiken eftersom de inte stämmer med de nationella bränsleleveranserna.

### Behövs ett register för arbetsmaskiner?

Utifrån miljööndamål och för att förbättra uppföljningen av utsläppen finns behov av att utöka registreringsplikten för arbetsmaskiner. Ett register kommer inte påverka uppfyllandet av de transportpolitiska målen utan det är de klimatpolitiska målen som kan komma att påverkas. Men det finns inte något specifikt mål för arbetsmaskinernas utsläpp.

Det bör också finnas andra fördelar, inom flera områden, med en utökad registreringsplikt:

- **Marknadskontroll** – både Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket ansvarar för marknadskontroll för arbetsmaskiner. Den skulle underlättas av ett register.
- **Besiktning** – enligt Arbetsmiljöverkets regelverk ska lyftanordningar och vissa andra tekniska anordningar besiktas. Ett register skulle kunna underlätta kontroll av genomgången besiktning.
- **Upphandling** – ett register underlättar både kravställande och uppföljning av ställda krav.
- **Styrmedel** – ett register ökar möjligheten till riktade styrmedel för att minska utsläpp från arbetsmaskiner.
- **Stöld, bedrägeriprevention och försäkring** – en marknads-kartläggning, där företag av olika storlekar som använder arbetsmaskiner deltog, visade att tre av fyra företag anser att stöld av arbetsmaskiner är ett stort problem. Trafikförsäkring krävs även för



vissa arbetsmaskiner som inte registreras i VTR, vilket är svårt att följa upp i dag.

- **Säkerhet** – flera aktörer har lyft att ett register skulle gå att använda för kontroll och uppföljning av arbetsmiljö och säkerhet vid användning av arbetsmaskiner.

Många aktörer är positivt inställda till ett register, men en kartläggning visade att det finns en rädsla hos mindre företag för att ett register kommer att leda till extra administration och kostnader. Samma farhåga uttrycks av branschorganisationen LRF Entreprenad, där många småföretag finns.

### **Internationell utblick**

Det enda land som har ett register för arbetsmaskiner är Norge. Registreringen är frivillig och registret drivs av en fristående stiftelse. Registret startades för att försvåra import av maskiner som saknar CE-märkning, för att komma tillrätta med stölder och för att entreprenörer ska kunna visa att deras maskiner uppfyller samtliga krav i upphandling. Det är främst ett ägarskapsregister, men man utreder hur drivmedelsförbrukning kan rapporteras i registret.

### **Internationella och nationella regler**

Det finns inga gemensamma EU-regler om fordonsregistrering eller registrering av arbetsmaskiner utan endast allmänna regler kring registrering av och registreringsbevis för fordon. Den nationella regleringen kring registrering av motordrivna fordon och släpfordon finns bland annat i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning (LFRA). Den definition av arbetsmaskin som vi anser är relevantast att använda när det handlar om registrering av arbetsmaskiner kommer från lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Dock med tillägg av elmotor:

Fordonsbegreppet är centralt i vägtrafiklagstiftningen. Därför är det viktigt att veta vilka arbetsmaskiner som är fordon och vilka som inte är det.

Arbetsmiljöverket ansvarar för maskindirektivet och för föreskrifter om besiktning av vissa maskiner och lyftanordningar och vissa andra tekniska anordningar.

Mobila maskiner saknar krav på typgodkännande för maskiner som helhet. För dessa ska endast förbränningsmotorer typgodkännas, enligt EU-förordning 2016/1628.

## **Ett register för arbetsmaskiner**

Det huvudsakliga ändamålet för att registrera arbetsmaskiner är att få uppgifter om arbetsmaskiners miljöpåverkan. Transportstyrelsen gör i korthet följande bedömning:

- Registret bör vara obligatoriskt för att vara heltäckande. Om registrering är valbart, förbättras inte möjligheterna till styrning, kontroll och uppföljning.
- Ett register bör drivas av en myndighet och inte av en privat aktör.
- Ett separat register bör skapas för arbetsmaskiner, eftersom syfte och ändamål skiljer sig åt mellan VTR och det tänkta arbetsmaskinsregistret.
- Maskiner som väger 1,5 ton och mer bör registreras. Nyttan med registret är beroende av hur stor andel av maskinerna som kommer att registreras. En nedre gräns på 1,5 ton stämmer väl med vilka maskinstorlekar som är viktiga att få med i registret.

## **Utformning av ett register för arbetsmaskiner**

För att undvika dubbelregistrering – att maskiner måste registreras i både VTR och det nya registret – krävs att redan registrerade maskiner undantas från registrering i registret för arbetsmaskiner.

Det kan bli fråga om viss retroaktiv registrering av arbetsmaskiner. Det är viktigt att det finns möjlighet att registrera fler maskiner än dem som omfattas av obligatorisk registrering för att öka nyttan med registret.

Eftersom det huvudsakliga ändamålet med registret hänger ihop med behov relaterade till utsläpp, är uppgifter om utsläppsklass och bränsle givna som utgångspunkt. Uppgift om körtimmar skulle vara önskvärda för utsläppsuppföljningen, men hur en sådan uppgift ska kunna hämtas in måste utredas vidare.

## **Tidsplan och finansiering av ett register för arbetsmaskiner**

Att utveckla ett nytt it-stödsystem för VTR tar en stor del av Transportstyrelsens it-resurser i anspråk. Därför saknas resurser för att utveckla ett arbetsmaskinsregister under den tiden. Vi bedömer att ett nytt arbetsmaskinsregister kan tas i bruk tidigast 2030. Ur det perspektivet är kanske inte Transportstyrelsen den lämpligaste aktören för registret.

Transportstyrelsen förordar en finansiering genom årlig avgift på 150–225 kronor och en skyltavgift i samband med registreringen.

## Begrepp och förkortningar

<b>Begrepp</b>	<b>Förklaring</b>
Arbetsmaskin	Med arbetsmaskin avses i denna utredning traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, industriella maskiner och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och som är försedda med el- eller förbränningsmotor.
Bemyndigande	Tilldelning av befogenhet.
Direktiv (EU)	Ett direktiv är bindande för EU:s medlemsstater avseende det resultat som ska uppnås, men de nationella myndigheterna får bestämma tillvägagångssättet.
Elektrifiering	Att ersätta en tidigare kraftkälla med elkraft eller att utrusta för användning med elektrisk kraft.
Emissioner/utsläpp	Substanser som lämnar en sluten verksamhet och går ut i miljön.
ESR	EU:s ansvarsfördelningsförordning som omfattar de sektorer som inte ingår i EU: S system för handel med utsläppsrätter och reglerar utsläppen för byggnader, jordbruk, avfallshantering, transporter samt småskalig industri.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Förordning (EU)	Har allmän giltighet och är till alla delar bindande och direkt tillämpliga i alla medlemsstater. Används för att införa enhetliga och direkt tillämpliga bestämmelser inom EU.

<b>Begrepp</b>	<b>Förklaring</b>
Hybridisering	Två olika som bildar något nytt. Hybridisering av arbetsmaskiner handlar om att genom en andra drivlina ta tillvara den energi som uppstår vid acceleration och retardation.
Lag, förordning och föreskrift	Sveriges lagar beslutas av riksdagen. De kan innehålla bestämmelser om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får bemyndigande att meddela föreskrift. Förordningar beslutas av regeringen, och det är vanligt att de förtydligar och preciserar det som står i lagar. Föreskrifter författas av myndigheter och är ännu mer detaljerade regler.
Motorfordon	Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.
Motorredskap	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttning av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.
Miljözoner	En åtgärd för att förbättra luftkvalitet i områden. Kommuner kan stänga ute vissa fordon från särskilt miljö känsliga områden. Finns klass 1, 2 och 3.
Nox	Samlingsnamn för kväveoxid och kvävedioxid. Bildas genom att kväve och syre reagerar med varandra vid höga temperaturer, till exempel i förbränningsprocesser.
Koldioxid	Färglös växthusgas som bildas vid fullständig förbränning av kolföreningar i syre.

<b>Begrepp</b>	<b>Förklaring</b>
PM2,5	Partikelmassan för partiklar med en aerodynamisk diameter upp till 2,5 mikrometer.
Typgodkännande	Bevis på att ett fordon uppfyller de tekniska kraven.
Vägtrafikregistret (VTR)	Ett svenskt statligt register som innehåller information om alla civila svenskregistrerade fordon, körkortsinnehavare, tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, felparkeringsavgifter och trängselskatt.
Växthusgas	Både naturliga och konstgjorda gaser som utgör grunden till växthuseffekten genom att absorbera och utstråla infraröd strålning.

## 1. Författningsförslag

### 1.1 Lag (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om arbetsmaskiner i arbetsmaskinsregistret.

Vilka uppgifter som ska registreras i arbetsmaskinsregistret framgår av 2 kap. 1 § förordning (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

**2 §** Lagen gäller inte fordon som omfattas av registreringsplikt enligt 5 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning.

Lagen gäller inte arbetsmaskiner som tillhör Försvarmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt.

Lagen gäller inte lok eller andra järnvägsfordon avsedda för gods eller passagerare.

**3 §** Denna lag gäller vid behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet avseende registrering av uppgifter om arbetsmaskiner i arbetsmaskinsregistret.

Lagen gäller endast om behandlingen är helt eller delvis automatiserad eller om personuppgifterna ingår i eller kommer att ingå i ett register.

Bestämmelserna om personuppgifter i följande paragrafer gäller även vid behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna:

- 3 kap. 1 § om vilka personuppgifter som ska registreras och om gallring,
- 3 kap. 2 § om personuppgiftsansvar,
- 3 kap. 9 §§ om gemensamt tillgängliga uppgifter, och
- 3 kap. 12 § om säkerhetsåtgärder.

**4 §** Med arbetsmaskin avses i denna lag traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, industriella maskiner och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och som är försedda med el- eller förbränningsmotor.

Med en arbetsmaskins ålder avses i denna lag antal år räknat från arbetsmaskinens tillverkningsår.

Övriga termer och uttryck som används i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

**5 §** De arbetsmaskiner som uppfyller definitionen enligt 4 § och har en tjänstevikt på 1,5 ton eller över ska registreras i arbetsmaskinsregistret.

**6 §** De arbetsmaskiner som uppfyller definitionen enligt 4 § men är högst 20 år får oavsett vikt registreras i arbetsmaskinsregistret.

## 2 kap. Förhållandet till annan reglering

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning.

**2 §** Vid behandling av personuppgifter enligt denna lag gäller lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen, om inte annat följer av lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

## 3 kap. Behandling av personuppgifter

### Personuppgifter som ska registreras

**1 §** Transportstyrelsen ska med hjälp av automatiserad behandling registrera personuppgifter för de ändamål som anges i 3, 4 och 5 §§. Uppgiftssamlingen benämns arbetsmaskinsregistret.

Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vilka personuppgifter som ska registreras och om gallring.

### Personuppgiftsansvar

**2 §** Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som sker inom ramen för myndighetens verksamhet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om personuppgiftsbiträden.

### Ändamål

**3 §** Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör arbetsmaskiner om det är nödvändigt för att hantera frågor om arbetsmaskiners registrering och användning samt miljöpåverkan eller därmed sammanhängande frågor.

**4 §** Personuppgifter som behandlas enligt 3 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om arbetsmaskiner som behövs i en verksamhet som stat eller kommun ansvarar för enligt lag eller förordning, när det gäller

1. arbetsmaskiners säkerhet vid användning,
2. krav på arbetsmaskiner vid upphandling
3. kontroll i syfte att motverka stöld och bedrägerier,
4. försvars- eller beredskapsplanering,
5. utsökning eller indrivning, eller
6. tillsyn.

**5 §** Personuppgifter som behandlas enligt 3 § får även, i andra fall än som avses i 4 §, behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om arbetsmaskiner som behövs för försäkringsgivning eller någon annan verksamhet som underlag för prövningar eller beslut.

**6 §** Personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att fullgöra en rättslig skyldighet att registrera eller på annat sätt dokumentera en personuppgift.

**7 §** Personuppgifter som behandlas enligt 3–5 §§ får även behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla information till

1. riksdagen eller regeringen,
2. en annan myndighet eller en enskild, om uppgifterna lämnas med stöd av lag eller förordning, eller
3. en utländsk myndighet, ett EU-organ eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet av uppgifterna sker med anledning av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen eller i enlighet med en internationell konvention som Sverige har tillträtt eller ett av riksdagen godkänt avtal med en främmande stat eller en mellanfolklig organisation.

**8 §** Personuppgifter som behandlas enligt 3–5 §§ får behandlas även för andra ändamål, under förutsättning att uppgifterna inte behandlas på ett sätt som är oförenligt med det ändamål för vilket uppgifterna samlades in.

### **Gemensamt tillgängliga uppgifter**

**9 §** Personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet som rör arbetsmaskiner får göras gemensamt tillgängliga. Uppgifter som endast ett fåtal personer har rätt att ta del av anses inte som gemensamt tillgängliga.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd



av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela närmare föreskrifter om sådana uppgifter.

### **Sökning**

**10 §** Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om sökbegrepp. Vid sökning i personuppgifter som har gjorts gemensamt tillgängliga får det endast användas sökbegrepp som anges i sådana föreskrifter.

Begränsningen i första stycket gäller inte vid sökning i en viss handling.

### **Rättelse**

**11 §** I fråga om en personuppgift om vem som är registrerad ägare till en arbetsmaskin gäller den registrerades rätt till rättelse i artikel 16 i EU:s dataskyddsförordning enbart i den utsträckning som rättelse kan ske utan skada för någon annans rättigheter eller friheter.

Före rättelse av en uppgift om vem som är registrerad ägare till en arbetsmaskin ska Transportstyrelsen ge den som berörs av åtgärden tillfälle att yttra sig. Något yttrande behöver dock inte inhämtas om den som berörs av åtgärden är okänd eller det är uppenbart obehövligt.

### **Säkerhetsåtgärder**

**12 §** Tillgången till personuppgifter ska begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.

Personuppgifter som har behandlats för ändamål som anges i 3–5 §§ ska avskiljas så att tillgången till dem begränsas om de inte längre behövs i Transportstyrelsens löpande verksamhet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela ytterligare föreskrifter om säkerhetsåtgärder till skydd för personuppgifter.

### **Direktåtkomst**

**13 §** Direktåtkomst till personuppgifter hos Transportstyrelsen får endast

1. medges till sådana uppgifter som avses i 3 kap. 1 §,
2. medges för de ändamål som anges i 3 kap. 3–5 §§ och 6–8 §§,
3. avse personuppgifter som har gjorts gemensamt tillgängliga.

Den registrerade får ha direktåtkomst till personuppgifter som rör honom eller henne.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om

1. omfattningen av direktåtkomsten,

2. undantag från första stycket 1, och
3. behörighet och säkerhet vid direktåtkomst.

**14 §** Den som har medgetts direktåtkomst enligt 13 § ansvarar för att tillgången till personuppgifter begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.

#### 4 kap. Förfarande och överklagande

**1 §** Transportstyrelsen prövar frågor och fattar beslut enligt denna lag.

**2 §** Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**3 §** Transportstyrelsens beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte myndigheten beslutar något annat.

#### 5 kap. Straffbestämmelser

**1 §** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder en arbetsmaskin i strid med 1 kap. 5 § döms till penningböter.

Till samma straff döms ägaren, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet inte har gjort vad som skäligen har kunnat krävas för att hindra att arbetsmaskinen användes.

Om en arbetsmaskin ägs eller brukas av ett bolag, en förening, en stiftelse eller någon annan juridisk person, tillämpas bestämmelserna om ansvar i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen eller på den som Transportstyrelsen på begäran har godtagit som ansvarig företrädare för denna.

#### 6 kap. Beslut och bemyndiganden

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om undantag från bestämmelserna i denna lag om plikten att registrera arbetsmaskiner och om användning av dessa. Ett sådant beslut får förenas med villkor.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för registrering och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

**3 §** Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om sökbegrepp.

## Övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2030.
2. Bestämmelsen i 1 kap. 5 § gäller dock inte arbetsmaskiner som är äldre än 3 år vid lagens ikraftträdande.

## 1.2 Förordning (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

**1 §** Denna förordning innehåller bestämmelser som kompletterar lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning.

**2 §** Denna förordning är meddelad med stöd av 6 kap. 2 § i lagen om arbetsmaskiner i fråga om 6 kap. 1–4 §§, 11 kap. 1 § 3 och 4 samt 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

**3 §** Med arbetsmaskin avses i denna förordning traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, industriella maskiner och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och som är försedda med el- eller förbränningsmotor. Övriga termer och uttryck som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

**4 §** Transportstyrelsen är registreringsmyndighet för arbetsmaskinsregistret och ansvarar för det system- och programmeringsarbete som behövs.

**5 §** När en arbetsmaskin registreras i arbetsmaskinsregistret ska Transportstyrelsen underrätta Försvarmakten om registreringen.

### 2 kap. Registrering och gallring av uppgifter

#### Registrering av uppgifter

**1 §** I arbetsmaskinsregistret ska de uppgifter registreras som framgår av bilaga 1. Transportstyrelsen ansvarar för att dessa uppgifter förs in om inte annat följer av andra eller tredje stycket eller av föreskrifter som har meddelats med stöd av 11 kap. 3 §.

Polismyndigheten ska föra in uppgifter om efterlysning av arbetsmaskiner i arbetsmaskinsregistret.

## **Gallring**

**2 §** Uppgifter i arbetsmaskinsregistret gallras i enlighet med vad som föreskrivs i detta kapitel om inte Riksarkivet har meddelat föreskrifter om att uppgifter ska gallras vid en annan tidpunkt eller bevaras.

**3 §** Uppgifter enligt 3 kap. 1 § ska gallras ur arbetsmaskinsregistret 1 år efter att en arbetsmaskin har avregistrerats. Identifieringsnummer ska dock gallras efter 7 år.

Om ägaren till arbetsmaskinen vid denna tidpunkt har obetalda avgifter för arbetsmaskinen, ska uppgifter om maskinen och ägaren gallras när skulden betalats eller när fordringen preskriberats.

## **3 kap. Sökning i och utdrag ur arbetsmaskinsregistret**

### **Sökbegrepp och direktåtkomst**

**1 §** Vid sökning i arbetsmaskinsregistret får de uppgifter som förts in i registret, enligt 2 kap. 1 §, användas som sökbegrepp. Uppgifter om kreditköp med förbehåll om återtaganderätt får dock inte användas.

Även en kombination av sökbegreppen som anges i första stycket får användas.

Vid sökning i arbetsmaskinsregistret för att ta fram en uppgift som behövs i Polismyndighetens eller Säkerhetspolisens verksamhet får del av registreringsnummer användas.

Vid sökning i andra gemensamt tillgängliga uppgifter än i arbetsmaskinsregistret får de sökbegrepp som anges i första stycket användas.

**2 §** Med registerutdrag avses en i särskild ordning framtagna sammanställning av registrerade uppgifter om arbetsmaskiner som mottagits efter en skriftlig begäran och som överförts elektroniskt på det sätt Transportstyrelsen föreskriver. Ett sådant utdrag ska begäras hos Transportstyrelsen. Utdraget får inte innehålla uppgift om personnummer.

**3 §** En användare av arbetsmaskinsregistret som via elektronisk överföring i enlighet med föreskrifter som har meddelats med stöd av 11 kap. 1 § 1 har möjlighet att direkt eller via en informationsförmedlare söka i arbetsmaskinsregistret och där få svar på frågor ska anses ha sådan

direktåtkomst som avses i 3 kap. 13 § lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister

**4 §** Transportstyrelsen får medge en sökande direktåtkomst till personuppgifter i arbetsmaskinsregistret bara om det inte finns hinder mot att lämna ut uppgifterna enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Ett medgivande till direktåtkomst får återtas om det inte längre finns förutsättningar för det eller om det finns någon annan särskild anledning att återta det.

**5 §** En annan användare än en statlig eller kommunal myndighet som medges direktåtkomst får inte beviljas rätt att för sökning i arbetsmaskinsregistret använda andra sökbegrepp än registreringsnummer, identifieringsnummer, personnummer, samordningsnummer eller organisationsnummer.

Transportstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 3 § meddela de ytterligare begränsningar av användningen av sökbegrepp och de andra villkor som behövs.

#### 4 kap. Registrering av arbetsmaskiner

**1 §** En ansökan om registrering ska göras av arbetsmaskinens ägare på det sätt som framgår av föreskrifter som har meddelats med stöd av 11 kap. Den ska innehålla

1. uppgifter om ägarens identitet, och
2. de uppgifter om arbetsmaskinen som behövs för att denna ska kunna säkert identifieras.

Till en ansökan ska i övrigt de handlingar och uppgifter bifogas som Transportstyrelsen föreskriver.

**2 §** När sådana uppgifter har lämnats som anges i 2 kap. 1 § ska arbetsmaskinen registreras. Registrering får dock vägras om arbetsmaskinen är efterlyst.

**3 §** Transportstyrelsen ska i samband med registreringen av en arbetsmaskin tilldela den ett registreringsnummer.

Transportstyrelsen ska utfärda ett registreringsnummer för varje registrerad arbetsmaskin om det inte av särskilda skäl är obehövligt.

Ett registreringsnummer ska bestå av 5 siffror följt av en bokstav.

**4 §** En registreringsbekräftelse ska utfärdas efter ansökan från arbetsmaskinens ägare på det sätt som Transportstyrelsen föreskriver.

## 5 kap. Arbetsmaskinsskylt och registreringsbekräftelse

**1 §** När en arbetsmaskin har registrerats ska Transportstyrelsen tillhandahålla ett registreringsnummer på en arbetsmaskinsskylt, på det sätt som Transportstyrelsen föreskriver.

**2 §** En registrerad arbetsmaskin får bara användas om den är försedd med en arbetsmaskinsskylt i föreskriven ordning.

**3 §** På en arbetsmaskin ska arbetsmaskinsskylten placeras baktill.

Om det medför en avsevärd olägenhet att ha skylten baktill, får den placeras på någon annan lämplig plats.

Arbetsmaskinsskylten ska vara väl synlig och hållas i sådant skick att den lätt kan avläsas. Under färd ska last eller annat placeras så att skylten går att avläsa.

**4 §** Om en arbetsmaskinsskylt har förstörts, förkommit, förändrats eller av annan anledning inte lämpligen kan användas, får arbetsmaskinens ägare eller förare ansöka om en ersättningsskylt hos Transportstyrelsen eller Polismyndigheten.

## 6 kap. Avgifter och indrivning

**1 §** För varje arbetsmaskin som registrerats ska en årlig arbetsmaskinsregisteravgift tas ut.

**2 §** Den som när avgiften ska tas ut är antecknad som ägare till arbetsmaskinen i arbetsmaskinsregistret är skyldig att betala avgift enligt 1 §. Arbetsmaskinsregisteravgiften tas ut första gången i samband med att arbetsmaskinen registreras. Därefter tas avgiften ut årligen den månad som arbetsmaskinen först registrerades.

**3 §** För en registrerad arbetsmaskin ska en skyltavgift tas ut för varje skylt. Avgiften tas ut när arbetsmaskinen registreras första gången och när ansökan om ersättningsskylt gjorts enligt 5 kap. 4 §.

Den som när avgiften ska tas ut är antecknad som ägare till arbetsmaskinen i arbetsmaskinsregistret är skyldig att betala avgiften.

**4 §** Om en sådan avgift, enligt 1 eller 3 §§, inte betalas i rätt tid, ska avgiften lämnas för indrivning. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229). Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken. Överklagande av beslut inverkar inte på skyldigheten att betala avgiften.

## 7 kap. Ändrade förhållanden avseende arbetsmaskiner

**1 §** Om en arbetsmaskin har bytt ägare, ska den registrerade ägaren och den som har förvärvat arbetsmaskinen anmäla ägarbytet till Transportstyrelsen.

**2 §** Den nya ägaren ska registreras från och med den dag som anges i anmälan. Om anmälan inte har kommit in till Transportstyrelsen inom 10 dagar från den angivna dagen för ägarbytet, ska den nya ägaren registreras först från och med den dag anmälan kom in.

**3 §** En anmälan om att en ny ägare ska registreras för en arbetsmaskin ska göras på det sätt som Transportstyrelsen föreskriver. En anmälan ska innehålla

1. den registrerade ägarens namn,
2. identitetsuppgifter för den som ska registreras som ägare,
3. arbetsmaskinens registreringsnummer,
4. uppgift om dag för ägarbytet, och
5. övriga uppgifter om arbetsmaskinen som kan behövas för att den ska kunna identifieras.

**4 §** Transportstyrelsen får vägra att registrera ett ägarbyte om arbetsmaskinen är efterlyst eller tagen i beslag.

### **Kreditköp och leasing**

**5 §** I en anmälan om ägarbyte ska det i förekommande fall anges att en näringsidkare i sin yrkesmässiga verksamhet har överlåtit arbetsmaskinen genom kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller har upplåtit fordonet med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst 1 år. I det förstnämnda fallet ska uppgift lämnas om slutdatum för den förbehållna återtaganderätten.

**6 §** Om en arbetsmaskin har förvärvats eller innehas på det sätt som anges i 8 §, ska den som enligt registret har förbehållit sig rätt att återta arbetsmaskin respektive den som enligt registret har upplåtit nyttjanderätten ges möjlighet att yttra sig över en anmälan om ägarbyte.

Har återtaganderätt förbehållits ska yttrandet avse uppgiften om att denna rätt har förbehållits kreditgivaren. Har nyttjanderätt upplåtits på det sätt som anges i första stycket ska yttrandet avse registrering av en ny ägare till arbetsmaskinen.

**7 §** Om ett förbehåll om återtaganderätt har upphört eller om slutdatumet har ändrats, ska den som enligt registret har förbehållit sig rätt att återta arbetsmaskinen genast anmäla ändringen till Transportstyrelsen. Detsamma

gäller om förbehållet om återtaganderätt har överlåtit. I det senare fallet ska identitetsuppgifter lämnas om den som har förvärvat förbehållet om återtaganderätt.

Om kreditköparen begär att uppgiften om att arbetsmaskinen omfattas av ett förbehåll om återtaganderätt ska tas bort, ska den som enligt registret har förbehållit sig rätt att återta arbetsmaskinen ges möjlighet att yttra sig över begäran.

**8 §** Om den som enligt registret har förbehållit sig rätt att återta arbetsmaskinen motsätter sig att en uppgift om kreditköp med förbehåll om återtaganderätt tas bort, ska uppgiften stå kvar. Om arbetsmaskinen innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst 1 år, får en ny ägare registreras bara om den som har upplåtit nyttjanderätten går med på att ägarbytet registreras.

## 8 kap. Avregistrering av arbetsmaskiner

**1 §** En arbetsmaskin ska avregistreras efter det att den registrerade ägaren till Transportstyrelsen har gjort en fullständig anmälan på maskinens registreringsbekräftelse, om inte något annat framgår av föreskrifter som har meddelats med stöd av 11 kap. 1 § 5, och

1. ägaren visar att arbetsmaskinen har förstörts eller att någon annan åtgärd har vidtagits som gör det sannolikt att maskinen inte längre kommer att användas,

2. arbetsmaskinen har registrerats i det militära fordonsregistret enligt militärtrafikförordningen (2009:212), (2019:370) om fordons registrering och användning har beviljats för ett fordon som inte är nytt eller det visas att fordonet på något annat sätt varaktigt har förts ut ur landet, eller

3. ägaren har förlorat arbetsmaskinen genom brott och den inte har anträffats inom 2 år därefter.

En arbetsmaskin som registrerats enligt 1 kap. 5 § lagen (20XX:XX) om arbetsmaskiner, får avregistreras när den är 20 år eller äldre efter det att den registrerade ägaren till Transportstyrelsen har gjort en fullständig anmälan på maskinens registreringsbekräftelse, om inte något annat framgår av föreskrifter som har meddelats med stöd av 11 kap. 1 §.

**2 §** För att en anmälan om avregistrering enligt 1 § ska vara fullständig krävs att något av följande har kommit in till Transportstyrelsen:

1. arbetsmaskinens registreringsskyltar, eller

2. en skriftlig anmälan om att registreringsskyltarna har förstörts eller förkommit på något annat sätt.



**3 §** Ägaren till en frivilligt registrerad arbetsmaskin, enligt 1 kap. 6 § lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister, får dock på egen begäran anmäla avregistrering av en arbetsmaskin genom en fullständig anmälan på arbetsmaskinens registreringsbekräftelse.

**4 §** En arbetsmaskin får avregistreras även om en anmälan enligt 1 och 2 §§ inte har gjorts om Transportstyrelsen

1. får veta att någon av de händelser som avses i 1 § första stycket har inträffat, eller

2. annars har anledning att anta att arbetsmaskinen inte längre finns i behåll.

**5 §** En arbetsmaskin ska avregistreras från och med den dag en fullständig anmälan om avregistrering har kommit in till Transportstyrelsen. Om en arbetsmaskin avregistreras enligt 3 §, gäller avregistreringen från och med den dag beslutet meddelades.

## 9 kap. Straffbestämmelser

**1 §** Till penningböter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar en arbetsmaskin i strid med 5 kap. 2 och 3 §§.

Till samma straff döms ägaren av en arbetsmaskin, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas för att hindra att arbetsmaskinen brukades.

Den som innehar en arbetsmaskin med nyttjanderätt för obestämd tid eller för en bestämd tid som understiger 1 år och har befogenhet att bestämma om föraren av arbetsmaskinen eller anlitar någon annan förare än den som ägaren har utsett döms i ägarens ställe enligt andra stycket.

## 10 kap. Prövningsförfarande och överklagande

### Beslutsmyndigheter

**1 §** Transportstyrelsen prövar frågor och fattar beslut enligt denna förordning. Den myndighet som enligt bestämmelserna i denna förordning eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen ska föra in uppgifter i arbetsmaskinsregistret fattar dock de beslut som behövs med anledning av den handläggningen.

### Omprövning av beslut

**2 §** Transportstyrelsen får efter omprövning ändra ett beslut som har fattats automatiserat. En begäran om omprövning av ett sådant beslut ska göras skriftligen och ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom 1 år från dagen

för beslutet. Ett beslut som har fattats automatiserat får också omprövas på initiativ av Transportstyrelsen inom 2 månader från dagen för beslutet.

**3 §** Bestämmelser om ändring av beslut i andra fall än som avses i 2 § finns i 37–39 §§ förvaltningslagen (2017:900).

### **Inhibition**

**4 §** Ett beslut enligt denna förordning gäller omedelbart, om inte beslutsmyndigheten beslutar något annat. Beslutsmyndigheten får bestämma att ett beslut som ska omprövas tills vidare inte ska gälla (inhibition).

### **Överklagande**

**5 §** I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Ett beslut om registrering av uppgifter enligt 2 kap. får inte överklagas.

Ett beslut som har fattats automatiserat får inte överklagas innan beslutsmyndigheten har omprövat det enligt 2 §. Ett överklagande av ett sådant beslut innan beslutsmyndigheten har omprövat det ska anses som en begäran om omprövning enligt nämnda bestämmelse.

## **11 kap. Bemyndigande**

### **Verkställighet och avgifter**

**1 §** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. verkställigheten av lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister och denna förordning,
2. vilka handlingar och uppgifter som ska bifogas en anmälan eller ansökan och på vilket sätt dessa ska överföras till myndigheten enligt denna förordning,
3. storleken på de avgifter som avses i 6 kap. 1 och 3 §§ och hur de ska tas ut,
4. avgifter för ärendehandläggning enligt lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
5. undantag från kravet i 7 kap. 3 § och 8 kap. 1 § på att en anmälan om ägarbyte respektive avregistrering ska ske på arbetsmaskinens registreringsbekräftelse.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om registreringsbekräftelser, utformningen av arbetsmaskinsskyltar och om förfarandet i de avseenden som regleras i denna förordning.

**2 §** Försvarsmakten får meddela föreskrifter om begränsningar av Transportstyrelsens uppgiftsskyldighet enligt 1 kap. 5 §.

### **Direktåtkomst**

**3 §** Transportstyrelsen får i enskilda fall besluta om anslutning till arbetsmaskinsregistret för direktåtkomst. För en användare som medges direktåtkomst till personuppgifter i arbetsmaskinsregistret får Transportstyrelsen meddela de ytterligare begränsningar av användningen av sökbegrepp, utöver dem som anges i 3 kap. 5 §, och de övriga villkor som behövs.

### **Övergångsbestämmelser**

1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2030.

## **1.3 Bilaga 1**

### **1. Identitetsuppgifter ägare**

- Antal ägare
  - Nuvarande och föregående ägare
  - Identitetsuppgifter
- Ifråga om ägare  
Fullständigt namn eller företagsnamn

Personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande

För fysisk person: folkbokföringsadress och, i förekommande fall, en särskild postadress som är anmäld hos Skatteverket eller, om han eller hon inte är folkbokförd i Sverige, en annan adress i landet

För juridisk person: adress i landet

### **2. Arbetsmaskinsuppgifter**

- Tillverkare
- Fabrikat

- Tillverkningsår
- Modell/maskintyp
- Identifieringsnummer
- Registreringsnummer
- Tjänstevikt
- Motoreffekt
- Effektnorm
- Lyftanordning

### **3. Miljö**

- Bränsletyp
- Konfiguration eldrift
- Utsläppsklass

### **4. Allmänna uppgifter**

- Avgifter
- Avregistrering
- Efterlysning
- Kreditköp med förbehåll om återtaganderätt
- Leasing

### **5. Administrativa uppgifter**

- Uppgifter som behövs av administrativa skäl vid handläggningen av frågor eller ärenden som rör arbetsmaskiner

## **1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.**

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **2 §**

Under indrivningen gäller bestämmelserna i 7 kap. 14 § utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten samt för fordringar som påförts enligt bestämmelserna i

1. lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
3. vägtrafikskattelagen (2006:227),
4. lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

5. lagen (1994:419) om brottsofferfond,
6. skatteförfarandelagen (2011:1244),
7. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
8. 19 kap. socialförsäkringsbalken,
9. lagen (2004:629) om trängselskatt,
10. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg.
10. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg, *eller*
11. lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister.

### 1.5 Förslag till förordning om ändring i förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Härigenom föreskrivs att 5 § förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 5 §

Transportstyrelsen ska svara för

1. register över järnvägsfordon,
2. luftfartygs- och inskrivningsregistret,
3. fartygs- och sjömansregistret,
4. registrering av avtal om båtbyggnadsförskott,
5. vägtrafikregistret,
6. databasen över olyckor och personskador i trafiken, *och*
7. arbetsmaskinsregistret.

### 1.6 Förslag till förordning om ändring i förordning (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov

Härigenom föreskrivs att 20 § förordning (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 20 §

Försvarsmakten ska underrätta Transportstyrelsen när fordon som är registrerade i vägtrafikregistret upptas i eller avförs ur registret

Försvarsmakten ska underrätta Transportstyrelsen när fordon som är registrerade i vägtrafikregistret *eller i arbetsmaskinsregistret*

enligt 10 § första stycket.

Transportstyrelsen ska till  
Försvarmakten anmäla sådana  
förändringar beträffande ett uttaget  
fordon som kan ha betydelse för  
uttagningen.

upptas i eller avförs ur registret  
enligt 10 § första stycket.

Transportstyrelsen ska till  
Försvarmakten anmäla sådana  
förändringar beträffande ett uttaget  
fordon *eller uttagen arbetsmaskin*  
som kan ha betydelse för  
uttagningen.

## 2 Inledning

I februari 2021 fick Transportstyrelsen i uppdrag att analysera förutsättningarna för att utveckla registerföringen av arbetsmaskiner. Bakgrunden till uppdraget är i första hand att regeringen ser ett behov av ökade möjligheter till styrning, kontroll och uppföljning. I fokus står arbetsmaskinernas utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och hur dessa utvecklas över tid. I andra hand ser regeringen också att ett register för arbetsmaskiner skulle ge ökade möjligheter till kontroll av CE-märkning och av besiktning enligt arbetsmiljölagsstiftning samt till kontroller av brottsförebyggande myndigheter.

I dagsläget har ingen myndighet helhetsansvaret för arbetsmaskiner, utan ansvaret är utspritt på många myndigheter: Arbetsmiljöverket, Energimyndigheten, Jordbruksverket, Naturvårdsverket, Skogsstyrelsen, Trafikverket och Transportstyrelsen.

### 2.1 Bakgrund

I arbetet med färdplan 2050 (strategin för att uppnå visionen om att Sverige inte har några nettoutsläpp av växthusgaser 2050) uppmärksammades arbetsmaskinernas utsläpp av koldioxid och deras påverkan på miljön. I SOU 2016:47 slogs också fast att det behövs insatser för att klimatanpassa arbetsmaskiner

- för att nå målet om utsläppsminskning till 2045
- för att Sverige bör verka för att koldioxidkrav införs på motorer till arbetsmaskiner inom EU.

Genom EU-gemensamma krav kan utvecklingen mot mer energieffektiva maskiner drivas på.

Det saknas ett sammanhållet arbete som kan ligga till grund för att på sikt få till EU-reglering som ställer krav på utsläpp av växthusgaser och/eller energieffektivitet för arbetsmaskiner som sätts på marknaden. Ett flertal studier har visat att det saknas ett samlat myndighetsansvar för arbetsmaskiner.<sup>1</sup> I miljömålsberedningen framhålls därför att det bland myndigheter finns behov av att tilldela ett sådant samordningsansvar. I det kan ingå att samordna insatser för en omställning till hållbarare arbetsmaskiner, till exempel beträffande buller, emissioner och klimatpåverkan. Inom ett sådant samordningsansvar kan det också ingå att bidra till att utveckla metoder och system för mätning och redovisning av bränsleförbrukning samt att förbättra tillgången till statistiska uppgifter.

---

<sup>1</sup> Se rubrik ”Tidigare rapporter”.

## 2.2 Klimatpolitiska mål

Sveriges riksdag har antagit 16 nationella miljömål.<sup>2</sup> Bland dessa finns målen *Frisk luft* och *Begränsad klimatpåverkan*. Frisk luft är definierat som att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Begränsad klimatpåverkan definieras som att halten av växthusgaser i atmosfären enligt FN:s ramkonvention för klimatförändringar ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.

Enligt EU:s taktidirektiv är varje medlemsland ålagt att minska utsläppen av fem olika föroreningar med en viss procentsats till 2020 och 2030 jämfört med 2005.<sup>3</sup>

Riksdagen fattade i juni 2017 beslut om ett klimatpolitiskt ramverk.<sup>4</sup> Detta innebär bland annat nya långsiktiga mål för de svenska utsläppen av växthusgaser. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Utsläppen i Sverige i ESR-sektorn bör senast år 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990.<sup>5</sup> År 2040 ska de vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. Växthusgasutsläpp från arbetsmaskiner ligger i ESR och ingår således i utsläppsmålet 2020, i etappmålen till 2030 och 2040 liksom i det långsiktiga målet till 2045. Det finns dock inte något specifikt mål för arbetsmaskinernas utsläpp och de ingår inte i etappmålet för inrikes transporter.

## 2.3 Tidigare rapporter

Det har publicerats ett flertal rapporter som behandlar situationen med arbetsmaskiner. I flera av dem lyfts behovet ett register för arbetsmaskiner av olika orsaker. Rapporterna presenteras översiktligt under den här rubriken.

Redan i en rapport från Trafikverket från 2012 slog man fast att användningen av arbetsmaskiner står för en stor del av koldioxidutsläpp men att ett klimatmål för arbetsmaskiner saknas. Bristen på ett samlat ansvar för maskinerna skulle kunna vara en orsak till att ett klimatmål saknas. Syftet med rapporten var att belysa vilka möjligheter som finns för att minska klimatutsläppen för arbetsmaskiner och vilken potential som

---

<sup>2</sup> Sveriges miljömål - Sveriges miljömål (sverigesmiljomal.se).

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar.

<sup>4</sup> Proposition 2016/17:146.

<sup>5</sup> ESR är EU:s ansvarsfördelningsförordning som omfattar de sektorer som inte ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter och reglerar utsläppen från byggnader, jordbruk, avfallshantering, transporter samt småskalig industri.



finns i dem. I rapporten kom man till exempel fram till att det är viktigt att utveckla goda mät- och redovisningsmetoder för bränsleförbrukning.<sup>6</sup>

2017 kom en rapport om fossilfrihet för arbetsmaskiner. Den finansierades av Energimyndigheten. Här studerades arbetsmaskinernas utsläpp av växthusgaser, och tänkbara styrmedel som kan bidra till att utsläpp minskar analyserades. Syftet med studien har i första hand varit att identifiera styrmedel för att åstadkomma en elektrifiering och hybridisering av arbetsmaskiner. De maskiner som varit i fokus är hjullastare, traktorer, truckar, grävmaskiner, skördare och skotare, eftersom dessa var de vanligaste då.<sup>7</sup> I andra hand har syftet varit att studera generella utsläppsminskningar genom exempelvis biodrivmedel och olika hjälpmedel för sparsam körning.

Ett problem som man pekade på när det gäller upphandlingskrav var att det är svårt att formulera sådana, eftersom det saknas officiella mätvärden för bränsleförbrukning för arbetsmaskiner<sup>8</sup>

2018 kom Naturvårdsverkets rapport om arbetsmaskiners klimat och luftutsläpp. I rapporten gör Naturvårdsverket bedömningen att det finns tydliga skäl för en skärpt styrning mot minskade klimat- och luftutsläpp från arbetsmaskiner. Bedömningen görs mycket på grund av att utsläppen för arbetsmaskiner har ökat samtidigt som Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser har minskat. Arbetsmaskiner är en stor källa till utsläpp av kolmonoxid (33 procent av de totala svenska utsläppen) och sot (27 procent av de totala utsläppen).<sup>9</sup>

Det saknas systematisk insamling av data för utsläppsberäkningar och registeruppgifter för en stor del av arbetsmaskinerna. För att utveckla utsläppskartläggningen och förbättra styrningsmöjligheterna föreslog Naturvårdsverket inrättandet av ett register för arbetsmaskiner av motorredskap klass I och II med tjänstevikt över 1,5 ton. En annan orsak till förslaget är att förbättra kommuners och myndigheters möjligheter att ställa miljökrav på arbetsmaskiner och bränslen vid entreprenadupphandlingar.

Beräkningen av utsläpp från arbetsmaskiner är helt modellbaserad, vilket medför stora osäkerheter i data. Osäkerheterna rör bland annat

- hur användningen av olika arbetsmaskiner fördelas mellan olika sektorer
- hur drivmedelsanvändning ser ut för olika arbetsmaskiner och sektorer
- hur väl emissionsfaktorerna stämmer överens med verkliga utsläpp.<sup>10</sup>

<sup>6</sup> Arbetsmaskiners klimatpåverkan och hur den kan minska – Trafikverket 2012.

<sup>7</sup> Fossilfrihet för arbetsmaskiner WSP 2017, sid .13.

<sup>8</sup> Fossilfrihet för arbetsmaskiner WSP 2017.

<sup>9</sup> Naturvårdsverket, rapport 6826 april 2018, sid. 6.

<sup>10</sup> Naturvårdsverket, rapport 6826 april 2018, sid. 14.

### 3 Uppdrag, syfte och frågeställningar

I februari 2021 fick Transportstyrelsen i uppdrag att analysera förutsättningarna för att utveckla registerföringen av arbetsmaskiner. Om registerföring visar sig vara lämplig, ska Transportstyrelsen föreslå hur en utvidgad registreringsplikt utformas och finansieras.

Uppdraget inkluderar att beräkna kostnader och finansiering för att utvidga registreringsplikten för arbetsmaskiner.

Följande frågeställningar har varit centrala som utgångspunkt i uppdraget:

- Finns det behov av ett register för arbetsmaskiner?
- Ska registrering vara obligatoriskt eller frivilligt?
- Vilka maskiner bör omfattas?
  - Vilka uppgifter bör registreras?
  - Vem registrerar uppgifterna?
- Ska registret vara separat eller del av vägtrafikregistret?
- Finansiering: vad kostar det och för vem?

#### 3.1 Metod

Arbetsgruppen startade arbetet med att utreda behovet av samt för- och nackdelar med att skapa ett register för arbetsmaskiner. Sedan gick vi vidare till att utreda om registreringen bör vara frivillig eller obligatorisk och om registret bör vara en del av vägtrafikregistret (VTR) eller vara separat. Vi har också utrett för vilka maskiner registrering bör vara obligatorisk och om det finns möjlighet till flexibilitet när det gäller registrering av maskiner som inte omfattas av det obligatoriska kravet.

För uppdraget har olika metoder använts. Information har samlats in genom litteraturstudier samt vid dialogmöten och workshops. I de sistnämnda har företrädare för myndigheter, branschorganisationer och företag deltagit. Synpunkter har inhämtats i flera steg vid ett flertal workshops, med myndigheter, företag och branschorganisationer. Vi har även haft separata samtal med flera av de olika intressenterna.

De myndigheter som bidragit är Naturvårdsverket, Tullverket, Trafikverket, kommuner, Jordbruksverket, Polisen, Ekobrottsmyndigheten, Energimyndigheten och Arbetsmiljöverket.

Transportstyrelsen gav WSP i uppdrag att göra en omvärldsbevakning där företaget undersökte åtta länders upplägg för registrering av arbetsmaskiner (se avsnitt 5). Point AB fick i uppdrag att kartlägga och analysera marknaden för arbetsmaskiner genom en intervjustudie (se rubrik 4.3). VTI fick i uppdrag att göra samhällsekonomiska beräkningar, se bilaga 1.

### 3.2 Avgränsningar

Arbetsmaskiner är en heterogen grupp, eftersom de finns i alla storlekar. I utredningen har vi lagt fokus på arbetsmaskiner som används av företag, inte på sådana som används av privathushåll, eftersom det inom privathushåll ägs och används en mängd av mindre och många också handdrivna maskiner. De maskiner som ägs av privathushåll står för en liten del av användning och utsläpp därför ligger fokus på de som ägs av företag. Stationära maskiner ligger utanför Transportstyrelsens ansvarsområde så det är endast mobila maskiner som hanteras i det här uppdraget.

Det betyder att många detaljer inte har utretts närmare i den här utredningen. Dessa kommer i stället att hanteras under arbetet med att ta fram föreskrifter för registret samt vid den tekniska utvecklingen av själva registret.

## 4 Behövs ett register för arbetsmaskiner?

### 4.1 Problemanalys

I det här kapitlet beskriver vi problemen med att ett register saknas och besvarar frågeställningen om det finns behov av ett register.

Under utredningens gång har många olika skäl framkommit till att ett register för arbetsmaskiner behövs. Det är dels skäl som framförs av myndigheter, dels skäl som framförts av branschorganisationer och företag.

Hos en del små företag och Lantbrukarnas Riksförbund Entreprenad finns en oro för att ett eventuellt register orsakar mer och onödig administration för dem. Representanter för både offentlig och privat sektor har lyft att ett eventuellt register behöver vara obligatoriskt men med en viss flexibilitet och frivillighet.

#### **Bedömning**

Det finns behov av att utöka registreringsplikten för arbetsmaskiner. Detta framför allt av miljöändamål men det finns även andra nyttor med ett register för arbetsmaskiner.

#### 4.1.1 Problembeskrivning

Sveriges lokala territoriella utsläpp av växthusgaser har minskat med 25 procent sedan 1990. Utsläppen från arbetsmaskiner har under samma period minskat långsammare, med 18 procent.<sup>11</sup> Utsläppen av växthusgaser från arbetsmaskiner skiljer sig från nästan alla andra sektorer genom att de har

<sup>11</sup> <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-arbetsmaskiner/>

ökat de senaste tre åren. I takt med att utsläpp från andra sektorer minskar står arbetsmaskiner för en allt större andel av de totala utsläppen, och under 2020 var andelen 7 procent.<sup>12</sup>

I 5 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning anges att följande arbetsmaskiner omfattas av registreringsplikt när de används på en väg som inte är enskild:

- traktorer
- motorredskap klass I
- terrängmotorfordon
- motorredskap klass II.

Många arbetsmaskiner omfattas alltså inte av registreringsplikten. Därför saknas kunskap om dem, till exempel om vilken typ av motorer de har, hur de används och var de kommer ifrån.

Utsläpp eller emissioner är substanser som lämnar en sluten verksamhet och går ut i miljön. Territoriella utsläpp är en del av Sveriges officiella statistik och den bygger på internationella överenskommelser och riktlinjer. Alla fysiska utsläpp räknas samman och sammanställs för olika grupper av aktiviteter inom Sveriges gränser, till exempel transporter med personbilar. Beräkningen av utsläpp från arbetsmaskiner är helt modellbaserad och räknas fram för ett antal olika områden.<sup>13</sup> Metoden för att beräkna utsläppen från arbetsmaskiner, arbetsmaskinsmodellen, är osäker. För att modellen ska beräkna utsläppen på ett korrekt sätt krävs en kontinuerlig uppdatering av de parametrar (indata) som modellen bygger på.<sup>14</sup> Ett register skulle medföra att indata till modellen kan förbättras. I dag köper Naturvårdsverket data från RISE Svensk Maskinprovning AB (SMP). Problemen med detta är, förutom priset och tillgängligheten, att SMP:s register inte omfattar alla maskiner. Dessutom saknas viktiga parametrar, som körtid, för de flesta maskintyper.

Ett av syftena med det här uppdraget är att utreda om ett register kan vara ett av verktygen i arbetet med att göra utsläppsberäkningarna för arbetsmaskiner säkrare genom att möjliggöra utveckling av goda mät- och redovisningsmetoder. Utsläppsberäkningar av hög kvalitet är ett viktigt underlag för att förstå inom vilka sektorer eller delsektorer styrmedel bör sättas in för att minska utsläppen. Utsläppsdata av hög kvalitet behövs också för att följa upp vilken effekt olika styrmedel har.

<sup>12</sup> Naturvårdsverket 2022, rapport 7051, Arbetsmaskiners klimatomställning, sid. 12.

<sup>13</sup> För mer information se Tre sätt att beräkna klimatpåverkande utsläpp (naturvardsverket.se).

<sup>14</sup> Naturvårdsverket 2018, rapport 6826, sid. 6.

De osäkra beräkningarna av utsläppen från arbetsmaskiner påverkar beräkningarna för vägtrafiken. Den totala mängden förbrukad diesel för arbetsmaskiner (beräknas med den nämnda arbetsmaskinsmodellen) plus vägtrafiken (beräknas med HBEFA-modellen (Handbook of Emission Factors for Road Transport)<sup>15</sup>) är lägre<sup>16</sup> jämfört med de nationella bränsleleveranserna. Skillnaden blir en restpost som fördelas proportionellt till arbetsmaskiner respektive vägtrafik. Det finns en osäkerhet från vilken sektor restposten härrör. Det är inte klarlagt om det är utsläppen från arbetsmaskiner eller från vägtrafik, eller båda som underskattas. Det betyder att det även finns en osäkerhet i bedömningen av möjligheten att uppnå en minskning av utsläppen från inrikes transporter med 70 procent mellan år 2010 och 2030 i enlighet med etappmålet i det klimatpolitiska ramverket. Säkrare utsläppsberäkningar för arbetsmaskiner skulle minska den osäkerheten.

För koldioxid är problemet att utsläppen riskerar att hamna i fel sektor. För kväveoxider och alla andra utsläpp som inte är direkt hänförliga till bränslet är problemet att utsläppen, förutom att hamna i fel sektor, underskattas.

Det finns ett bonussystem – med en statlig klimatpremie för elektriska arbetsmaskiner, enligt förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon – där eldrivna arbetsmaskiner som är större än 15 kW och miljöarbetsmaskiner med en nettoeffekt över 75 kW får maximalt 20 procent i bidrag av investeringskostnaden. Handläggningen går till så att en ansökan skickas till Energimyndigheten. När fordonet blivit inregistrerat i VTR hos Transportstyrelsen kan den sökande begära utbetalning. Motorredskap klass II behöver inte registreras. Ägare kan ansöka om dispens för att få registrera sitt motorredskap, men i fall då till exempel ratt och broms saknas får sökande avslag och konsekvensen är då att de också får avslag på utbetalningen. Ett register för arbetsmaskiner skulle kunna komplettera VTR och därmed skulle fler maskiner leva upp till reglerna för en premie.

Andra orsaker till att ett register behövs är för att

- underlätta vid den marknadskontroll som Transportstyrelsen ansvarar för
- underlätta uppföljningen av de besiktningskrav som Arbetsmiljöverket ansvarar för
- underlätta för kontroll och uppföljning av arbetsmiljö och säkerhet vid användning av arbetsmaskiner
- motverka stölder och bedrägerier.

---

<sup>15</sup> <https://www.hbefa.net/e/index.html>

<sup>16</sup> Ett antal mindre poster som diesellok, sjöfart, militär etc adderas också.

Transportstyrelsen ansvarar för marknadskontroll av maskiner när det gäller krav på avgasutsläpp och buller<sup>17</sup>. En utökad registreringsplikt för dessa maskiner skulle underlätta marknadskontrollen, eftersom det då tydliggörs om de uppfyller kraven. Det förutsätter dock att registrering av uppgifter om exempelvis utsläppsklass är obligatorisk. I dagens vägtrafikregister saknas krav på sådana uppgifter.

## 4.2 Resultat av dialogmöten

### 4.2.1 Offentlig sektor

Det är många olika myndigheter som har bidragit med kunskap, perspektiv och insikter i den här utredningen: Naturvårdsverket, Tullverket, Trafikverket, kommuner, Jordbruksverket, Polisen, Ekobrottsmyndigheten, Energimyndigheten och Arbetsmiljöverket.

Klimatutsläppen från arbetsmaskiner har ökat de senaste åren när de övriga svenska utsläppen i stort har minskat. Viktig information om maskiner och deras miljöprestanda saknas. Naturvårdsverket ser ett behov av ett register för arbetsmaskiner för att

- förbättra tillgången till information om arbetsmaskiners utsläpp
- öka möjligheten till riktade styrmedel för minskade utsläpp.

I utredningen som Naturvårdsverket publicerade 2018 om arbetsmaskiners klimat- och luftutsläpp lämnades flera förslag för att förbättra informationen om arbetsmaskinerna och deras utsläpp. Utökad registreringsplikt för arbetsmaskiner är ett av dem.<sup>18</sup>

Möjligheten för kommuner och andra offentliga aktörer, såsom Trafikverket, att ställa miljökrav vid offentlig upphandling förbättras också av ett register. Dessutom möjliggörs uppföljning av ställda krav på ett enkelt sätt.

Stöd till forskning, utveckling, demonstration och marknadsintroduktion för ny teknik möjliggörs också av ett register.

Som nämnts tidigare i utredningen har Transportstyrelsen ansvaret för den centrala marknadskontrollen för mobila maskiner i Sverige när det gäller avgaskrav och bullerkrav<sup>19</sup>. Det innebär att Transportstyrelsen ska kontrollera att mobila maskiner uppfyller buller- och avgaskraven när de sätts på marknaden. Lokalt har även kommunala nämnder ett delansvar på samma område. Även detta uppdrag skulle underlättas av ett register för arbetsmaskiner. Kontrollen kan utföras genom direkta eller indirekta

---

<sup>17</sup> Lag (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

<sup>18</sup> Naturvårdsverket rapport 6826, sid. 6.

<sup>19</sup> Enligt lag (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

metoder, eller med en kombination av dessa. Om mobila maskiner i större utsträckning behöver registreras skulle marknadskontroll underlättas, ifall uppgifter om exempelvis avgasklass skulle vara obligatoriska. På det sättet går det att få indikationer via registreringen på att en maskin inte uppfyller kraven. Det bedöms vara en mycket kostnadseffektiv form av automatiserad marknadskontroll som skulle kunna förhindra illegal import.<sup>20</sup>

I uppdragsdirektivet till Transportstyrelsen pekade regeringen på att ett register kan vara ett stöd för Arbetsmiljöverket i deras uppdrag. Arbetsmiljöverket ansvarar för marknadskontroll av ett stort antal produkter. Ett sätt att utföra marknadskontroll på är att kontrollera att produkter är CE-märkta och uppfyller kraven. Bland annat ansvarar de för marknadskontroll av maskiner, lyftanordningar, enkla tryckkärl, tryckbärande anordningar, stegar och ställningar.<sup>21</sup> Bokstäverna CE är en förkortning för Conformité Européenne, vilket betyder ”i överensstämmelse med EG-direktiven”. Att det finns ett CE-märke på en produkt betyder att tillverkaren eller importören intygar att den uppfyller EU:s hälso-, miljö- och säkerhetskrav. När det handlar om arbetsmaskiner betyder CE-märkningen att maskinen fritt kan säljas på den europeiska marknaden, eftersom den uppfyller maskindirektivet och eventuella andra krav. Om sådana uppgifter registrerades för arbetsmaskinerna, skulle dessa kunna möjliggöra en kostnadseffektiv kontroll för Arbetsmiljöverket, vilket i sin tur skulle kunna förhindra illegal import i likhet med uppgifter om avgasklass.<sup>22</sup> Arbetsmiljöverket anser dock att ett obligatoriskt register med registrering av CE-märkning är tveksamt utifrån ett juridiskt perspektiv. (Se bilaga 2)

Ett register kan verka försvårande för stöld, bedrägerier och penningtvätt. Tullverket är en statlig myndighet som ska kontrollera flödet av varor in och ut ur Sverige, bidra till ett säkert samhälle och säkerställa konkurrensneutral handel. Det finns flera områden där Tullverkets och Polisens uppdrag förväxlas med varandra. Detta gäller till exempel utförsel av stulna bilar och maskiner. Där är det Polisen som ansvarar och inte Tullverket. Men stöld, bedrägerier och penningtvätt kopplat till arbetsmaskiner sker också inom landets gränser.

Tullverket har i dialogmöten framhållit att de också skulle ha nytta av att även små maskiner blir spårbara i ett register.

---

<sup>20</sup> För mer information se till exempel lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner och <https://marknadskontroll.se/>

<sup>21</sup> Marknadskontroll för säkra produkter - Arbetsmiljöverket (av.se).

<sup>22</sup> Maskiner - Arbetsmiljöverket (av.se).

#### 4.2.2 Privat sektor

För försäkrings- och finansbranschen är ett ägarskapsregister viktigt, mycket för att kunna motverka bedrägerier av olika slag och stöld. Men också för att förbättra möjligheterna att värdera arbetsmaskiner vid finansiering av köp.

Företag som använder arbetsmaskiner i sin verksamhet har flera skäl till att efterfråga ett register. Ett av skälen är att det är svårt att konkurrera med företag som använder maskiner som inte lever upp till ställda krav och därmed är billigare. Ett annat skäl är att komma ned i antal olyckor som sker med olika arbetsmaskiner och därmed förbättra arbetsmiljön för medarbetarna. Ett tredje skäl är att ett register skulle kunna vara ett stöd i att hålla ordning på behörigheter av olika slag, till exempel vilken eller vilka behörigheter som krävs till vilken maskin.

Företrädare för entreprenadverksamhet, tillverkare av maskiner, finans- och försäkringsbranschen har alla i de dialogmöten som arrangerats varit mycket positiva till att införa ett register för arbetsmaskiner.

LRF Entreprenad ser problem med att införa en utökad registreringsplikt för arbetsmaskiner. De menar att registerföring av arbetsmaskiner skulle vara en stor och dessutom onödig administrativ börda på Sveriges lantbrukare. De har också farhågan att svenska bönders konkurrenskraft påverkas negativt av ett obligatoriskt register för arbetsmaskiner. Sveriges regering har tagit fram en livsmedelsstrategi, och utifrån den ska livsmedelspolitiken utformas fram till 2030. Det övergripande målet är en konkurrenskraftig livsmedelskedja där livsmedelsproduktionen ökar samtidigt som relevanta nationella miljömål nås. Här har mål satts upp för tre strategiska områden:

- **Regler och villkor** – utformning av regler och villkor ska stödja målet om en konkurrenskraftig och hållbar livsmedelskedja där produktionen ökar.
- **Konsument och marknad** – målet är att förtroendet ska vara högt för livsmedlen och möjlighet ska finnas att göra medvetna och hållbara val.
- **Kunskap och innovation** – dessa två faktorer ska bidra till ökad produktivitet i livsmedelskedjan samt hållbar produktion och konsumtion av livsmedel.<sup>23</sup>

#### 4.3 Marknadskartläggning

Transportstyrelsen gav Point AB i uppdrag att genomföra en kartläggning och analys av de företag som finns och deras maskinparker samt bankers och försäkringsbolags perspektiv på behovet av ett register för arbetsmaskiner. För hela studien, se bilaga 3.

---

<sup>23</sup> En livsmedelsstrategi för jobb och hållbar tillväxt i hela landet - Regeringen.se



De mest förekommande typerna av maskiner är motorsågar, röjsågar, hjullastare, gräsklippare och traktorer. Det vanligaste är att företagen äger sina maskiner.

Stölder av arbetsmaskiner är ett stort problem. Tre av fyra företag är av uppfattningen att stölder av arbetsmaskiner är ett stort problem och var tredje tycker att stölder är ett mycket stort problem. Majoriteten av dem som deltog i studien ser nyttan med ett register för att motarbeta stölder.

Majoriteten av dem som deltog i undersökningen anser att ett register bör drivas av en offentlig aktör som Transportstyrelsen, främst för att staten är en neutral aktör som ger tyngd. Företag uttrycker oro för höga avgifter om en privat aktör med vinstintresse skulle vara huvudman för ett register.

Det finns en rädsla, främst bland småföretagare, att ett register kommer att leda till mycket extra administration och kostnader. Företagen är splittrade i sin inställning till ett nationellt register över arbetsmaskiner, men cirka 50 procent är positiva. Ju större företagen är, desto positivare är de. Det finns också en skillnad mellan branscher. Störst andel positiva till ett register finns inom bygg och anläggning samt skötsel av fastigheter och grönytor. De som är positiva ser ett register som ett verktyg att

- motverka stölder
- spåra stöldgods
- kunna kontrollera inför köp av begagnade maskiner att dessa inte är stulna.

En del företag ser också ett register som positivt för kontroll av frågor som rör arbetsmiljö, säkerhet och miljö. De flesta förordar ett frivilligt register. De som förordar ett obligatoriskt register menar att om registret inte är komplett, blir det inte ändamålsenligt och nyttan med det försvinner därmed.

Enligt företagen bör ett register i första hand omfatta nya maskiner, men en tredjedel anser att även befintliga maskiner ska inkluderas. Det bör innehålla uppgifter som är centrala för att registret ska fungera som ett verktyg för att motverka stölder och uppgifter som möjliggör kontroll av säkerhet, arbetsmiljö och utsläpp.

Från bank- och försäkringsbranschen finns ett mycket stort stöd för ett register över arbetsmaskiner. De orsaker som anges är följande:

- enkelt kunna ta reda på om det finns en skuld på arbetsmaskinen
- förhindra stölder, bedrägerier och penningtvätt
- större trygghet för köparen.

För bank- och försäkringsbranschen är det viktigt att det blir ett obligatoriskt register. Om ett nationellt register inrättas, är det sannolikt att bank- och försäkringsbranschen kommer att ställa krav på registrering av arbetsmaskiner för att finansiera inköp eller försäkra dem.

#### 4.4 Styrmedel för arbetsmaskiner

I den klimatpolitiska handlingsplanen (prop. 2019/20:65) konstaterar regeringen att användningen av fossila drivmedel i både inrikes transporter och arbetsmaskiner i princip måste minska till noll, om Sverige ska kunna nå det riksdagsbundna målet om nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045.

I utfasningsutredningen lyfte man förslag på internationella och nationella insatser. Definitionen av arbetsmaskiner som användes i utfasningsutredningen följer den som används vid rapportering av utsläpp, växthusgaser och luftföroreningar. Den omfattar även snöskotrar, terrängmotorcyklar och terrängfordon samt fiskefartyg för yrkesfiske.<sup>24</sup>

EU:

- Sverige bör verka för införande av en definition av nollutsläpp och lågutsläpp för motorer för arbetsmaskiner.
- Sverige bör verka för att mindre arbetsmaskiner som till stor del används av hushåll förs in för reglering under ekodesigndirektivet.<sup>25</sup>

Sverige:

- Utökade riktade medel bör avsättas till forskning, utveckling, demonstrationsprojekt och marknadsintroduktion av arbetsmaskiner med nollutsläpp, inklusive laddinfrastruktur.
- Den nyligen införda klimatpremien för miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner bör utvärderas med täta mellanrum och anslaget kan behöva utökas och omfatta fler typer av arbetsmaskiner, bland annat med lägre effekt och arbetsmaskiner med låga utsläpp av växthusgaser.
- Trafikverket bör ges i uppdrag att – i samarbete med andra myndigheter som använder arbetsmaskiner – utveckla upphandlingskraven så att övergången till eldrivna arbetsmaskiner främjas.
- En utökad registreringsplikt för arbetsmaskiner underlättar uppföljning av arbetsmaskiners emissioner och ställda krav vid upphandling samt ger förutsättningar för att på sikt kunna införa miljözoner för arbetsmaskiner.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> SOU 2021:48, sid. 541.

<sup>25</sup> Ekodesigndirektivet sätter minimikrav på energiprestanda hos produkter och förbjuder de mest energi- och resurskrävande produkterna på EU-marknaden.

<sup>26</sup> SOU 2021:48 kap. 13, sid. 537–569.

Många av förslagen i utfasningsutredningen går att koppla till ett register för arbetsmaskiner och skulle underlättas av ett sådant.

I mars 2021 fick Tillväxtanalys i uppdrag att sammanställa underlag inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen som regeringen enligt klimatlagen (2017:720) ska lämna till riksdagen vart fjärde år. I den rapporten har Energimyndigheten, Jordbruksverket, Skogsstyrelsen, Trafikverket, Transportstyrelsen och Naturvårdsverket gemensamt analyserat hinder för arbetsmaskiners klimatomställning och tagit fram förslag på nya eller förändrade styrmedel som kan bidra till att utsläppen av växthusgaser minskar för sektorn. Förslagen i den rapporten är följande:

- Skattenedsättningen till jord- och skogsbruk fasas ut och att en utredning om grön skatteväxling tillsätts för att utreda kompensation till jordbruket. För skogsbruket behövs ingen kompensation.
- Stationär laddning av batterier, batteribyte, kabeldrift, dynamisk överföring och vätgas för bränsleceller bör omfattas av det uppdrag Upphandlingsmyndigheten fått om att ta fram och successivt skärpa kraven för upphandling av arbetsmaskiner och tunga vägtransporter.
- Klimatpremien utvärderas för att undersöka om det är ändamålsenligt med ett brett stöd som omfattar olika typer av fordon. Utvärderingen bör även analysera om det behövs ett högre stöd för vissa typer av arbetsmaskiner. När/om ett register för arbetsmaskiner finns på plats bör klimatpremien kopplas till det.
- Transportstyrelsen bör få i uppdrag att ta fram en nationell definition av lågutsläpps- respektive nollutsläppsarbetsmaskiner. Uppdraget bör även inkludera att utreda om en sådan definition kan införas i förordning (EU) 2016/1628 om krav för utsläppsgränser för gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner eller i separat lagstiftning.
- En myndighetsgrupp bildas för att identifiera de särskilda utmaningar som finns för laddinfrastruktur för arbetsmaskiner. Följande myndigheter bör ingå i gruppen: Trafikverket, Energimyndigheten, Skogsstyrelsen, Jordbruksverket, Transportstyrelsen och Naturvårdsverket men fler myndigheter kan vara aktuella. Gruppen bör samordna sitt arbete med det uppdrag om ett nationellt handlingsprogram som Energimyndigheten och Trafikverket föreslås få enligt elektrifieringsstrategin.<sup>27</sup>

#### 4.4.1 Miljözoner och arbetsmaskiner

Regler om miljözoner infördes i 4 kap. 22–24 §§ trafikförordningen (1998:1276). Samtidigt gavs kommuner bemyndigande att genom lokala

---

<sup>27</sup> Arbetsmaskiners klimatomställning (naturvardsverket.se) rapport 7051, sid. 6-7.

trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler om att vissa särskilt miljö känsliga områden skulle vara miljözoner. Syftet med reglerna är att minska de luftföroreningar som fordonstrafiken orsakar först och främst i tätbebyggda områden där gränsvärden för luftföroreningar överskrider regelbundet.

Avsaknaden av ett register är en av orsakerna till att Transportstyrelsen i utredningen ”Hur ska regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser säkerställas?” inte såg möjligheten att inkludera mobila maskiner i bestämmelserna. Orsakerna till att mobila maskiner inte kunde tas med i bestämmelserna som framkom under utredningsarbetet var att

- uppgifterna om arbetsmaskinernas miljöklass är svåråtkomliga
- uppgifter om arbetsmaskinernas identitet är svåråtkomliga
- arbetsmaskinerna inte förekommer i VTR
- arbetsmaskinerna oftast inte förs inom områden utan är stationära.

Europiska kommissionen driver inom olika forum diskussioner kring harmonisering av olika länders trafikbestämmelser för miljözoner med syftet att underlätta rörligheten inom unionen. En utredning om miljözoner för arbetsmaskiner måste ta hänsyn till de ambitionerna för att inte hindra den utvecklingen. Sverige skulle bli ensamt inom EU med att inkludera arbetsmaskiner i trafikregler om detta skulle ske, såvitt vi känner till.

En utmaning är också att få till en enkel och tydlig övervakning. Polisen har indikerat att miljözonsövervakningen har låg prioritet, eftersom myndigheten fokuserar mest på trygghets- och säkerhetsrelaterade ärenden. Transportstyrelsen har utrett en alternativ övervakning, som ännu inte har implementerats. En speciell svårighet med övervakning av arbetsmaskiner i miljözoner är att de ofta används stillastående och utanför allmän väg.

Trafikbestämmelserna om förande av fordon i miljözon gäller inte stillastående fordon, och på enskild väg är det vägens ägare som avgör vilka fordon som får användas. På tomtmark är det andra bestämmelser som gäller. Detta gör oss tveksamma till möjligheten att implementera miljözonsbestämmelser för arbetsmaskiner i trafikbestämmelserna såsom är fallet i dag.

Ett alternativt lagrum som skulle kunna användas för reglering av användning av arbetsmaskiner skulle kunna vara i bestämmelser om tomgångskörning. Det skulle därmed ske via miljöbalken och förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, där kommuner kan införa föreskrifter om tomgångskörning för motordrivna fordon. Men det alternativet behöver utredas av Naturvårdsverket, eftersom det ligger utanför Transportstyrelsens ansvarsområde.

#### **4.5 Definition av låg- och nollutsläpp för arbetsmaskiner**

Många av de styrmedel som tas upp i den klimatpolitiska handlingsplanen och i Naturvårdsverkets utredningar kräver dels att det finns en tydlig definition av arbetsmaskin, dels att det går att skilja ut låg- och nollutsläppsmaskiner.

En definition av arbetsmaskin utreds och hanteras i det här uppdraget. Däremot utreds låg- och nollutsläppsmaskiner inte inom uppdraget. Eventuellt är det inte helt nödvändigt att utreda detta, eftersom det kan fungera ändå om en tydlig definition finns på plats och om uppgifter om drivmedel registreras i registret. I dag registreras sådana uppgifter för traktorer och motorredskap i VTR. Men med en definition av arbetsmaskin kopplat till ett utökat register för dessa kan uppgifterna även registreras för arbetsmaskiner som hamnar utanför VTR i dag. Uppgifter om vilket bränsle (inklusive el) som maskinen drivs med kommer förmodligen att vara det enda som kan ligga till grund för bedömningen av låg- eller nollutsläpp när det gäller klimatpåverkan. I dag finns inga uppgifter om arbetsmaskiners koldioxidutsläpp att tillgå, eftersom det saknas standardiserade mätmetoder. Transportstyrelsen bedömer att det så kommer att förbli under en överskådlig framtid.

#### **4.6 Behövs ett register för arbetsmaskiner?**

Många arbetsmaskiner omfattas inte av registreringsplikten. Därför saknas kunskap bland annat om vilken typ av motorer de har eller hur de används. Ett register i sig minskar inte utsläpp eller förhindrar stölder och bedrägerier. Men det är i vissa fall ett nödvändigt verktyg för att skapa förutsättningar för att vända på trenden där klimatutsläppen från arbetsmaskiner ökar. Nedan följer en genomgång av de olika skälen till att utöka registreringsplikten för arbetsmaskiner.

##### **Utsläppsuppföljning**

Den huvudsakliga orsaken till att ett register behövs är miljöändamål och utsläppsuppföljning. I dag saknas viktig information om vilka maskiner som används i Sverige och deras miljöprestanda. Klimatutsläppen från arbetsmaskiner har ökat de senaste åren när de övriga svenska utsläppen i stort har minskat. Naturvårdsverket har endast en beräkningsmodell att lita sig emot när det gäller rapportering av arbetsmaskiners utsläpp. Ett register skulle möjliggöra bättre indata till modellen och därmed en säkrare beräkning av utsläppen. Det är viktigt att poängtera att dessa utsläpp inte ingår i de transportrelaterade utsläppen eftersom arbetsmaskinerna inte omfattas av transportsektorn. Därigenom kommer inte de transportpolitiska målen att påverkas av ett arbetsmaskinsregister.

### **Upphandling**

Ett register skulle öka möjligheten att ställa miljökrav och följa upp dem vid offentlig upphandling, vilket flera aktörer pekat på under utredningsarbetet. Inte bara offentliga sådana utan också de företag som deltar i upphandlingar förordar ett register för att komma tillrätta med användande av maskiner som inte lever upp till ställda krav. Ett register skulle gynna seriösa företag som använder de maskiner som utlovats enligt upphandlingen.

### **Styrmedel**

Möjligheten till riktade styrmedel såsom stöd till forskning, utveckling, demonstration och marknadsintroduktion för ny teknik underlättas också av ett register. (Ett exempel som pekats på tidigare i rapporten är klimatpremien som hanteras av Energimyndigheten.)

### **Stöld- och bedrägeriprevention samt försäkring**

Många aktörer har också pekat på ett register som försvårande för stöld, bedrägerier och penningtvätt. I den marknadskartläggning som vi genomfört uppges stölder av arbetsmaskiner vara ett stort problem. Tre av fyra företag är av uppfattningen att stölder av arbetsmaskiner är ett stort problem och var tredje ser stölder som ett mycket stort problem. Majoriteten av de som deltog i undersökningen anser att ett register bör drivas av en offentlig aktör som Transportstyrelsen. Många företag ser också ett register som positivt för kontroll av frågor som rör arbetsmiljö, säkerhet och miljö.

Alla arbetsmaskiner som är registrerade i VTR ska ha en trafikförsäkring. Men även vissa arbetsmaskiner som inte är registrerade är trafikförsäkringspliktiga. Men eftersom de inte registreras är det svårt att följa upp om de har en trafikförsäkring eller inte.

Ett register kan också användas som ett verktyg för att kontrollera inför köp av begagnade maskiner att dessa inte är stulna. Det underlättar också kontroll av om det finns en skuld på arbetsmaskinen.

### **Marknadskontroll**

Transportstyrelsen har ansvaret för den centrala marknadskontrollen för mobila maskiner i Sverige när det gäller krav om avgaser och buller. Det innebär att Transportstyrelsen ska kontrollera att mobila maskiner uppfyller ställda krav när de sätts på marknaden. Möjligheterna att genomföra marknadskontroll när det gäller arbetsmaskiner skulle underlättas av ett register. Vid marknadskontroll ska tillsynsmyndigheten, genom direkta eller indirekta metoder, övervaka de produkter som finns på marknaden. Det uppdraget är svårt att genomföra i dag, eftersom arbetsmaskiner inte registreras.

Arbetsmiljöverket ansvarar för marknadskontroll av ett stort antal produkter. Ett sätt att utföra marknadskontroll är att kontrollera att produkter är CE-

märkta och uppfyller kraven. CE-märkning skulle kunna vara en del av den information som finns i registret. En CE-märkt arbetsmaskin får fritt säljas på den europeiska marknaden, eftersom den uppfyller maskindirektivet och eventuella andra krav. Men som nämnts tidigare i utredningen anser arbetsmiljöverket att ett obligatoriskt register inte är genomförbart utifrån ett juridiskt perspektiv. (Se bilaga 2) Arbetsmiljöverket anser generellt att ett register skulle kunna vara en fördel ur marknadskontrollsynpunkt men att det är juridiskt tveksamt att systematiskt registrera uppgift om CE-märkning. (Se bilaga 2)

#### **Säkerhet**

Ett register skulle också eventuellt också gå att använda för kontroll och uppföljning av arbetsmiljö och säkerhet vid användning av arbetsmaskiner.

#### **Besiktning**

Enligt bilaga 1 i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om besiktning av lyftanordningar och vissa andra tekniska anordningar ska arbetsmaskiner med lyftanordning besiktas. Exempel på sådana är grävmaskiner och kranar (AFS 2003:6). Ett register skulle kunna underlätta kontroll av genomgången besiktning. (För mer info om regelverket om besiktning, se avsnitt Internationella och nationella regler.)

#### **Ökad administrativ börda**

Många aktörer är positivt inställda till ett register för arbetsmaskiner, men det finns hos vissa en farhåga att ett sådant register skulle leda till extra administration och kostnader. Detta gäller mestadels småföretagare – ju större företag, desto mer positivt inställda till ett register.

## 5 Internationell utblick

Transportstyrelsen gav WSP i uppdrag att undersöka register för arbetsmaskiner i andra europeiska länder. De länder som undersöktes var

- Danmark
- Finland
- Nederländerna
- Norge
- Italien
- Schweiz
- Storbritannien
- Tyskland.

Förutom Norge har inga länder i Europa kunnat identifieras som har fullständiga register för arbetsmaskiner. I stället har de övriga länderna register som liknar det svenska fordonsregistret. För hela studien, se bilaga 4.

### 5.1 Norges register för arbetsmaskiner

I Norge startades 2016 ett register för arbetsmaskiner som används inom byggbranschen. Registreringen är frivillig och registret ägs och drivs av en fristående näringsdrivande stiftelse. Maskinregistret hade varit efterfrågat i flera år av olika aktörer inom byggbranschen. Behovet aktualiserades av att import av maskiner utan CE-märkning började öka.<sup>28</sup> Registret startades av maskingrossister tillsammans med de största entreprenörerna. Syftet är att försvåra för import av maskiner som saknade CE-märkning, komma tillrätta med stölder och att entreprenörerna ska kunna visa att deras maskiner uppfyller samtliga krav. De flesta moderna maskiner sammanställer sådan information digitalt i dag. Den definition som används i Norges register för arbetsmaskiner finns i maskindirektivet.

Informationen som läggs in i registret hämtas direkt från tillverkaren och innehåller följande parametrar:

- juridisk ägare och användare
- maskininformation som märke, modell, serienummer, försäkran om överenskommelse, utsläppsklassificering, utsläpp per dygn
- sakkunighetskontroll, direktregistrering eller genom egna system
- möjlighet att lägga in verkstadsjournal, daglig kontroll.

Ägarbyte görs med bankID.

---

<sup>28</sup> Naturvårdsverket rapport 6826, sid. 40.



Det är främst ett ägarskapsregister, men i ett pågående projekt utreds hur liverapporterad data över drivmedelsförbrukning kan rapporteras in i registret. Projektet finansieras av Miljödirektoratet.

Cirka 80 procent av maskinerna inom entreprenadsektorn uppges vara registrerade. Det beror på att myndigheter ställer krav på att maskiner ska vara registrerade i offentliga upphandlingar. Alltså är registrering en förutsättning för att entreprenörer ska kunna ta uppdrag åt stat och i vissa fall också kommuner. Registret används också vid tilldelning av statliga styrmedel såsom bidrag för att ersätta fossildrivna arbetsmaskiner med eldrivna sådana. Andra myndigheter, såsom skatte- och försvarsdirektoratet, använder också registret i olika syften.

I Norge är det krav på en årlig besiktning i form av en sakkunnighetskontroll av arbetsmaskiner, med utgångspunkt i maskindirektivet som Arbetstilsynet (Arbetsmiljöverket i Norge) ansvarar för. Kontrollerna registreras i registret som sedan används av myndigheten i fråga. Även Statens Vegvesen använder registret i sitt uppdrag. Även i Danmark är det krav på årlig besiktning av arbetsmaskiner, men de har inget register.

Drift och utveckling av registret finansieras av registreringsavgifter – en engångssumma som betalas vid ny- och omregistrering. Kostnaden för att registrera en maskin med förarplats är 1 000 norska kronor. För mindre maskiner är avgiften lägre: 750 eller 250 norska kronor beroende på storlek.

När registret startades lästes all information in digitalt på individnivå om vilka maskiner som sålts i Norge från maskinleverantörer, såsom Volvo Construction Equipment, Hitachi med flera. Det betyder att när en maskin ska registreras är det bara att leta upp den i databasen via serienummer och föra in den i registret.

Maskinägare och maskinanvändare bedöms ha nytta av registret genom att de kan få en ägar- och användarkontroll, medan entreprenörer kan få ut rapporter som visar status på den egna maskinparken i samband med anbudsförfaranden. Registret gör också att oseriösa aktörer som har illegal utrustning hindras från att bli upphandlade. Försäkringsbolag, polis, tull och skatteverk får med tillgång till ett ägarskapsregister ett verktyg som hämmar stöld och försäljning av maskiner. För myndigheter ger registret möjlighet till en bättre kontroll och uppföljning av arbetsmaskiner.<sup>29</sup>

I Norge leasas 90 procent av maskinerna, vilket betyder att det är aktörer som finansieringsinstitut, tillverkare och försäljare som kan lägga in

---

<sup>29</sup> Naturvårdsverket rapport 6826, sid. 40.

information om maskinerna i registret. Men det innebär också att ägarna av maskinerna verkligen ser nytta av att ha maskinerna registrerade.

## **5.2 Ett exempel på miljözoner för arbetsmaskiner**

Ett internationellt exempel med miljözoner för arbetsmaskiner som bygger på enklare registrering är Cleaner Construction London. Det är ett samarbete mellan de lokala myndigheterna och bygg- och anläggningsindustrin med syfte att förbättra luftkvaliteten i London.

London Low Emission Zone ställer krav på arbetsmaskiner i storleksordningen 37–560 kW. Kraven är skarpare närmare citykärnan och man har aviserat en gradvis skärpning. Målsättningen är att endast nollutsläppsmaskiner ska användas år 2040. Alla maskiner som ska användas inom zonerna måste registreras i en databas i form av ett Excelark och det är användarna själva som skickar in uppgifter. Sporadiska kontroller görs men främst i syfte att säkerställa uppgifterna och att påpeka vilka krav som gäller. På så sätt vet man vilka maskiner som verkar inom området. Myndigheterna har rätt att få tillgång till uppgifterna i registret.

## 6 Internationella och nationella regler

Detta avsnitt innehåller en beskrivning av gällande rätt inom aktuella delar som avser Transportstyrelsens uppdrag.

### Bedömning

Genomgång av gällande rätt visar att det inte finns gemensamma EU-regler om fordonsregistrering eller om registrering av arbetsmaskiner.

### 6.1 Transportstyrelsens uppdrag

Enligt 5 § förordning (2008: 1300) med instruktion för Transportstyrelsen ska myndigheten svara för vägtrafikregistret (VTR).

Av 9 § samma förordning följer att Transportstyrelsen får sälja uppgifter till myndigheter och enskilda ur den del av VTR som avser registrering av fordon och som framgår av bilaga 1 avsnitt 1 och 2 vägtrafikdataförordningen (2019:382). Uppgifter som avser den registrerades personliga förhållanden får dock inte säljas, om de kan antas utgöra ett hot mot dennes personliga integritet.

### 6.2 Fordonsregistrering

Det finns inga gemensamma EU-regler specifikt om fordonsregistrering. EU-direktiv 1999/37<sup>30</sup> (ändringar gjorda genom direktiv 2014/46/EU<sup>31</sup>) innehåller endast allmänna regler kring registrering av fordon<sup>32</sup> men framför allt finns där regler kring registreringsbevis för fordon. Bland annat anges registreringens betydelse som bevis för att ett fordon får tas i bruk i vägtrafik och identifiering av ett visst fordon utifrån registreringsnumret.

Den nationella regleringen kring registrering av motordrivna fordon och släpfordon i VTR regleras bland annat i lagen (2019:370) om fordonsregistrering och användning (LFRA).

Av 2 § LFRA framgår att fordons- och viktbegreppen har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. De definitioner som är av betydelse för utredningen är följande:

<sup>30</sup> Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon.

<sup>31</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon.

<sup>32</sup> Fordon definieras, utifrån direktiv 70/156/EEG, som dels varje motordrivna fordon som är avsett att användas på väg, med eller utan karosseri, som har minst fyra hjul och som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 25 km/tim, dels släpvagnar till dessa fordon. Spårbundna fordon samt jordbrukstraktorer och lantbruksmaskiner är undantagna.

Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.
Motorfordon	Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat <ol style="list-style-type: none"><li>1 huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller</li><li>2 för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.</li></ol> Motorfordon delas in i bilar, cyklar och mopeder.
Motorredskap	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttning av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.
Motorredskap klass I	Ett motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet av 30 kilometer i timmen.

Enligt 5 § LFRA ska följande fordon registreras i VTR för att få användas:

1. Bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I och terrängmotorfordon.
2. Motorredskap klass II när de används
  - a) för persontransport på en väg som inte är enskild, om det sker i annat fall än vid passage över vägen, vid färd kortaste sträcka till eller från ett

arbetsställe för fordonet eller liknande, eller undantagsvis vid färd kortare sträcka i andra fall än som nu har nämnts,

b) för transport av gods i andra fall än som avses i 2 kap. 17 § vägtrafikskattelagen (2006:227) på en väg som inte är enskild.

I 6 § LFRA anges också att 5 § inte gäller för vissa fordon som alltså inte behöver registreras. Följande undantag berör utredningen:

1. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, eller industriområden, inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden,

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en traktor skatteklass II,

3. fordon som används kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för registreringsbesiktning eller, i fråga om fordon som har förts in i Sverige för testkörning enligt 16 § första stycket 4, för kontrollbesiktning, eller fordon som används kortaste lämpliga väg till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande.

Förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning, FFRA, innehåller i övrigt bland annat regler om hur en ansökan om registrering ska göras, regler om registreringsnummer, registreringsbevis, registreringsskyltar och ägarbyte m.m. samt myndighetens bemyndigande att utfärda föreskrifter.

Vilka uppgifter om ett fordons beskaffenhet och utrustning som ska finnas registrerade i VTR regleras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret. Vidare reglerar Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon i vägtrafikregistret närmare bestämmelser kring vad som regleras i vägtrafikdatalagen, VTDL, vägtrafikdataförordningen, VTDF, LFRA och FFRA.

### 6.3 Vad är en arbetsmaskin?

#### **Bedömning**

Den lämpligaste definitionen av arbetsmaskiner vad gäller deras registrering baseras på definitionen enligt lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

Arbetsmaskiner är en heterogen kategori, där allt från röjsågar till stora gruvmaskiner ingår. Arbetsmaskiner används i första hand inom sektorerna

industri, bygg och anläggning, skogsbruk, jordbruk och hushåll. Dessa skiljer sig åt avsevärt – inte bara avseende arbetsmaskinerna utan också vad gäller sektorns struktur.

### 6.3.1 Användning av arbetsmaskiner

Bygg- och anläggningssektorn arbetar i första hand i projektform. Den präglas av en tydlig beställare-/utförarrelation, där beställaren ofta är en offentlig aktör. Arbetsmaskinerna som används är ofta hjullastare och grävmaskiner som ägs av mindre företag som är underleverantörer.

Inom industrin används flera olika typer av arbetsmaskiner, främst truckar, traktorer och hjullastare. Maskinerna är i högre grad kvar på en och samma plats, och de ägs ofta av industriföretagen själva.

Skogsbruket kännetecknas av att enskilda maskiner är mycket rörliga och aktiva över stora områden. De maskiner som används är skördare och skotare. Dessa används i skift och utbyttestakten är hög. Det är oftast de som äger maskinerna som använder dem.

Inom jordbrukssektorn har olika gårdar väldigt olika förutsättningar vad gäller storlek och verksamhet. Traktorer dominerar, men maskiner som skördetröskor och olika redskap som används tillsammans med traktorerna är också vanliga.

Inom hushållssektorn finns det antagligen fler arbetsmaskiner än i någon annan sektor. Den här sektorn kännetecknas av att det är många användare som använder sina (små) maskiner lite. Det leder till att utbyttestakten är låg och att driftskostnaden inte är en betydande utgift.

I den kommunala verksamheten används arbetsmaskiner för skötsel av till exempel parker, torg och snöröjning. Framför allt används traktorer men också mindre verktyg som liknar de som används i hushållssektorn. För snöröjning används hjullastare och traktorer. I den kommunala sektorn finns likt i entreprenadsektorn en tydlig beställare.

### 6.3.2 Hur definieras en arbetsmaskin?

Begreppet arbetsmaskin saknar i dag en tydlig definition i lagstiftningen, såväl nationellt som på EU-nivå. I det här uppdraget inriktar vi oss på mobila arbetsmaskiner, inte stationära. Skillnaden mellan dessa typer är att mobila maskiner är flyttbara, medan stationära är fast monterade.

Begreppet mobil maskin finns definierat i rättsakter, dels i EU-förordning 2016/1628<sup>33</sup>, dels i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser

<sup>33</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628 av den 14 september 2016 om krav för utsläppsgrenser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för

från mobila maskiner. De två definitionerna skiljer sig en del åt i formuleringen men är ändå huvudsakligen likvärdiga när det gäller vilka typer av maskiner som reglerna riktar sig till.

Huvudinriktningen för de båda definitionerna är dock maskiner med förbränningsmotor, eftersom de härstammar från regler för avgasutsläpp. Det gör att utsläppsfria maskiner, exempelvis eldrivna, inte omfattas. Detta behöver hanteras i definitionen som styr registreringen så att även utsläppsfria arbetsmaskiner kan registreras.

<p>Mobil maskin enligt (EU) 2016/1628: <i>”en mobil maskin, en transportabel utrustning eller ett fordon med eller utan karosseri eller hjul som inte är avsedd att användas för transporter på väg av personer eller gods; begreppet omfattar även maskiner som är installerade på chassit på fordon som är avsedda att användas för transporter på väg av personer eller gods.”</i></p>	<p>Mobil maskin enligt lag (1998:1707): <i>”Med mobila maskiner avses i denna lag traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, industriella maskiner och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och som är försedda med förbränningsmotor.  Med mobila maskiner avses dock inte motorfordon”</i></p>
---	--

Mobil maskin är således ett begrepp med stor räckvidd. I de svenska fordonsdefinitionerna, enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, finns några begrepp som helt eller delvis omfattas av begreppet mobil maskin. Dessa är motorredskap, traktor och terrängmotorfordon. De här tre begreppen har gemensamt att de alla är fordon, medan en mobil maskin även kan vara en maskin som inte räknas som ett fordon.

Fordonsbegreppet är centralt för all lagstiftning som i dag styr registreringen i VTR. Det innebär att allt som i dag registreras är någon typ av fordon. Om man vill utöka registreringsplikten i dagens register till maskiner som inte räknas som fordon, måste därför en ny definition av arbetsmaskin införas i de befintliga reglerna.

<p>Definition av motorredskap: <i>”Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods.”</i></p>	<p>Definition av fordon: <i>”En anordning på hjul, band, medar eller liknande och är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i</i></p>
--	--

---

mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, om ändring av förordningarna (EU) nr 1024/2012 och (EU) nr 167/2013 samt om ändring och upphävande av direktiv 97/68/EG.

	<i>motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.”</i>
--	---

Eftersom fordonsbegreppet är centralt i vägtrafikregisterlagstiftningen, är det viktigt att veta vilka maskiner som är fordon och vilka som inte är det för att kunna avgöra vilka som påverkas. Tabellen nedan visar de maskinkategorier som finns i Naturvårdsverkets utsläppsrapporering kopplat till vilka som är fordon samt de som är aktuella för ett eventuellt register.

Maskintyp fordon	Utsläpp	Besiktas	Maskintyp ej fordon	Utsläpp	Besiktas
Alpinmaskin	53		Asfaltsåg	0,5	
Bandgrävmaskin	285,4	AM	Frysaggregat	35,7	
Dumper	64,2		Generatoraggregat	9,8	
Exakthack	0,1		Gräsklippare ej åkbar	51,8	
Gruvtruck	152		Häcksax	3,3	
Gräsklippare åkbar	89,4		Jordfräs	0,1	
Grävlastare	39	AM	Kedjegrävare/kabelplog	0,3	
Hjulgrävmaskin	199	AM	Kylaggregat	72,9	
Hjullastare	634,3	AM, KB	Motorkap	0,2	
Kompaktlastare	1,8		Motorsåg	46,7	
Minitraktor och hobbytraktor	1,1		Pumpaggregat	5,6	
Mobilkran	62,2	AM, KB	Röjsåg	5,2	
Skotare	198,6	AM	Snöslunga	2,2	
Skoter	117,6		Sorteringsverk	1,5	
Skördare	246,9	AM	Trimmer inkl. röjsåg	23,5	
Skördetröska	30,2		Vibratorplatta	15	
Slaghack	0,1		Övrigt	42,5	
Traktor	1 108,7	KB			
Truck	197,8				
Övrigt	42,5				
<b>Summa</b>	<b>3 524</b>			<b>317</b>	

Tabell 1 Arbetsmaskiner och deras utsläpp uppdelat på fordon och icke fordon. Besiktning: AM anger besiktning enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter. KB anger kontrollbesiktning enligt Transportstyrelsens föreskrifter.



Av tabell 1 framgår att de flesta maskintyper definieras som fordon. Vi kan också se att det framför allt är handhållna maskiner som inte är fordon, exempelvis motorsågar, kapar, häcksaxar och liknande. Men även andra mobila maskiner som saknar egen framdrivning, till exempel vibratorer, kompaktorer och mobila generatorer, samt specialmaskiner av olika slag och storlekar, utesluts av fordonsdefinitionen.

Arbetsmaskiner som omfattas av fordonsdefinitionen står för omkring 90 procent av koldioxidutsläppen. Det finns dock några maskintyper som inte är fordon och som står för betydande utsläpp, såsom kylaggregat och gräsklippare.

Om vikten begränsas till 1,5 ton och över, så som i förslaget från Naturvårdsverket, kommer även detta att utesluta de handhållna maskinerna.<sup>34</sup> Naturvårdsverket begränsade sitt förslag om registrering av arbetsmaskiner till att omfatta motorredskap samt arbetsmaskiner som har typgodkänd motor avseende avgaser.

### 6.3.3 Sammanfattande bedömning/slutsats

Den definition av arbetsmaskin som vi anser är mest relevant att använda när det handlar om registrering av arbetsmaskiner kommer från lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Anledningen är att det är den definition som närmast täcker behovet av omfattning när det gäller utsläppsuppföljningen.

Det kunde vara ett alternativ att hänvisa direkt till den definitionen men då behöver förändringar göras i den nämnda lagen. Dels bör även elmotordrivna maskiner registreras, dels bör det anges att motorfordon inte omfattas. Många av de maskiner som är önskvärda att registrera kan ändå definieras som motorfordon. Därmed skulle det krävas relativt omfattande förändring i den lagen, vilket gör att det skulle krävas en grundlig utredning av konsekvenserna av sådana ändringar.

## 6.4 Besiktning av arbetsmaskiner

Arbetsmiljöverket ansvarar för föreskrifter om besiktning av lyftanordningar och vissa andra tekniska anordningar samt allmänna råd om tillämpningen av föreskrifterna (se AFS 2003:6).

Enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter ska bland annat följande arbetsmaskiner besiktas:

- grävmaskiner
- fordonskranar

---

<sup>34</sup> Naturvårdsverket rapport 6826, sid. 6.

- lyftanordningar med styrt lastbärande organ i form av lastplan, monterade på fordon för lastning och lossning av fordonet
- fordonslyftar
- kranar
- maskindrivna lyftanordningar avsedda för lyft av arbetstagare
- maskindrivna anordningar vid lastkaj
- semimobila tornkranar.<sup>35</sup>

En anordning som ska besiktas får bara användas om villkoren om besiktning är uppfyllda.<sup>36</sup>

Om dessa föreskrifter överträds, ska sanktionsavgift betalas, enligt 8 kap. 5–10 §§ arbetsmiljölagen.

De arbetsmaskiner som definieras som fordon och är avsedda att användas på allmän väg ska registreras i VTR och vissa av dem ska även besiktas enligt Transportstyrelsens föreskrifter. Exempel på sådana är snabbgående traktorer och motorredskap klass 1. Bestämmelser om besiktning finns i kap. 2–4 fordonslagen (2002:574) och i fordonsförordningen (2009:211). I förordningen finns bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning, kontroll av fordon samt den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

#### 6.4.1 Brandskyddsbesiktning

Svenska brandskyddsföreningen har regler för brandskydd på arbetsfordon och arbetsmaskiner, SBF 127. Fordon och maskiner ska uppfylla de regler som finns beskrivna där. Regelverket anger krav för fordon med förbränningsmotor.<sup>37</sup> Brandskyddskontroll är ett krav som försäkringsbolagen ställer för att brandförsäkringen ska gälla fullt ut. Den ska göras av en certifierad besiktningsperson som skriver ett protokoll där eventuella fel och brister ska framgå. Brandskyddskontrollen ska göras minst en gång per 16-månadersperiod.<sup>38</sup>

#### 6.4.2 Typgodkännande

Nya fordon som sätts på marknaden i EU omfattas av krav på typgodkännande. Det finns olika typer av typgodkännanden men till exempel för bilar och traktorer är det vanligast med helfordonsgodkännande. Det innebär att fordonet i sin helhet är godkänt att sättas på marknaden i hela EU. Dessa fordon kan registreras för användning

---

<sup>35</sup> Se bilaga 1 i AFS 2003:6.

<sup>36</sup> AFS 2003:6 5–7v §§, 8 § alt 9–12v §§ och delvis 14 §.

<sup>37</sup> SBF 127:17 Regler för brandskydd på arbetsfordon inklusive skogs- och anläggningsmaskiner / Brandskyddsföreningen (brandskyddsforeningen.se).

<sup>38</sup> Ibid.

utan någon registreringsbesiktning, eftersom typgodkännandet intygar att de uppfyller alla krav.

Det är även möjligt att typgodkänna delar, system eller komponenter för fordon. När det gäller maskiner är det endast förbränningsmotorer till mobila maskiner som ska typgodkännas. Detta anges i förordning (EU) 2016/1628 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. Förordningen anger hur motorerna ska testas och hur höga avgasnivåer de får släppa ut. Motorerna måste vara typgodkända för att få sättas på marknaden inom EU.

Mobila maskiner saknar alltså typgodkännandekrav för maskiner som helhet för användning på väg. Det pågår dock ett arbete inom Europeiska kommissionen med att ta fram sådana EU-harmoniserade regler. De maskiner som ska användas på väg ska än så länge godkännas nationellt genom en registreringsbesiktning. Då kontrolleras att maskinen uppfyller Transportstyrelsens föreskrifter innan den får registreras.

I dag registreras uppgifter om motorers typgodkännande i VTR varken för motorredskap eller traktorer. Därför saknas det uppgifter i VTR om den kravnivå som motorn är typgodkänd för. Det medför att det är svårt att kontrollera även registrerade arbetsmaskiners miljöprestanda vid behov. Men detta kan åtgärdas genom tillägg i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

### 6.5.3 Personuppgiftsreglering

Dataskyddsförordningens syfte är bland annat att skydda enskildas grundläggande fri- och rättigheter och särskilt deras rätt till skydd av personuppgifter.<sup>39</sup>

Av artikel 2 framgår att förordningen gäller för helt eller delvis automatiserad behandling av personuppgifter men också för manuell behandling om uppgifterna ingår eller kommer att ingå i ett manuellt register. Förordningen ska dock inte tillämpas på personuppgifter som behandlas av en fysisk person i verksamhet av privat natur.

En personuppgift är all slags information som direkt eller indirekt kan knytas till en person som är i livet. Artikel 4 definierar begreppet personuppgift i detalj, där bland annat ett namn, ett identifikationsnummer,

---

<sup>39</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

en lokaliseringssuppgift eller online-identifikatorer anges som typiska så kallade identifierare.

Vägtrafikdatalagen (2019:369) (VTDL) kompletterar dataskyddsförordningen och anger i 1 kap. 1 § att syftet med lagen är att ge tillgång till information som finns i VTR. Lagen syftar också till att ge Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och skydda människors personliga integritet vid sådan behandling. Av 2 kap. 1 § framgår att myndigheten med hjälp av automatiserad behandling registrerar personuppgifter utifrån vissa angivna ändamål i VTR.

Personuppgifter får, enligt 2 kap. 3 § VTDL, behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon om det är nödvändigt för att hantera frågor om bland annat fordons registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor, utifrån säkerhetssynpunkt eller skatter.

2 kap. 1 § vägtrafikdataförordningen (2019:382) (VTDF) anger vad som ska registreras i VTR:s olika bilagor, exempelvis uppgifter om ett registrerat fordon.

Vidare anges vilka uppgifter om ett fordon's beskaffenhet och utrustning som ska föras in i VTR i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

Enligt bilaga 1 till VTDF ska sådana uppgifter om ett registrerat fordon's beskaffenhet och utrustning som är av betydelse för fordonskontrollen föras in i VTR.

## 6.5 Maskindirektivet

För arbetsmaskiner gäller maskindirektivet, 2006/42/EG. En maskin definieras där som

*en sammansatt enhet som är utrustad med eller avsedd att utrustas med ett drivsystem som inte utgörs av direkt drivkraft från människa eller djur och som består av inbördes förbundna delar eller komponenter, varav minst en rörlig, som är sammansatta för ett särskilt ändamål.*

Arbetsmiljöverket har marknadskontrollansvaret för maskiner i Sverige enligt maskindirektivet. Genom Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2008:3) om maskiner har EU:s maskindirektiv genomförts i svensk lagstiftning.

Maskindirektivet har två syften: dels att harmonisera de gällande kraven för att uppnå ett starkt skydd för hälsa och säkerhet inom EU, dels att säkerställa fri förlighet för maskiner på EU-marknaden. Målsättningen är att

minska de olyckor som sker genom att säkerheten beaktas redan på konstruktions- och tillverkningsstadiet och genom korrekt installation och underhåll av maskinerna.<sup>40</sup>

Exempel på fordon och produkter som faller in under maskindirektivet är lyftkranar, entreprenadmaskiner, elsparkcyklar och elcyklar.

Artikel 4 i direktivet behandlar marknads kontroll. Där framgår att medlemsstater ska vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att endast sådana maskiner som uppfyller bestämmelserna i maskindirektivet och inte äventyrar hälsa eller säkerhet för personer samt i förekommande fall husdjur eller egendom får sättas på marknaden.

## 6.6 Motorfordonsförsäkringsdirektivet

Motorfordonsförsäkringsdirektivet implementeras i Sverige genom trafikskadelagen (1975:1410). Denna reglerar trafikförsäkring för motordrivna fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivna fordon. Undantag finns, bland annat för motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 ton som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i VTR.

Motorfordonsförsäkringsdirektivet har reviderats under 2021, bland annat genom en ny definition av fordon och användning av fordon. Arbetet för att implementera direktivet pågår och ska vara klart under slutet av 2023. Så här lyder den nya definitionen:

*1. fordon: a) varje slags motorfordon som enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft på land, men som inte är spårbundet, med*

- i) en högsta konstruktionshastighet på över 25 km/tim, eller*
- ii) en högsta nettovikt på över 25 kg och en högsta konstruktionshastighet på över 14 km/tim,*

*b) varje slags släp som är avsett för användning med ett fordon enligt led a, vare sig det är tillkopplat eller inte. Utan att det påverkar leden a och b betraktas inte rullstolar som enbart är avsedda att användas av personer med fysiska funktionsnedsättningar som fordon som avses i detta direktiv.(...)*

*Ia. användning av ett fordon: all användning av ett fordon som överensstämmer med fordonets funktion som transportmedel vid tillfället för olyckan, oavsett vilka egenskaper fordonet har och*

<sup>40</sup> L\_15720060609sv00240086.pdf (europa.eu), se skäl (2).

*oavsett i vilken terräng fordonet används och huruvida det står stilla eller befinner sig i rörelse.<sup>41</sup>*

Alla fordon som är registrerade i VTR ska ha en trafikförsäkring, men även vissa maskiner som inte är registrerade är trafikförsäkringspliktiga. Exempel på sådana är moped klass II samt skogsmaskiner såsom drivare och skotare, åkgräsklippare, gaffeltruck och andra lyfttruckar med tjänstevikt över 2 ton. Motorredskap som är inrättade för eller används för gods- eller persontransport i väsentlig omfattning måste också ha en trafikförsäkring, även om tjänstevikten är 2 ton eller mindre. Direktivet hanterar endast trafikförsäkringsplikten och inte registreringsplikten. Men en utökad registreringsplikt för arbetsmaskiner kan underlätta uppföljning av trafikförsäkringsplikten.

---

<sup>41</sup> Motorfordonsförsäkringsdirektivet [undefined \(europa.eu\)](#), sid. 9.

## 7 Ett register för arbetsmaskiner

Under utredningen har Transportstyrelsen kommit fram till att det finns flera skäl till att inrätta ett register för arbetsmaskiner.

I övervägandet av hur ett arbetsmaskinsregister kan utformas ingår flera frågor:

- Bör ett register vara obligatoriskt eller frivilligt?
- Ska det drivas av en privat eller en offentlig aktör?
- Ska det vara en del av det befintliga vägtrafikregistret eller separat?
- Vilka maskiner bör omfattas?
- Vilka uppgifter bör registreras och vem registrerar dem?

### 7.1 Frivilligt eller obligatoriskt register?

En av grundfrågorna är om ett register för arbetsmaskiner bör vara frivilligt eller obligatoriskt.

#### **Bedömning**

Ett register för arbetsmaskiner bör vara obligatoriskt, eftersom det förbättrar möjligheterna till styrning, kontroll och uppföljning.

Under utredningsarbetet har vissa fördelar med ett frivilligt register identifierats, till exempel flexibilitet och viss valfrihet för den enskilde maskinägaren. Det skulle också, som registret i Norge, kunna användas som ett verktyg för att följa upp ställda krav i upphandling och genomförda säkerhetskontroller. Det är också något som har lyfts av svenska aktörer, kommuner och myndigheter som en efterfrågad nytta med registret.

Men det finns också nackdelar med ett frivilligt register. En påtaglig sådan är att det inte skulle gå att ställa krav på vilka maskiner som ska registreras. Möjligheterna till bättre statistik, kontroll och uppföljning skulle bli mindre i ett frivilligt register. Om frivilligheten också sträcker sig till vilka uppgifter som ska registreras, finns risk att uppgifter saknas och att det kan finnas oklarheter i var uppgifterna kommer ifrån. Denna brist skulle till viss del kunna hanteras genom att man definierar kriterier för vilka maskiner som får registreras och vilka krav de i så fall ska uppfylla. Kvaliteten kan säkras genom att man definierar vilka som får registrera uppgifter och varifrån uppgifterna ska hämtas. Det skulle ge en kvalitetssäkring av de uppgifter som finns i registret.

En annan relevant nackdel är att ett frivilligt register inte skulle vara fullständigt. Det innebär att registret till exempel inte skulle gå att använda för att förbättra Naturvårdsverkets statistik. Det skulle inte heller underlätta

marknadskontroll. Alltså skulle syftet med att förbättra styrning, kontroll och uppföljning inte uppnås om registrering av arbetsmaskiner var frivillig.

## 7.2 Privat eller offentligt register?

### Bedömning

Ett arbetsmaskinsregister bör vara offentligt drivet. En privat aktör kan inte ställa krav på vilka uppgifter som ska registreras.

Vid inrättandet av ett arbetsmaskinsregister ligger det nära till hands att betrakta driften av det som en statlig angelägenhet. Men erfarenheter från Norge visar att det inte behöver vara så.

Det (frivilliga) norska registret startades av näringslivet och drivs av en stiftelse som finansieras via avgifter. Uppgifterna till registret hämtas till stor del direkt ifrån maskintillverkarna, vilket gör att det finns goda skäl att tillskriva dem hög trovärdighet.

Det finns ett väl utvecklat samarbete mellan stiftelsen som driver registret och både privata aktörer och myndigheter, vilket gör att registret sannolikt i stort sett fungerar på motsvarande sätt som ett offentligt drivet register skulle göra.

Att som i Norge driva ett register som en avgiftsfinansierad stiftelse är inte ett alternativ i Sverige, eftersom det hindras av lagstiftningen kring stiftelser. Stiftelselagen (1994:1220) anger att en så kallad ändamålsstiftelse inte får finansieras via avgifter eller liknande.

Ett obligatoriskt register som drivs av en privat aktör är inte möjligt, eftersom en privat aktör inte kan ställa krav på samma sätt som en myndighet. En privat aktör saknar möjligheten att ålägga registreringsplikt eller andra krav. Ett register i privat regi kan därmed i praktiken endast vara frivilligt, eftersom det inte, genom reglering, kan ställas några krav på vilka maskiner som ska registreras.

En registerförande myndighets verksamhet karaktäriseras av att vara reglerad i lag och förordning. Av 5 § förvaltningslagen (2017:900) framgår att en myndighet endast får vidta åtgärder som har stöd i rättsordningen. Det medför att när myndigheter för register inom olika områden ska registren vara utformade i syfte att tillgodose en av myndighetens reglerade verksamheter, till exempel ärendehandläggning inom något sakområde.

En myndighet är alltså skyldig att bedriva en viss verksamhet och att registrera det som är nödvändigt utifrån den rättsliga grunden för registret. När myndigheten registrerar en uppgift utgör detta normalt myndighetsutövning, eftersom den genom beslut lägger till uppgifterna i



registret. Myndigheten får endast behandla (person)uppgifterna i registret utifrån ändamålen för registret, exempelvis ändamålet miljö. Ett arbetsmaskinsregister i offentlig regi kan innebära vissa åligganden från staten mot den enskilde. Till exempel kan en kostnad krävas för registrering och i framtiden kanske även olika styrmedel kopplas till registret.

En myndighet registrerar endast nödvändiga uppgifter som utifrån den reglerade definitionen ska registreras i registret.

### 7.3 Ska arbetsmaskiner registreras i vägtrafikregistret eller i ett separat register?

#### Bedömning

Det bör skapas ett separat register för arbetsmaskiner, med det huvudsakliga ändamålet att få uppgifter om den enskilda maskinens miljöpåverkan.

Transportstyrelsen har utpekats som lämplig myndighet att ansvara för ett arbetsmaskinsregister av Naturvårdsverket eftersom vi:

- har dokumenterad erfarenhet av registerhållning och sekretesshållande av data.
- Väl fungerande it-system och databashanteringsverktyg
- Har möjlighet att delge myndigheter registerdata.<sup>42</sup>

För att kunna avgöra om arbetsmaskiner ska registreras i VTR eller i ett separat register behövs en genomgång av de juridiska förutsättningarna. Därefter görs en sammanvägd bedömning som även inkluderar systemtekniska faktorer.

#### 7.3.1 Rättsliga förutsättningar för att inkludera arbetsmaskiner i VTR

##### Syftet med VTR

Syftet med VTR är olika beroende på vilken del av registret som avses, eftersom det innehåller delar med olika syften och innehåll. För att arbetsmaskiner ska registreras i VTR krävs att de omfattas av registreringsplikt, på samma sätt som de fordon som i dag är registreringspliktiga. VTR innehåller uppgifter om trafikslaget väg och behandlar uppgifter om fordon och vägtrafikrelaterade uppgifter.<sup>43</sup> Registret innehåller olika delar, bland annat fordons-, behörighets-, tillstånds- och tillsynsregistrering samt felparkeringsavgifter, trängselskatt och infrastrukturavgift. Registrering av ett fordon utgör också grunden för om fordonet är skattepliktigt.

<sup>42</sup> Arbetsmaskiners klimat och luftutsläpp, Naturvårdsverket. sid 42

<sup>43</sup> SOU 2010:76 sid. 394.

Ett av syftena med VTR är att bistå enskilda, företag och offentliga organ med uppgifter som dessa aktörer i stor utsträckning är beroende av i sin dagliga verksamhet. Det framgår av prop. 2018/19:33 sid. 49. Äldre förarbeten till VTR anger, enligt SOU 2010:76 sid. 359, att den så kallade bilregistreringen i första hand har ett trafiksäkerhetssyfte och att man utifrån uppgifterna även skulle kunna utöva kontroll eller liknande avseende fordonen.

De uppgifter som ska registreras i VTR är de som nämns i 2 kap. 1 § VTDL och tillhörande föreskrifter, enligt 1 § LFRA. Således omfattas endast personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Just hänvisningen till fordon inom vägtrafikområdet indikerar VTR:s syfte och tänkta omfattning till fordon på väg.

Registrering i VTR är en förutsättning för att de fordon som anges i 5 § LFRA ska få användas på väg. Definitionen av vad som utgör ett fordon baseras på lagen om vägtrafikdefinitioner. Utgångspunkten i LFRA är att motordrivna fordon som framförs på väg som inte är enskild ska vara registrerade för att få användas.

Motorredskap klass II behöver endast registreras under förutsättning att de används för persontransport eller transport av gods på en väg som inte är enskild, enligt 5 § p. 2 LFR. Fordon behöver inte registreras i det fall de endast används vid passage över väg, för transport till eller från ett arbetsställe för fordonet eller undantagsvis vid färd kortare sträcka i andra fall. Detsamma gäller för fordon som uteslutande används inom inhägnade områden eller ska inställas för kontroll, enligt 6 § LFRA. Undantagen från registrering finns för att fordon som används under speciella förhållanden, tillfälligt brukas för att kunna inställas för kontroll eller endast används under en begränsad tid ska kunna få brukas ändå (prop. 2018/19:33 sid.181 och prop. 2000/01:95 sid. 58 f).

Utifrån den definition av arbetsmaskiner som Transportstyrelsen har bedömt lämplig i avsnitt 6.3.1 exkluderas vissa av dessa arbetsmaskiner utifrån ordalydelsen i 5 och 6 §§ LFRA. Enligt lydelsen i dessa paragrafer registreras ett motorredskap klass II endast om det används för persontransport eller transport av gods på väg som inte är enskild eller där fordon som endast används inom inhägnade områden undantas från registreringsplikten.

För att även sådana arbetsmaskiner som inte framförs på väg och i viss hastighet ska kunna registreras i VTR krävs författningsändringar, där 5 och 6 §§ LFRA ändras för att inkludera även de fordon som är att betrakta som arbetsmaskiner utifrån vad som framkommit i denna utredning.

Att inkludera olika typer av arbetsmaskiner står i konflikt med syftet och ordalydelsen i registerlagstiftningen, bland annat med hänsyn till dess utgångspunkt kring vägtrafik. Även om ett tillägg gjordes i form av definitionen ”arbetsmaskin” i lagen om vägtrafikdefinitioner, skulle inte registerlagstiftningen vara anpassad för annat än fordon i vägtrafik.

### **Personuppgiftsreglering**

I det fall ett sådant tillägg ändå gjordes, skulle personuppgifter kunna komma att behandlas om arbetsmaskinerna ägs av privatpersoner eller enskilda firmor. I sådana fall aktualiseras bestämmelserna i VTDL och VTDF.

För att personuppgifter som avser fordon ska få behandlas i VTR krävs att det är nödvändigt för att hantera frågor enligt ändamålen i 2 kap. 3 § VTDL. Av 2 kap. 3 § p. 1 framgår att personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet om det är nödvändigt för att hantera frågor om fordons registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor.

Det är av betydelse att avgöra för vilket ändamål myndigheten behandlar personuppgifter som ligger till grund för ett arbetsmaskinsregister. Frågan är om det huvudsakliga ändamålet är fordons registrering eller användning (eller därmed sammanhängande frågor) eller om det är ett miljörelaterat ändamål.

Naturvårdsverkets rapport fastslår att det huvudsakliga ändamålet med ett arbetsmaskinsregister är att få uppgifter om den enskilda maskinens miljöpåverkan. Ett sekundärt ändamål är ökad styrning vad gäller utsläpp från arbetsmaskiner, till exempel vid upphandlingar och tillämpning av eventuella miljözonsbestämmelser.<sup>44</sup> Utredningsdirektivet anger också att syftet med ett arbetsmaskinsregister är att öka möjligheten till styrning, kontroll och uppföljning. I första hand betonas miljörelaterade aspekter och i andra hand arbetsmiljösäkerhet samt stölder och bedrägerier.

Det huvudsakliga ändamålet med ett arbetsmaskinsregister är alltså dessa arbetsmaskiners registrering och användning samt deras miljöpåverkan. Ett ändamål som avser arbetsmaskiners registrering och användning respektive miljöpåverkan på ovannämnda sätt saknas i 2 kap. 3 § VTDL. Vidare saknar VTDL ändamål som avser arbetsmiljösäkerhet respektive stöld och bedrägeri, vilket i sådana fall behöver läggas till.

### **Övriga nödvändiga förändringar**

Om särskilda uppgifter ska registreras i bilaga 1 i VTDF för de fordon som kan komma att omfattas av VTR, behöver detta också ses över. Vissa

---

<sup>44</sup> Naturvårdsverkets rapport (2018) sid. 49.

miljörelaterade uppgifter anges i bilaga 1 VTDF i nuläget men exempelvis finns inga uppgifter om en enskild arbetsmaskins miljöpåverkan.

Transportstyrelsens föreskrifter, såsom TSFS 2009:59 och TSFS 2015:63, behöver också ändras i de fall vissa uppgifter ska anges särskilt för en ny typ av arbetsmaskiner som inte tidigare varit registreringspliktig. I övrigt hänvisar föreskrifterna till 2 kap. FFRA eller till bilaga 1 VTDF om vad som ska registreras.

### 7.3.2 Rättsliga förutsättningar för att registrera arbetsmaskiner i ett separat arbetsmaskinsregister

Ett alternativ till att registrera arbetsmaskiner i VTR är att registrera dessa i ett separat arbetsmaskinsregister.

En registerlagstiftning är nödvändig att ta fram, där det bland annat framgår vilka arbetsmaskiner som ska registreras utifrån definitionen av arbetsmaskiner och ändamål för behandling av personuppgifter. Ledning kan fås genom att man jämför med LFRA, FFRA, VTDL och VTDF. I det fall personuppgifter ska behandlas i ett register blir dataskyddsförordningens bestämmelser tillämpliga.

#### **Dataskyddsreglering**

Dataskyddsförordningen tillämpas, enligt artikel 2, på sådan behandling av personuppgifter som helt eller delvis företas på automatisk väg och på annan behandling än automatisk av personuppgifter som ingår i eller kommer att ingå i ett register.

Eftersom de flesta arbetsmaskiner ägs av juridiska personer, är uppgifterna inte personuppgifter enligt artikel 2 i dataskyddsförordningen. Det förekommer dock att vissa arbetsmaskiner ägs av privatpersoner eller enskilda firmor, vilket gör att dessa uppgifter då betraktas som personuppgifter. Därför aktualiseras bland annat reglerna om personuppgiftsbehandling i dataskyddsförordningen. För att upprätta ett arbetsmaskinsregister behöver detta vara i enlighet med dataskyddsförordningen, vilket enligt artikel 5 dataskyddsförordningen innebär att myndigheten

- måste ha stöd i dataskyddsförordningen för att få behandla personuppgifter
- bara får samla in personuppgifter för specifika, särskilt angivna och berättigade ändamål
- inte ska behandla fler personuppgifter än vad som behövs för ändamålen
- ska se till att personuppgifterna är riktiga
- ska radera personuppgifterna när de inte längre behövs
- ska skydda personuppgifterna

- ska kunna visa att den lever upp till dataskyddsförordningen och hur den gör det.

Vad gäller stödet för personuppgiftsbehandlingen ska denna uppfylla någon av de rättsliga grunderna enligt artikel 6 i dataskyddsförordningen. Den personuppgiftsbehandling som Transportstyrelsen skulle utföra i ett arbetsmaskinsregister kan antingen omfattas av artikel 6.1 c eller 6.1 e i dataskyddsförordningen.

Artikel 6.1 c innebär att behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Bestämmelsen innebär att det ska finnas lagar eller regler som gör att den personuppgiftsansvariga måste behandla vissa personuppgifter i sin verksamhet. Det kan alltså vara i en lag eller förordning om arbetsmaskinsregister.

Artikel 6.1 e avser en behandling som är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning. Enligt förarbetena till den nya dataskyddslagen innebär bestämmelsen att personuppgifter får behandlas om behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse och är fastställd i enlighet med unionsrätten eller den nationella rätten.<sup>45</sup>

Utifrån regeringsformen ska den offentliga makten utövas under lagarna. Myndighetens verksamhet måste ha stöd i någon av de källor som tillsammans bildar rättsordningen, vilket kan framgå av till exempel författningar eller regeringsbeslut. För att ett sådant stöd ska finnas krävs ändringar i 5 § förordningen med instruktion för Transportstyrelsen, där ett tillägg görs med innebörden att Transportstyrelsen ska svara för ett arbetsmaskinsregister.

#### **Ändamål**

Personuppgifter ska, enligt artikel 5.1 b, samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och får senare inte behandlas för andra ändamål som är oförenliga med de ursprungliga ändamålen. Normalt delas ändamålen med personuppgiftsbehandlingen upp i primära och sekundära ändamål.

De primära ändamålen avser myndighetens egen verksamhet, medan de sekundära avser i vilken utsträckning personuppgifter som myndigheten samlat in för ett primärt ändamål får behandlas för att lämnas ut till enskilda eller till andra myndigheter i syfte att tillgodose deras behov.

Det huvudsakliga och primära ändamålet med arbetsmaskinsregistret är, förutom att hantera frågor om arbetsmaskiners registrering och användning,

---

<sup>45</sup> Prop. 2017/18:105 Ny dataskyddslag, sid. 55 f.

arbetsmaskinernas miljöpåverkan. Dessa två ändamål behöver därför anges. Ändamålen behöver anges uttömmande, utifrån ett dataskyddsperspektiv, där de behov som verksamheten har av sin personuppgiftsbehandling vägs mot den enskildes rätt till integritetsskydd.

Med hänsyn till de olika behov som framförts av olika företag och myndigheter gör Transportstyrelsen även bedömningen att ett annat av syftena med arbetsmaskinsregistret, i likhet med VTR, är att bistå enskilda, företag och offentliga organ med uppgifter som de har behov av i sina verksamheter.

Därför behöver sekundära ändamål som avser arbetsmiljösäkerhet, krav på arbetsmaskiner samt kontroll för att motverka stöld och bedrägeri läggas till i lagen om arbetsmaskinsregister. Dessa ändamål avser behandling av personuppgifter för olika utlämnanden. Med hänsyn till svårigheten att bedöma alla olika tänkbara utlämnanden som kan aktualiseras anges de sekundära ändamålen inte uttömmande.

### 7.3.3 Sammanfattande bedömning

Det finns faktorer som både talar för att inkludera arbetsmaskiner i VTR och för att skapa ett separat arbetsmaskinsregister.

Fördelarna med att införliva arbetsmaskiner i VTR är att en utvidgning innebär en möjlighet att bygga vidare på befintliga funktioner, till exempel ägarbyte, i stället för att göra om helt från början. Detta gäller både nödvändig systemutveckling och ärendehandläggning.

Sannolikt innebär det alternativet också ett mindre arbete att utveckla befintliga verktyg och rutiner till att också omfatta arbetsmaskiner jämfört med vad det innebär att skapa nya. Dock bör Transportstyrelsen kunna dra nytta av tidigare erfarenheter med att utveckla register även i utvecklingen av ett nytt register.

Systemtekniskt gör därför Transportstyrelsen bedömningen att det inte är någon påtaglig skillnad mellan att utvidga befintligt VTR och att skapa ett separat register för arbetsmaskiner. Skälet är att det pågår ett stort arbete med att bygga ett nytt VTR från grunden. Att skapa ett parallellt register för arbetsmaskiner skulle innebära ett begränsat merarbete.

Från ett juridiskt perspektiv bedömer Transportstyrelsen dock att regleringen för VTR endast med svårighet kan tillämpas för både vägfordon och arbetsmaskiner. En orsak är att syfte och ändamål markant skiljer sig åt, eftersom VTR är utformat utifrån bland annat trafiksäkerhet för fordon inom vägtrafikområdet. Detta ligger också i linje med Naturvårdsverkets förslag (2018), som både pekar på svårigheten att inkludera arbetsmaskiner i VTR och på att ändamålen skiljer sig från VTR:s ursprungliga ändamål.

En ny separat reglering av arbetsmaskinsregistret innebär också att en tydligare och bättre anpassad definition av arbetsmaskin kan införas. Definitionen behöver då inte anpassas till de befintliga fordonskategorierna i VTR-lagstiftningen. Fördelen är att definitionen av arbetsmaskin kan användas i andra sammanhang, exempelvis kopplat till olika typer av styrmedel.

Ett separat register är också fördelaktigt, eftersom det kan formas friare utan att hänsyn behöver tas till nuvarande VTR. Ett separat arbetsmaskinsregister skulle också kunna utgå från delar av den befintliga regleringen, om än i en ny separat reglering för endast arbetsmaskiner.

#### **7.4 Vilka arbetsmaskiner bör registreras?**

##### **Förslag**

Maskiner som väger 1,5 ton och över bör registreras. Möjlighet bör finnas till frivillig registrering av vissa arbetsmaskiner.

Nytan med registret är beroende av vilka maskiner som kommer att registreras.

Enligt Naturvårdsverkets rapport (2018) avger arbetsmaskiner störst utsläpp de första åren, vilket bekräftas av branschföreningen Maskinleverantörerna. Det skiljer sig en del mellan olika typer av maskiner och branscher men mest utpräglat är detta inom skogsbruket.

Nedan följer en översikt av de olika syftena med uppdraget och hur de påverkas av vilka maskiner som registreras. En generell bedömning är att samtliga syften gynnas av att så många maskiner som möjligt registreras, men det finns en del variationer kopplat till obligatorisk respektive frivillig registrering.

##### **Utsläppsuppföljning**

För den uppföljning av utsläppsstatistik som Naturvårdsverket ansvarar för är det viktigt att maskinkategorierna med störst utsläpp blir registrerade. En obligatorisk registrering med stor omfattning ger ett säkrare underlag och därmed bättre kontroll över omfattningen.

##### **Upphandling**

För att underlätta kontroll och uppföljning vid upphandlingar av maskinentreprenader är det viktigt att de maskiner som ingår i upphandlingar kan registreras. Att kräva obligatorisk registrering av alla maskiner som kan tänkas vara aktuella för upphandlingar skulle innebära ett orimligt stort åldersspann för den obligatoriska registreringen, eftersom även äldre maskiner upphandlas. Det skulle riskera att ställa ett orimligt registreringskrav på till exempel Sveriges lantbrukare som har många äldre

maskiner. Trafikverkets riktlinjer för upphandling omfattar upp till 10 år gamla maskiner och för vissa specialmaskiner kan ännu äldre maskiner vara aktuella. De behöver vid behov kunna registreras i ett register för arbetsmaskiner. Det är alltså viktigt att det går att registrera fler maskiner än dem som omfattas av obligatorisk registrering.

#### **Styrmedel**

Även för olika typer av styrmedel är det önskvärt med en flexibilitet vad gäller vilka maskiner som kan registreras. Klimatpremien ställde tidigare kravet att maskinen ska vara registrerad för att underlätta uppföljning och förhindra bedrägerier. Detta har dock ändrats eftersom allt för många maskiner idag inte omfattas av registreringsplikt

Även när det gäller eventuella framtida miljözoner är det olyckligt om den obligatoriska omfattningen hindrar vissa maskiner från att registreras för användning i en miljözon.

#### **Stöld- och bedrägeriprevention samt försäkring**

Registrets möjligheter att bidra till att motverka stölder, hitta stulna maskiner och underlätta vid köp av begagnade maskiner bör öka proportionellt med antalet registrerade maskiner. Ju fler maskiner som finns registrerade, desto större är chansen att en stulen maskin är registrerad och därmed kan markeras som efterlyst. Dessutom ger ett register möjlighet för en köpare av en begagnad maskin att säkerställa att denna inte är stulen. Det kan också användas som verktyg av finansbranschen vid lån till inköp av arbetsmaskiner.

För försäkringsbolagen finns också ett behov av att försäkrade maskiner registreras. Ett register skulle kunna användas för att följa upp trafikförsäkringsplikten för de arbetsmaskiner som inte är fordon och registrerade i VTR.

#### **Marknadskontroll**

Även marknadskontrollen gynnas av att så många arbetsmaskiner som möjligt omfattas av registreringsplikt. Ju fler som registreras, desto större underlag finns tillgängligt för kontroller liksom för bedömning av den totala regelefterlevnaden.

#### **Säkerhet**

I fråga om säkerhet bör nyttan vara proportionell med andelen registrerade på liknande sätt som vid marknadskontroll. Detta ändamål gynnas av obligatorisk registrering, eftersom det inte finns ett direkt incitament för att registrera en maskin ur säkerhetssynpunkt. Flera branschföreträdare har lyft värdet av ett register som verktyg för att motverka arbetsplatsolyckor kopplade till maskiner. Även säkerhet gynnas sannolikt ytterligare av att frivillig registrering är möjlig.



### **Besiktning**

För att enklare kunna kontrollera om besiktning är utförd skulle alla besiktningspliktiga maskiner behöva vara registrerade. Nyttan ökar med ökat antal registrerade maskiner. Detta ändamål gynnas därmed av obligatorisk registrering.

### **Ökad börda**

Den totala bördan som uppstår av en utökad registreringsplikt i form av kostnader för registrering och administration bedöms som proportionell gentemot antalet maskiner som omfattas. När det gäller maskiner som registreras frivilligt kan det antas att incitamentet att registrera maskinen överträffar bördan.

#### **7.4.1 Bör registreringen av maskiner begränsas vad gäller vikt eller motoreffekt?**

Man kan utifrån resonemangen om de olika ändamålen ovan få uppfattningen att målet är att ha så många maskiner registrerade som möjligt och samtidigt att det är en stor fördel om det finns möjlighet att registrera maskiner frivilligt.

För att inte skapa en onödigt stor börda på den enskilde företagaren och inte skapa en onödig kostnad för samhället bör ett krav på obligatorisk registrering ställas mot nyttan med att registrera maskinen i fråga. Ett naturligt sätt att begränsa kravet är att ha en viktgräns, men det kan även göras via motoreffekt. Med ökad maskinstorlek följer ökade utsläpp och ökat värde på maskinen generellt sett. Man kan också se att små maskiner försäkras i mindre utsträckning.

Naturvårdsverkets förslag utgick från en nedre gräns på 1,5 ton för att registrering skulle krävas.<sup>46</sup> Den gränsen var hämtad från Arbetsmiljöverkets besiktningsregler för grävmaskiner och lyftanordningar. Den stämmer också någorlunda väl med en bedömning av vilka maskinstorlekar som främst används yrkesmässigt.

Målgruppen för ett arbetsmaskinsregister är i första hand den yrkesmässiga användningen. Hushållssektorn kännetecknas av att det är många användare som nyttjar sina maskiner i begränsad omfattning och att maskinerna generellt är små. Det leder till att utsläppen också blir små, vilket gör att denna grupp inte är lika viktig att få med.

En alternativ gräns som har varit aktuell i utredningen är en gräns baserad på motoreffekt, vilket också kan representera maskinstorlek. 15 kW är den

---

<sup>46</sup> Naturvårdsverket, rapport 6826 april 2018.

gräns som används för klimatpremien. Denna gräns har dock alldeles nyligen ändrats och är därmed osäker som en mer permanent gräns.

## 8 Utformning av ett register för arbetsmaskiner

### Bedömning

Ett register för arbetsmaskiner bör upprättas och en av regeringen utsedd myndighet bör ansvara för detta register.

### 8.1 Vem ska ansvara för registret?

Naturvårdsverket (2018) föreslog att Transportstyrelsen skulle ansvara för ett sådant register och utreda de närmare förutsättningarna för detta (se kap 7.3 sid 65).

Av utredningsuppdraget framgår att Transportstyrelsen får i uppdrag att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av en utvidgad registreringsplikt avseende arbetsmaskiner.

Andra myndigheter såsom Trafikverket eller Naturvårdsverket skulle också kunna vara tänkbara registerförande myndigheter med hänsyn till deras erfarenhet av och sakkunskap i frågor om trafik och miljö.

Transportstyrelsen har mycket kunskap om och erfarenhet av att driva register i form av VTR och Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Erfarenhet av systemutveckling och i viss mån handläggningsrutiner med mera finns också att dra fördel av, vilket talar för att Transportstyrelsen ska ansvara för ett arbetsmaskinsregister. Dessutom har Transportstyrelsen ansvaret för marknadskontrollen för arbetsmaskiners avgasutsläpp och buller.

Det finns även aspekter som talar emot att Transportstyrelsen ska vara ansvarig för registret. Utifrån att Transportstyrelsen måste prioritera utvecklingen av VTR och kostnaderna (se kap 9) kommer inte nyttorna av ett register att ses förrän långt fram i tiden. Dessa frågor har diskuterats i dialogerna men det är en fråga som inte ligger på Transportstyrelsen att avgöra. I utredningen har vi för de obligatoriska alternativen haft inriktningen att Transportstyrelsen är ansvarig myndighet eftersom vi har utpekats inför uppdraget.

### 8.2 Vem ansvarar för registreringen i arbetsmaskinsregistret?

Transportstyrelsen ska ansvara för registreringen av arbetsmaskiner. Det ska ske rättssäkert och digitaliserat i stor utsträckning. När en ny arbetsmaskin ska registreras i arbetsmaskinregistret ska tillverkaren eller dennes representant i Sverige (oftast importören) initiera registreringen. En ansökan tillsammans med relevant dokumentation (som till exempel CE-märkning, tillverkarintyg m.m.) ska sändas till Transportstyrelsen.

En arbetsmaskin som är äldre än 3 år men inte äldre än 20 år och är i bruk kan registreras av ägaren. Ägaren får ansöka om registrering hos Transportstyrelsen. Ägaren ska vara involverad i registreringsprocessen, eftersom ingen annan aktör är inblandad i detta läge. Tillverkaren har redan sålt arbetsmaskinen och har inte längre någon koppling till arbetsmaskinen, och därför blir ägaren i stället involverad i registreringsprocessen. Uppgifter om maskinen ska dock vara verifierade av tillverkaren.

När ett fordon har registrerats i arbetsmaskinregistret ska Transportstyrelsen bekräfta registreringen.

### **8.3 Vem är personuppgiftsansvarig?**

Ett arbetsmaskinsregister kan komma att innehålla personuppgifter i de fall det även omfattar privatpersoner, vilket aktualiserar dataskyddsförordningens regler. Personuppgifter ska, enligt artikel 5.1 b, samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och får senare inte behandlas för andra ändamål som är oförenliga med de ursprungliga ändamålen. En genomgång av de relevanta primära och sekundära ändamålen för arbetsmaskinsregistret framgår av avsnitt 7.3.2 och 8.4.

Av artikel 5.c dataskyddsförordningen följer att uppgifter endast får behandlas om de är adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas, det vill säga så kallad uppgiftsminimering. Att föra ett register där vissa arbetsmaskiner får väljas registrering behöver övervägas noga för att vara förenligt med principen om uppgiftsminimering.

Av dataskyddsförordningen framgår också att en personuppgiftsansvarig ska utses för den personuppgiftsbehandling som sker på myndigheten. I 1 kap. 1 § lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister fastställs att Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för arbetsmaskinsregistret. I vissa fall kan dock andra myndigheter eller organ ansvara för detta. Men normalt är det den som utför behandlingen av personuppgifter som också har personuppgiftsansvaret. Det är vidare myndigheten som är tekniskt ansvarig för datasystemet som används för att registrera personuppgifter i arbetsmaskinsregistret.

I det fall någon annan myndighet för in personuppgifter i arbetsmaskinsregistret anses den behandla personuppgifter för Transportstyrelsens räkning, enligt artikel 4.8 i dataskyddsförordningen, och då anses den vara personuppgiftsbiträde. Det krävs i så fall ett biträdesavtal eller liknande som bland annat reglerar biträdets hantering av personuppgifter.

Transportstyrelsen ska i övrigt se till att de registrerades rättigheter tillgodoses samt att personuppgiftsbehandlingen uppfyller dataskyddsförordningens krav, till exempel i fråga om korrekt hantering, rättelse och säkerhet gällande personuppgifterna.

## 8.4 Ändamål

### 8.4.1 Primära ändamål

Personuppgifter ska, enligt artikel 5.1 b dataskyddsförordningen, samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och får senare inte behandlas för andra ändamål som är oförenliga med de ursprungliga ändamålen. Utifrån behovet och den tänkta användningen av uppgifterna i arbetsmaskinsregistret för Transportstyrelsen men också för myndigheter och andra aktörer behöver ändamålen delas upp i primära och sekundära ändamål.

De primära ändamålen avser myndighetens egen verksamhet, medan de sekundära avser i vilken utsträckning personuppgifter som myndigheten samlat in för ett primärt ändamål får behandlas för att lämnas ut till enskilda eller till andra myndigheter i syfte att tillgodose deras behov.

Transportstyrelsen har behov av att behandla personuppgifter för att hantera frågor om arbetsmaskiners registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor. Ett sådant primärt ändamål behöver därför anges. Ändamålet avser bland annat en arbetsmaskins beskaffenhet och utrustning, vilket drivmedel arbetsmaskinen använder och arbetsmaskinens fabrikat.

Ett annat primärt ändamål som är nödvändigt att införa i regleringen är arbetsmaskinernas miljöpåverkan i syfte att på olika sätt få översikt över samt kunna påverka arbetsmaskiners miljöpåverkan. I ändamålet inkluderas också frågor relaterade till arbetsmaskiners miljöpåverkan, såsom utsläpp och bränsleförbrukning.

Ändamålen behöver anges uttömmande, utifrån ett dataskyddsperspektiv, där de behov som verksamheten har av sin personuppgiftsbehandling vägs mot den enskildes rätt till integritetsskydd.

### 8.4.2 Sekundära ändamål

Utifrån de synpunkter och önskemål som har framförts av olika företag och myndigheter har dessa ett behov av uppgifterna i arbetsmaskinsregistret. Ett tydligt sekundärt syfte med registret är således att bistå enskilda, företag och offentliga organ med uppgifter som de har behov av i sina verksamheter, enligt följande:

- Arbetsmiljöverket i frågor om säkerhetskrav och kontroll enligt arbetsmiljöregleringen

- Tullverket och Polismyndigheten i frågor om kontroll av arbetsmaskiner i syfte att motverka stölder och bedrägerier
- Trafikverket och kommuner i frågor om krav på arbetsmaskiner vid upphandling
- Försvarsmaktens i frågor om försvars- och beredskapsplanering
- Kronofogden i frågor om utsökning och indrivning
- Naturvårdsverket i frågor om arbetsmaskinernas miljöpåverkan
- frågor om tillsynsverksamhet hos olika myndigheter
- försäkringsbranschen i frågor om försäkringsgivning
- banker och andra låneinstitut i frågor om kreditgivning och leasing
- uppgifter till riksdag, regering, andra myndigheter eller utländska myndigheter
- övrig behandling av uppgifter för till exempel arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål eller statistiska ändamål.

De sekundära ändamålen avser behandling av personuppgifter i arbetsmaskinsregistret i Transportstyrelsens verksamhet i syfte att lämnas ut till en annan statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet.

Personuppgiftsbehandling kan dock endast ske om uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamålen och även behandlas i enlighet med dem.

Ändamålen avser behandling av personuppgifter för olika utlämnanden. Med hänsyn till svårigheten att bedöma alla olika tänkbara utlämnanden som kan aktualiseras anges de sekundära ändamålen inte uttömmande.

Det finns dessutom visst utrymme att behandla personuppgifter även för andra ändamål än de som anges i lagen, under förutsättning att det nya ändamålet inte är att anse som oförenligt med insamlingsändamålet (finalitetsprincipen). Finalitetsprincipen regleras i artikel 5.1 b i dataskyddsförordningen.

Exempelvis anses behandling för arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål eller statistiska ändamål i inte oförenlig med de ursprungliga ändamålen. Det är alltså tillåtet enligt dataskyddsförordningen under förutsättning att lämpliga skyddsåtgärder för den registrerades rättigheter och friheter vidtas.

Personuppgifter i arbetsmaskinsregistret får också göras gemensamt tillgängliga. Med gemensamt tillgänglig avses när uppgifterna behandlas och finns tillgängliga inte bara i ett register utan även till synes ostrukturerat i en dator men med möjlighet till en effektiv strukturering av uppgifterna. Det är inte relevant i vilken teknisk form uppgifterna finns utan snarare om uppgifterna är tillgängliga för en avgränsad krets av personer eller ej. Om

denna krets omfattar endast ett fåtal personer (färre än ett tiotal personer enligt prop. 2009/10:85 sid. 129) anses detta inte vara gemensamt tillgängliga uppgifter.

### **8.5 Rättelse och sökning**

Av artikel 16 i dataskyddsförordningen framgår den registrerades rätt till rättelse. Denna rätt gäller dock endast i den utsträckning som rättelse kan ske utan skada för någon annans rättigheter eller friheter. Begränsningen gäller bara vem som är registrerad ägare till en arbetsmaskin. En bedömning av eventuell skada ska göras innan rättelse får ske och kan exempelvis vara om någon genom en rättelse retroaktivt skulle bli ansvarig för skulder knutna till maskinen.

3 kap. förordningen om arbetsmaskinsregister i författningsförslaget anger de närmare bestämmelserna om sökningar och sökbegrepp. Vid sökning i arbetsmaskinsregistret får de uppgifter som förts in i registret användas som sökbegrepp förutom uppgift om kreditköp med förbehåll om återtaganderätt. Även en kombination av sökbegrepp kan användas. Polisen och Säkerhetspolisen får även använda del av registreringsnummer i samband med sökning av uppgifter som behövs i deras verksamhet.

### **8.6 Direktåtkomst**

Det finns ingen etablerad definition av direktåtkomst men det anses vara att någon har direkt tillgång till exempelvis ett automatiserat register och självständigt kan söka efter information, utan att kunna påverka innehållet. Det betyder också att den som är ansvarig för till exempel registret inte har kontroll över vilka uppgifter som mottagaren vid ett visst tillfälle får del av. Denna typ av utlämnande skiljer sig således från ett utlämnade där ett beslut fattas i varje enskilt fall.

Grundtanken med arbetsmaskinsregistret är att främst myndigheter och företag ska få tillgång till uppgifterna. Direktåtkomst kan visserligen innebära ett ingrepp i någon enskilds personliga integritet men i en avvägning mellan det och nyttan av uppgifterna anses ändamålsbegränsningen medföra att det är proportionerligt och ändamålsenligt.

Direktåtkomst till gemensamt tillgängliga uppgifter får endast medges för vissa särskilda ändamål. Den som har medgetts direktåtkomst ska också se till att tillgången till uppgifterna begränsas utifrån vad som är nödvändigt för att fullgöra en viss arbetsuppgift.

### **8.7 Förfarande och överklagande**

Ett beslut ska, enligt 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar, överklagas till den förvaltningsrätt inom vars

domkrets ärendet först prövats om inget annat är angivet i lag. Det är inte klarlagt var eventuella beslut kommer att fattas, och därför framgår det endast att beslut enligt lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

### **8.8 Straffbestämmelser**

Straffet för att uppsåtligt eller av oaktsamhet använda en arbetsmaskin i strid med 1 kap. 5 § lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister är penningböter. Detsamma gäller en ägare som inte gjort vad som skäligen kan förväntas för att förhindra användandet.

### **8.9 Bemyndigande**

Bemyndigandet ger bland annat en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att i enskilda fall besluta om undantag från registreringsplikten för arbetsmaskiner. Vidare får föreskrifter meddelas om andra förpliktelser avseende registrering av arbetsmaskiner än de som lagen nämner. Dessutom ges bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter som kan användas till finansieringen av registret.

### **8.10 Obligatorisk registrering och möjligheten till frivillig registrering**

Det finns inget uttryckligt förbud mot ett offentligt drivet obligatoriskt register med frivillig registrering för befintliga arbetsmaskiner. Det är emellertid av vikt att definitionen kring vilka som ska omfattas är avgränsad både sett till fordonstekniska egenskaper och ålder.

Enligt Naturvårdsverkets rapport (2018) avger arbetsmaskiner störst utsläpp de första åren, vilket bekräftas av branschföreningen Maskinleverantörerna. Det skiljer sig en del mellan olika typer av maskiner och branscher men mest utpräglat är detta inom skogsbruket. Enligt Maskinleverantörerna finns det generellt en garantitid på 3 år, vilket gör att arbetsmaskinerna också ska in på service under den perioden. Under denna tid är det därför lätt att identifiera de maskiner som inte är registrerade. Det är därför relevant att inkludera befintliga maskiner som vid regleringens ikraftträdande är högst 3 år gamla och uppfyller definitionen av arbetsmaskin enligt avsnitt 7.4 och 1 kap. 4 § lagen (20XX:XX) om arbetsmaskiner. Efter denna övergångsperiod, enligt övergångsbestämmelserna i lagen, kommer dock alla nya arbetsmaskiner att registreras i arbetsmaskinsregistret.

Registreringsplikten för maskiner upphör när maskinen överstiger 20 år, genom att ägaren då ges möjlighet att ansöka om avregistrering från registret. Möjligheten finns att fortsätta vara registrerad även därefter.

De arbetsmaskiner som uppfyller definitionen men är högst tjugo år gamla föreslås, oavsett vikt, få möjlighet att frivilligt registreras i



arbetsmaskinsregistret, se 1 kap. 6 § lagen (20XX:XX) om arbetsmaskiner. Dessa förutsätts enligt övergångsbestämmelserna vara äldre än 3 år vid lagens ikraftträdande. Då de frivilligt har registrerat sig omfattas de visserligen av samma avgifter för registrering och skyltagift (samt eventuella indrivningsåtgärder) som de registreringspliktiga maskinerna men de kan däremot avregistrera sig från registret frivilligt. De omfattas inte heller av några straffbestämmelser.

Dessa arbetsmaskiner kan efter ansökan avregistreras från arbetsmaskinsregistret när som helst men får även fortsätta att vara registrerade även efter att de är 20 år gamla. Detta förutsätter dock att de registrerades innan de blev 20 år gamla.

### **8.11 Vilka uppgifter ska registreras i arbetsmaskinsregistret**

Under de dialogmöten som har hållits har behovet av vilka uppgifter som bör ingå i registret diskuterats. Även i marknadskartläggningen liksom i närmare dialog med de aktörer som har deltagit i utredningen har frågan varit aktuell. Följande uppgifter har framhållits.

Obligatoriska uppgifter:

- tillverkare
- fabrikat
- tillverkningsår
- modell/maskintyp
- identifieringsnummer
- registreringsnummer
- tjänstevikt
- motoreffekt
- effektnorm
- lyftanordning
- bränsletyp
- konfiguration eldrift
- utsläppsklass.

Uppgifter som är önskvärda:

- körtimmar
- besiktningssuppgifter
- CE-märkning.

Vissa grundläggande uppgifter är nödvändiga för att ens kunna upprätta ett register, medan andra är mer specifikt kopplade till olika utpekade behov. Eftersom utsläppsrelaterade behov utgör det huvudsakliga ändamålet med registret, är uppgifter om utsläppsklass och bränsle givna som utgångspunkt.

Uppgift om körtimmar skulle vara önskvärd för utsläppsuppföljningen men det är inte helt klarlagt hur en sådan uppgift skulle kunna hämtas in. Det skulle kunna bygga på en inrapportering av besiktningsorganen vid besiktningstillfällena men det är endast en liten andel maskiner som besiktigas enligt arbetsmiljöföreskrifterna. Detta medför att uppgiften inte kommer att vara tillgänglig för de flesta maskiner. Dessutom ansvarar inte Transportstyrelsen för krav kopplade till föreskrifterna om besiktning av maskiner med lyftanordningar.

En annan möjlighet är att uppgiften förs in i registret vid maskinernas servicetillfällen, vilket sker regelbundet åtminstone de första 3 åren. Även detta ligger dock utanför Transportstyrelsens ansvarsområde.

Det är också lämpligt att följa projektet om live-rapporterad data från maskiner i Norge (se avsnitt 5).

Uppgift om körtimmar skulle vara relevant men det är i nuläget inte klarlagt hur uppgiften ska kunna tas in. Detsamma gäller uppgifter om besiktning.

#### 8.11.1 CE-märkning

När det gäller att registrera uppgifter om CE-märkning skulle syftet vara att underlätta vid marknads kontroll. Ett register över arbetsmaskiner där bland annat CE-märkning framgår skulle kunna ha fördelar för framför allt Arbetsmiljöverket avseende till exempel marknads kontroll (se avsnitt 4.2.1).

Maskindirektivet och andra rättsakter med motsvarande systematik bygger på att det inte är systematisk kontroll av berörda varor innan användning. Det gäller oavsett om det bara kontrolleras att det finns CE-märke på maskinen eller om det görs en kontroll av teknisk överensstämmelse i syfte att utreda om maskinen uppfyller kraven för att vara CE-märkt.

Arbetsmaskinsregistret är endast avsett att utgöra en förteckning över arbetsmaskiner där uppgifter om till exempel CE-märkning registreras utan att någon kontroll görs av om CE-märkningen är riktig eller ej. Det är inte heller något krav på CE-märkning för att få registreras i registret. Det sker vidare ingen kontroll kring olika tekniska krav på arbetsmaskiner i samband med registrering. Möjligen kan dock redan bedömningen av om CE-märkningen finns anses utgöra en kontroll, oavsett om Transportstyrelsen anser att det inte är avsikten.

Transportstyrelsen bedömer att en i vissa fall obligatorisk registrering av arbetsmaskiner i registret där uppgiften om CE-märkning i förekommande fall registreras, skulle kunna vara möjlig.<sup>47</sup> En sådan registrering bör inte anses utgöra någon marknads kontroll. Arbetsmiljöverket har framfört att det

---

<sup>47</sup> Jämför med bland annat EU-domstolens dom i mål 220/15 *Kommissionen mot Tyskland*.

finns tveksamheter kring om registrering av denna uppgift är förenlig med principerna för CE-märkningen. Denna fråga behöver därmed klargöras ytterligare innan uppgiften kan tas med.

Om registrering av uppgifter om CE-märkning skulle bedömas stå i strid med bland annat maskindirektivet, påverkar det i sig inte inrättandet av ett arbetsmaskinsregister i övrigt.

### 8.12 Funktioner i ett register

Ett register behöver ett it-stöd för att samla in, lagra, bearbeta och distribuera information om arbetsmaskiner. Registret måste vara tillgängligt för att kunna användas av de aktörer i samhället som har behov av det. Det innebär att en mängd externa användare ska använda registret, både för att tillföra eller ändra i registret och få information från det. Det ska ske på ett säkert sätt. Ett register ska kunna hantera flöden på ett automatiserat och enkelt sätt och alltid vara tillgängligt och uppdaterat. Ett register ska kunna hantera:

- registrering av en arbetsmaskin
- ägarbyten
- leasing och kreditköp
- avregistrering av både uttjänta maskiner och export
- gallring
- integrering i efterlysningsregistret
- registreringsskyltar
- rapportering av körtimmar
- uppgifter om eventuell besiktning
- informationsförsörjning till externa aktörer
- all administration kring avgifter och betalning
- interna gränssnitt för verksamheten
- uppföljning och statistik.

### 8.13 Undantag för arbetsmaskiner registrerade i VTR

Vissa arbetsmaskiner såsom traktorer och motorredskap som ska färdas på allmän väg samt terrängmotorfordon är i dag registreringspliktiga i VTR, men endast en del av dessa omfattas av besiktningsregler och skatteplikt. För att undvika dubbelregistrering, det vill säga att dessa maskiner<sup>48</sup> tvingas registreras både i VTR och i arbetsmaskinsregistret krävs att dessa maskiner undantas från registrering i arbetsmaskinsregistret. Det innebär att de fortsatt kommer att registreras i VTR med tillhörande krav för användning på väg och inte i det nya registret för arbetsmaskiner.

---

<sup>48</sup> De omfattas av LFRA och registreringsplikten där och därför betraktas de i praktiken i detta sammanhang som fordon.

För att kunna förbättra kontrollen av utsläpp från dessa maskiner bör dock kravet på vilka uppgifter som ska registreras i VTR utökas till att omfatta utsläppsklass från motorns typgodkännande. Detta kan göras genom ett tillägg i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

### 8.13.1 Retroaktiv reglering

Om Transportstyrelsen ska föra ett separat register för arbetsmaskiner, behöver det också utredas om även befintliga arbetsmaskiner kan inkluderas i registret, det vill säga inte endast de maskiner som är nya efter att en eventuell reglering kring arbetsmaskiner trätt i kraft. Med befintliga arbetsmaskiner avses sådana som redan finns och används i Sverige.

Det huvudsakliga ändamålet till att upprätta ett arbetsmaskinsregister är miljörelaterat. Därför skulle bland annat olika styrmedel, till exempel miljözoner eller någon form av premie, kunna införas med uppgifterna i registret som utgångspunkt. Det finns inget hinder mot att inkludera även befintliga arbetsmaskiner utifrån denna aspekt.

I de fall befintliga arbetsmaskiner blir registreringspliktiga skulle en sådan reglering möjligen kunna medföra en viss retroaktiv verkan. Det vill säga att en reglering som införs i dag får effekt på handlingar bakåt i tiden.

Det finns inget generellt förbud mot retroaktiv lagstiftning, förutom gällande straffrättsliga domar och retroaktiva skatter och avgifter i 2 kap. 10 § regeringsformen (1974:152), men detta ska normalt undvikas. Inom förvaltningsrätten blir dock ny lagstiftning tillämplig även på omständigheter som inträffat tidigare, såvida övergångsbestämmelserna inte anger annat.

Om ett arbetsmaskinsregister förs (oavsett om det är separat eller som en del av VTR) där befintliga arbetsmaskiner också skulle omfattas av registreringsplikt, behöver det begränsas i tid. Anledningen är att det inte kan anses lämpligt att efterfråga data för maskiner som inte omfattas av de EU-gemensamma tekniska kraven för utsläpp av luftföroreningar.

### 8.13.2 Egendomsskyddet

Införandet av en registreringsplikt för befintliga arbetsmaskiner skulle även kunna påverka det så kallade egendomsskyddet enligt Europeiska konventionen för mänskliga rättigheter preciserad genom 2 kap. 15 § regeringsformen (1974:152). Bland annat innebär det att enskildas egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Exempelvis utgör naturvårds- och miljöintressen eller totalförsvaret behov sådana intressen. Praxis från Europadomstolens visar

att de allmänna intressen som kan motivera ett ingrepp ska vägas mot den enskildes intresse, och ingrepp ska vara proportionerliga.

En registreringsplikt för befintliga arbetsmaskiner bedöms dock inte påverka egendomsskyddet och skulle i annat fall sannolikt omfattas av undantaget om att tillgodose angelägna allmänna intressen.

#### **8.14 Utländska arbetsmaskiner och tillfällig registrering**

Arbetsmaskinsregistret är primärt tänkt för arbetsmaskiner som säljs och används i Sverige.

Även utländska arbetsmaskiner som används tillfälligt i Sverige kommer att omfattas av reglerna för registrering under denna tid. De som är upp till tre år gamla omfattas av den obligatoriska registreringsplikten och övriga kan registreras frivilligt exempelvis för att kunna delta i en upphandling.

Möjligheten till tillfällig registrering för både svenska och utländska arbetsmaskiner har övervägts i utredningen, men Transportstyrelsen bedömer att det inte finns tillräckliga skäl för att införa det. Det är förenat med ökad administration och ökade kostnader för både arbetsmaskinsägare och Transportstyrelsen. Det kräver nämligen både en ytterligare typ av skyltar och en hantering som lika gärna kan omfattas av den vanliga registreringen för arbetsmaskiner.

En utländsk arbetsmaskin som ska användas i Sverige är antingen registreringspliktig enligt 1 kap. 5 § lagen om arbetsmaskinsregister eller får registreras enligt 1 kap. 6 § samma lag.

#### **8.15 Registreringsnummer**

Ett registreringsnummer för arbetsmaskiner bör vara utformat så att det inte blandas ihop med vägtrafikfordon eller försvarsmaktens fordon. Registreringsnumret eller delar av registreringsnumret ska inte heller kunna kopplas ihop med någon annan information. Strukturen på registreringsnumren ska kunna användas långt in i framtiden utan att kombinationerna tar slut.

Registreringsnumret för en arbetsmaskin föreslås bli 5 siffror följda av en bokstav. Denna kombination är unik och kommer endast att innehas av arbetsmaskiner som finns registrerade i arbetsmaskinregistret. Valet av antal tecken följer registreringsnumren för vägtrafikfordonen och för försvarsmaktens fordon. Om bokstäverna Å, Ä och Ö undantas, kommer registreringsnummerstrukturen för arbetsmaskiner att ha cirka 2,5 miljoner kombinationer. Alla tecken föreslås bli dynamiska vilket innebär att lediga kombinationer kommer att finnas många år framåt.

Det har ingen betydelse om bokstaven i registreringsnummer är i början eller i slutet, men Transportstyrelsen väljer att ha bokstaven på slutet.

### **8.16 Gallring**

Alla registrerade uppgifter om arbetsmaskiner ska finnas i registret fram till dess arbetsmaskinen avregistreras. 1 år efter denna tidpunkt gallras de ur registret.

Detta gäller dock inte för så kallade identitetsuppgifter som gallras 7 år efter avregistrering, vilket följer en liknande systematik som gallring av uppgifter i VTR. Att identitetsuppgifter gallras först 7 år efter avregistrering beror på att det ska finnas möjlighet till vissa korrigeringar i efterhand och annan felsökning.

Undantag gäller vidare om ägaren till arbetsmaskinen vid avregistreringstidpunkten har obetalda avgifter för arbetsmaskinen. I sådana fall ska uppgifter om maskinen och ägaren gallras först när skulden betalats eller när fordringen preskriberats. Sådana skulder är avgifter för registrering eller skyltar och som sannolikt blivit föremål för olika indrivningsåtgärder.

Det är endast möjligt att på egen begäran be om att tas bort ur arbetsmaskinsregistret om maskinen registrerats frivilligt.

### **8.17 Leasing och kreditköp med förbehåll om återtaganderätt**

Leasing är en form av långtidshyra av ett fordon. Långtidshyran ska vara minst 1 år. Den som finansierar fordonet är leasinggivaren, som köper fordonet och upplåter den till ett företag eller person med full nyttjanderätt, den så kallade leasingtagaren. Det innebär att leasingtagaren är brukaren av fordonet och ansvarar för avgifter som debiteras, till exempel registeravgift och parkeringsanmärkningar. Ett ägarbyte får inte genomföras utan leasingtagarens medgivande.

Kreditköp med förbehåll av återtaganderätt innebär att det finns ett avtal mellan en kreditgivare, som är en näringsidkare i sin yrkesmässiga verksamhet, och en kreditköpare. I avtalsvillkoren ges kreditgivaren möjlighet att återta fordonet. Det innebär att kreditköparen registreras som ägare och brukare till fordonet och ansvarar för avgifter som debiteras, exempelvis registeravgift och parkeringsanmärkningar. Ett ägarbyte får dock inte genomföras utan kreditgivarens medgivande.

Leasing och kreditköp med förbehåll om återtaganderätt är en viktig uppgift för hela samhället och därför bör denna uppgift registreras på ett fordon i det fall den är tillämplig.

## 9 Tidsplan och finansiering av ett register för arbetsmaskiner

I det här avsnittet bedömer vi tidsaspekter och kostnader för ett register såsom det föreslås i utredningen. Här har vi utgångspunkten att Transportstyrelsen blir ansvarig för registret trots att registret kanske kan införas snabbare och till lägre kostnad av någon annan aktör på grund av arbetet som pågår med att byta ut it-stödsystemet för VTR.

### 9.1. När kan registret tas i bruk?

Vägrafikregistrets it-stödsystem är gammalt med en svårförvaltd teknik. Det leder till stora hinder för verksamhetsutveckling. På grund av den föråldrade tekniken finns också en kompetensbrist för att upprätthålla dagens it-miljö. Därför har det tagits beslut om att byta ut it-stödsystemet.

Eftersom VTR är ett av Sveriges största register, kan utbytet inte göras på en gång. Ett beslut togs om att utbytet ska göras i två steg. Första steget togs 2016, då stordatorplattformen byttes ut mot en Microsoftplattform. I steg två ska förvaltningsbarheten och andra nödvändiga förbättringar säkras. Steg två har påbörjats i en liten skala och takten beräknas öka successivt. Ändringarna är stora och det beräknas ta flera år innan förändringen är genomförd fullt ut. Transportstyrelsen räknar med att registreringen av arbetsmaskiner sker i det nya it-stödsystemet och att utvecklingen av arbetsmaskinsregistret kan börja när utvecklingen av it-stödsystemet är klart, vilket beräknas bli inom 5–8 år. Den beräkningen gäller både för ett register separat från VTR och för ett som integreras med VTR.

Om utvecklingen av arbetsmaskinregistret måste göras tidigare, kommer det att behöva ske i det befintliga it-stödsystemet samtidigt som den nya it-plattformen för VTR utvecklas. Arbetsmaskinsregistret måste i så fall sedan överföras till det nya it-stödsystemet, när detta väl är på plats. Förutom att det skulle vara mycket kostsamt, saknar Transportstyrelsen personella resurser till att utveckla två register parallellt. Utvecklingen av det nya VTR har högsta prioritet för Transportstyrelsen eftersom det är ett samhällsviktigt register för hela vägrafikområdet, samtidigt som det nuvarande bygger på föråldrad teknik från 1970-talet. Det är också ett mycket omfattande arbete som krävs vilket gör att det tar en stor del av tillgängliga it-resurser på Transportstyrelsen. Därför ser vi inte att utveckling av ett nytt arbetsmaskinsregister är möjlig under den perioden.

Den preliminära tidplanen för arbetet med arbetsmaskinregistret blir därmed 2027–2029 för att kunna tas i bruk 2030.

## 9.2 Kostnader för ett arbetsmaskinsregister

Kostnaden för att skapa ett arbetsmaskinsregister separat från VTR i det nya it-stödet uppskattas till 35 miljoner kronor. Drift och förvaltning av registret har uppskattats genom en årlig procentsats:

- år 1: 5,3 miljoner kronor
- år 2: 5,3 miljoner kronor
- år 3: 3,5 miljoner kronor
- år 4: 3,5 miljoner kronor
- år 5 och framåt: 1,8 miljoner kronor.

Kostnadsuppskattningen har gjorts genom att it-arkitekter på myndigheten har uppskattat hur mycket tid som går åt för att bygga de olika delarna i systemet. Timmarna har sedan summerats och prissatts med hjälp av en schablon som myndigheten använder. Tidsuppskattningen har utgått ifrån de uppgifter som ska registreras och vad registret ska kunna hantera i form av ägarbyte av maskiner, löpande registrering av körtimmar etc. Bedömningen utgår vidare ifrån att registret ska vara mycket automatiserat, vilket innebär att det blir effektivare än manuell hantering samtidigt som informationen i registret alltid är uppdaterat. Infrastrukturen omfattar bland annat nätverkslösningar, serverdrift, lagring, säkerhetsfunktioner och olika typer av stödsystem m.m. Och därtill ska alla funktioner som beskrivs i avsnitt 8 skapas.

## 9.3 Hur ska registret finansieras?

VTR finansieras genom antingen en årlig avgift eller en engångsavgift.

Vad gäller arbetsmaskinsregistret föreslås detta finansieras genom en årlig registeravgift och en skyltavgift som tas ut i samband med att arbetsmaskinen registreras. De arbetsmaskiner som registreras frivilligt omfattas också av samma avgifter i samband med registrering. Vi har räknat på ett alternativ där kostnaderna för uppbyggnaden av registret slås ut på de första fem åren. Detta kommer resultera i en högre avgift än i dagens vägtrafikregister. I tabellen nedan görs en uppskattning av vilken avgift som skulle krävas för att finansiera ett arbetsmaskinsregister över fem år, utvecklingskostnader inräknat. Uppskattningarna ska endast ses som en indikation över vad avgiften skulle kunna bli. Det görs till exempel ingen uppskattning av hur kostnader skulle kunna förändras beroende på vilka uppgifter som inkluderas i registret, eller hur frivillig registrering skulle kunna påverka antalet uttagna registreringsavgifter per år. Detta är att se som en indikation på hur finansiering och kostnadsbild kan se ut och den måste fastställas i nästa skede av arbetet med ett eventuellt register.

Transportstyrelsen justerar registeravgifterna löpande, enligt Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter (TSFS 2016:105). Därför



kommer avgifterna att förändras över tid. Eftersom vi räknar med att antalet maskiner successivt ökar i registret så är det möjligt att avgifterna kommer att kunna sänkas i motsvarande takt.

När det gäller äldre maskiner så kommer registreringsplikten enligt förslaget att begränsas till 20 års ålder. Efter 20 år kommer maskinen att kunna avregistreras om ägaren inte längre ser behovet att vara registrerad.

Tabell 2 Kostnader över fem år för separat arbetsmaskinsregister

Utvecklingskostnader	34 621 000
Förvaltning, 5 år	9 520 775
<b>SUMMA</b>	<b>44 141 775</b>

Tabell 3 Intäkter över fem år

Årlig avgift*	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	SUMMA
75 kr	1 875 000	3 000 000	4 125 000	5 250 000	6 375 000	20 625 000
150 kr	3 750 000	6 000 000	8 250 000	10 500 000	12 750 000	41 250 000
225 kr	5 625 000	9 000 000	12 375 000	15 750 000	19 125 000	61 875 000

\* Beräknat utifrån antagandet att 25 000 arbetsmaskiner registreras år 1. Därefter tillkommer 15 000 arbetsmaskiner årligen.

Givet dessa antaganden skulle en årlig avgift på 225 kronor täcka kostnaderna för att inrätta ett arbetsmaskinsregister, oavsett form. Om utvecklingskostnaden läggs som en del av anslag till Transportstyrelsen, och den kostnaden i stället tillfaller staten, skulle den årliga kostnaden i stället kunna sättas till runt 150 kronor.

Om en ersättningsskylt behöver beställas, tas en avgift ut för att producera skylten.

## 10 Förslagets konsekvenser

Transportstyrelsens förslag är att införa ett register för arbetsmaskiner som väger mer än 1,5 ton.

### 10.1 Vad är problemet?

Många arbetsmaskiner omfattas inte av registreringsplikten. Det totala antalet arbetsmaskiner som används inom olika sektorer är därmed okänt. Avsaknaden av samlad statistik medför svårigheter för myndigheter att kunna fullfölja delar av sina ansvarsområden kopplade till arbetsmaskiner. Detta rör ett flertal myndigheter och i synnerhet Naturvårdsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Naturvårdsverket är den myndighet som samordnar Sveriges klimatrapportering. De dataunderlag som samlas in av Naturvårdsverket används i stor utsträckning även för att beräkna utsläpp av luftföroreningar. Bland de myndigheter som är skyldiga att lämna underlag till Naturvårdsverket ingår Transportstyrelsen, SCB och Trafikanalys. Även regeringen är, enligt klimatlagen (2017:720), skyldig att regelbundet lämna en klimatredevision till riksdagen i budgetpropositionen. Bland annat ska utsläppsutveckling inom alla samhällssektorer redovisas, vilket även inkluderar utsläppen från arbetsmaskiner.

Sveriges lokala territoriella utsläpp av växthusgaser har minskat med 25 procent sedan 1990. Utsläppen från arbetsmaskiner har under samma period minskat långsammare, med 18 procent.<sup>49</sup> Utsläppen av växthusgaser från arbetsmaskiner skiljer sig från nästan alla andra sektorer genom att de har ökat de senaste tre åren. I takt med att utsläpp från andra sektorer minskar står arbetsmaskiner för en allt större andel av de totala utsläppen: under 2020 var andelen 7 procent.<sup>50</sup>

Både Energimyndigheten och Naturvårdsverket administrerar stöd som kan beviljas till arbetsmaskiner. I Energimyndighetens fall är stödet begränsat till arbetsmaskiner som är registrerade, vilket utesluter en stor andel av alla arbetsmaskiner som i övriga aspekter uppfyller kraven för att beviljas stöd.

Arbetsmiljöverket har besiktningansvar avseende vissa arbetsmaskiner. Uppgifter om antalet besiktningar som genomförs stämmer inte med antalet sålda arbetsmaskiner som är besiktningsskyldiga enligt arbetsmiljölagstiftningen. Tillgång till samlad information över arbetsmaskiner skulle förenkla Arbetsmiljöverkets möjlighet att bedriva

<sup>49</sup> <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-arbetsmaskiner/>

<sup>50</sup> Naturvårdsverket 2022, rapport 7051, Arbetsmaskiners klimatomställning, sid. 12.

marknadskontroll och tillsyn, inklusive urval vid tillsyn, samt förebyggande arbete för att minska olyckor som har med arbetsmaskiner att göra.

Transportstyrelsen ansvarar för marknadskontroll av maskiner när det gäller krav på avgasutsläpp och buller.<sup>51</sup> En utökad registreringsplikt för dessa maskiner skulle underlätta marknadskontrollen, eftersom det då tydliggörs om de uppfyller kraven. Det förutsätter dock att registrering av uppgifter om exempelvis utsläppsklass är obligatorisk. I dagens VTR saknas krav på sådana uppgifter.

För försäkrings- och finansbranschen är ett ägarskapsregister viktigt, mycket för att kunna motverka bedrägerier av olika slag och stöld. Men ett ägarskapsregister också viktigt för att förbättra möjligheterna att värdera arbetsmaskiner vid finansiering av köp.

Stölder av arbetsmaskiner är ett stort problem. Tre av fyra företag i en marknadsundersökning är av uppfattningen att stölder av arbetsmaskiner är ett stort problem och vart tredje tycker att stölder är ett mycket stort problem. Majoriteten av de som deltog i studien ser nyttan med ett register för att motarbeta stölder. Ett register kan verka försvårande för stöld, bedrägerier och penningtvätt.

## 10.2 Vad ska uppnås?

Syftet med ett arbetsmaskinsregister är att samla uppgifter över arbetsmaskiner som i första hand används inom yrkesverksamhet. Samlad statistik om arbetsmaskinsparken och dess egenskaper kan i sin tur förenkla myndigheternas arbete med uppföljning, tillsyn och kontroll – i synnerhet uppföljning av utsläpp, kravställande och uppföljning vid upphandling, tillsyn enligt arbetsmiljölagstiftningen, uppföljning av bedrägerier och försäkringsärenden samt utvärdering av stöd och styrmedel. Ett register över arbetsmaskiner skulle också kunna förenkla arbetet för andra aktörer, branscher och verksamheter, till exempel försäkringsbolag, finans- och bankbranschen, polis- och tullverksamhet samt offentlig upphandlingsverksamhet.

## 10.3 Vilka är lösningsalternativen?

### 10.3.1 Effekter om ingenting görs

Många arbetsmaskiner omfattas inte av registreringsplikt i dag. Om ingenting görs, kommer kunskap fortsatt att saknas om arbetsmaskiner.

---

<sup>51</sup> Lag (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

### 10.3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Alternativet som inte innebär reglering skulle kunna vara frivillig registrering i ett register som drivs av en privat aktör, som det norska registret för entreprenadmaskiner. Det finns fördelar med ett frivilligt register i flexibilitet och valfrihet för den enskilde. Ett frivilligt register skulle kunna användas för att följa upp ställda krav i upphandling och eventuellt också för att motverka stölder och bedrägerier på så sätt att försäkringsbolag och långivare ställer krav på registrering.

Att som i Norge driva ett register som en avgiftsfinansierad stiftelse är inte ett alternativ i Sverige, eftersom det hindras av lagstiftningen kring stiftelser. Stiftelselagen (1994:1220) anger att en så kallad ändamålsstiftelse inte får finansieras via avgifter eller liknande.

Men det finns också nackdelar med ett frivilligt register. En sådan är att det inte skulle gå att ställa krav på vilka maskiner som ska registreras. Möjligheterna till bättre statistik, kontroll och uppföljning skulle bli mindre i ett frivilligt register. Om frivilligheten också sträcker sig till vilka uppgifter som ska registreras, finns risk att uppgifter saknas och att det kan finnas oklarheter i var uppgifterna kommer ifrån.

En annan relevant nackdel är att ett frivilligt register inte skulle vara fullständigt. Det innebär att registret till exempel inte skulle gå att använda för att förbättra Naturvårdsverkets statistik. Det skulle inte heller underlätta marknadskontroll. Alltså skulle syftet med att förbättra styrning, kontroll och uppföljning inte uppnås.

### 10.3.3 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen har övervägt två alternativ:

- att **utöka VTR** så att det även omfattar registrering av arbetsmaskiner
- att upprätta **ett separat register**.

Vilka är berörda?

Arbetsmaskiner används i första hand inom följande områden:

- Inom bygg- och anläggningssektorn används ofta hjullastare och grävmaskiner som ägs av mindre företag som är underleverantörer.
- Inom industrin används flera olika typer av arbetsmaskiner, främst truckar, traktorer och hjullastare. Maskinerna är i högre grad kvar på en och samma plats och ägs ofta av själva industriföretagen.
- Skogsbruket kännetecknas av att enskilda maskiner är mycket rörliga och aktiva över stora områden. De maskiner som används är skördare och skotare. Dessa används i skift och utbyttestakten är hög.

- Inom jordbrukssektorn har olika gårdar väldigt olika förutsättningar vad gäller storlek och verksamhet. Inom jordbruket dominerar traktorn, men maskiner som skördetröskor och olika redskap som används tillsammans med traktorerna är också vanliga.
- Inom hushållssektorn finns det antagligen fler arbetsmaskiner än i någon annan sektor. Den här sektorn kännetecknas av att det är många användare som använder sina (små) maskiner i liten omfattning. Det leder till att utbytestakten är låg och att driftskostnaden inte är en betydande utgift.
- I den kommunala verksamheten används arbetsmaskiner för skötsel av till exempel parker, torg och snöröjning. Framför allt används traktorer men också mindre verktyg som liknar dem som används i hushållssektorn. För snöröjning används hjullastare och traktorer.

Vår bedömning är att förslaget främst kommer att beröra företag där arbetsmaskiner används. Det är ovanligt att privatpersoner äger och använder arbetsmaskiner som väger 1,5 ton.

#### 10.3.4 Vilka konsekvenser medför regleringen?

##### **Företag**

Om ett nationellt register inrättas, är det sannolikt att bank- och försäkringsbranschen kommer att vilja att även arbetsmaskiner som inte omfattas av registreringsplikten registreras. Detta bland annat för att kunna följa upp trafikförsäkringsplikten, försvåra för stölder och bedrägerier.

Registreringsplikt för arbetsmaskiner kommer att leda till direkta ökade kostnader för berörda företag i form av registrerings- och skyltagift. Beroende på finansieringsmodell uppskattas registreringsavgiften ligga mellan 225 och 350 kronor årligen eller en engångsavgift på 650–750 kronor. Hur fördelningen för tillkommande registreringspliktiga arbetsmaskiner ser ut per bransch kan grovt uppskattas med hjälp av uppgifter från arbetsmaskinsmodellen.

För alla maskintyper har totalt antal, antal som väger mindre än 1,5 ton, antal över 3 år och antal över 5 år uppskattats för alla de branscher som ingår i miljöräkenskaperna (se Tabell 3). Den information som ligger till grund för allokeringen av arbetsmaskiner mellan branscher i arbetsmaskinsmodellen baseras på dialog med experter. Det bör nämnas igen att uppdelningen per bransch är mycket osäker, särskilt för de maskiner

som används i flera olika branscher, eftersom det finns risk för dubbelräkning.<sup>52</sup>

De flesta arbetsmaskiner som väger mindre än 1,5 ton uppskattas finnas i kategorierna kompaktlastare, hjullastare och bandgrävmaskiner. Det antal maskiner som uppfyller kriterierna för den föreslagna registreringsplikten i utredningen – det vill säga 1,5 ton och över samt under 3 respektive 5 år – uppskattas genom att göra antagandet att åldersfördelningen ser likadan ut oavsett vikt. Detta för att undvika att dubbelräkna maskiner som uppfyller båda kraven samtidigt. Först dras det antal maskiner som inte uppfyller ålderskraven bort. Därefter beräknas den andel av arbetsmaskinerna som väger mindre än 1,5 ton som inte redan dragits bort på grund av ålderskravet. Även om antagandet kan vara bristfälligt får det endast mycket begränsade konsekvenser på resonemangen, eftersom det endast i kategorin bandgrävmaskin finns ett större antal maskiner under 1,5 ton.

Vi vill betona att antalet arbetsmaskiner endast ska ses som en grov uppskattning.

Tabell 4 Totala antalet dieseldrivna maskiner uppdelade per bransch enligt samma branschindelning som används i miljöräkenskaperna. Siffrorna är exklusive traktorer och mindre (mest handhållna) maskiner. Branschindelning enligt miljöräkenskaperna (IVL, 2022).

Branscher	Totalt antal maskiner	Antal maskiner som uppfyller registreringsplikt	
		≥ 1,5 ton, ≤ 3 år	≥ 1,5 ton, ≤ 5 år
Byggverksamhet	34 811	12 325	19 727
Hushåll och ideella organisationer	21	9	16
Jordbruk, skogsbruk och fisk	30 413	4 590	6 624
Offentlig sektor	2 908	1235	1739
Tillverkningsindustri	10 757	4 130	6 059
Transportindustri	8 208	2 716	4 250
Utvinning av mineral	1 398	580	778

<sup>52</sup> Att viss dubbelräkning förekommer indikeras av att det antal arbetsmaskiner som uppskattas omfattas av registreringskrav skiljer något när de räknas ut som totaler av alla maskiner respektive som summa per bransch. Denna skillnad är dock inte så stor, det handlar om cirka 300 maskiner för ålderskravet < 3 år och cirka 500 maskiner för < 5 år.

### Jordbruk och skogsbruk

Inom jord- och skogsbruket uppskattas antalet arbetsmaskiner i arbetsmaskinmodellen till drygt 30 000. Av dessa omfattas 4 500–6 600 av de kriterier för obligatorisk registrering som föreslås i utredningen, beroende på om ålderskravet för retroaktiv registrering sätts till 3 eller 5 år. En del av dessa arbetsmaskiner, främst hjullastare och grävmaskiner, kan dock redan vara registrerade i VTR förutsatt att de uppfyller Transportstyrelsens föreskrifter.

Både privatpersoner, företag och staten äger skog i Sverige. Ungefär hälften av skogen ägs av runt 320 000 privata skogsägare, cirka en fjärdedel av privata aktiebolag och cirka en fjärdedel av staten eller allmänna ägare. Storleken på skogsfastigheterna varierar stort och så även hur skogsbruket bedrivs.<sup>53</sup> Inom skogsbruket används skördare och skotare i hög utsträckning. De ägs i första hand av skogsentreprenörer som är fristående företagare vilkas tjänster köps in av skogsägare. Arbetsmaskinerna används ofta på flera olika avverkningsområden och körs ofta i skift. Det gör att arbetsmaskinerna slits ut förhållandevis snabbt och att utbytestakten är hög. Skogsbrukets arbetsmaskiner är i dag ofta undantagna från registreringsplikten i VTR, eftersom de antingen omfattas av definitionen motorredskap klass II, det vill säga framförs med en hastighet om högst 30 km/tim, eller används inom inhägnade områden. Antalet skördare och skotare som uppskattas bli registreringspliktiga enligt utredningsalternativen är knappt 4 000 om ålderskravet sätts till 5 år. Registreringsavgiften bedöms bli en försumbar kostnad för varje enskild skogsentreprenör, eftersom användningen av arbetsmaskinerna är hög och tjänsterna kan delas av många.

Jordbruket kännetecknas av en stor andel små företag (SOU 2021:67). En del av jordbrukets arbetsmaskiner är specialiserade, som skördetröskor, medan traktorer används i flera branscher. Enligt Trafikanalys fanns cirka 122 000 traktorer registrerade inom jordbruket (cirka 30 procent av totalen) och knappt 73 000 inom skogsbruket (knappt 20 procent) vid slutet av 2021. Även arbetsmaskiner som används vid till exempel gårdsarbetet för lastning och lossning, som hjullastare, återfinns inom många branscher. De flesta maskinerna ägs av enskilda jordbrukare, men en del maskiner samägs eller hyrs (Point 2022). Eftersom livslängden på arbetsmaskiner är lång och utbytestakten låg, kan en stor del av det totala antalet arbetsmaskiner inom jordbruket uteslutas givet de ålderskrav som föreslås i utredningsalternativen.

På de dialogmöten som arrangerats inom ramen för regeringsuppdraget har LRF Entreprenad uttryckt oro över att ett arbetsmaskinsregister skulle kunna

---

<sup>53</sup> Vem äger Sveriges skogar? | SkogsSverige.

innebära en onödig administrativ börda för Sveriges lantbrukare. Detta syns även i Points undersökning, där flertalet småföretag uttrycker en farhåga för att drabbas av ökade kostnader för administration.

Möjligheten att exkludera mindre företag (enmansföretag) från ett arbetsregister har utretts för att minska kostnaden förenad med arbetsmaskinsregistrering för små aktörer. Samtidigt visar denna uppskattning att det endast handlar om cirka 2 000 arbetsmaskiner inom jordbruket för vilka registreringsplikt tillkommer (en stor del finns redan i VTR och en stor del uppfyller inte ålderskraven). År 2020 fanns knappt 60 000 jordbruksföretag registrerade.<sup>54</sup> I förhållande till antalet jordbruksföretag bedöms registreringskostnad och administration som liten för de 2 000 arbetsmaskinerna inom jordbruket som uppskattas bli registreringspliktiga enligt förslagen. I Points undersökning uppskattas att mindre företag, med 0 anställda, 1–4 anställda och 5–9 anställda, i genomsnitt har 3 arbetsmaskiner, exklusive traktorer och mindre handhållna maskiner. För större företag, med 10–20 anställda eller mer än 20, är genomsnittet 5–6 arbetsmaskiner. Det innebär att för de allra flesta företag inom jordbruket handlar det om en årlig tillkommande registreringsavgift på max 1 000 kronor, och detta endast om alla tre arbetsmaskinerna uppfyller kraven på registreringsplikt. För att minska oro och osäkerhet om vad ett eventuellt arbetsmaskinsregister kan innebära kan extra informationsinsatser behövas.

#### **Entreprenadsektorn – bygg, anläggning och infrastruktur**

Inom bygg-, anläggnings- och infrastrukturverksamhet bedöms det finnas knappt 35 000 arbetsmaskiner. 12 000–20 000 omfattas av den föreslagna registreringsplikten beroende på val av åldersgräns för retroaktiv registrering. Att antalet är relativt högt beror på att många arbetsmaskiner inom entreprenadsektorn i dag till stora delar är undantagna från registreringsplikt i VTR, eftersom de antingen används inom inhängande områden eller framförs i låg hastighet. Endast en liten del hjullastare och grävlastare bedöms redan finnas i VTR.

Inom byggsektorn ägs arbetsmaskinerna i hög utsträckning av företag som ofta kontrakteras av större byggbolag. Det innebär att maskinerna används mycket och på olika platser, i synnerhet grävmaskiner och lastare. De större byggbolagen kontrakteras i sin tur ofta av offentliga aktörer genom upphandling.

De direkta kostnader som tillkommer för arbetsmaskinsregistrering inom entreprenadsektorn bedöms vara små. Däremot innebär arbetsmaskinsregistrering i sig att möjligheterna att ställa och följa upp krav

---

<sup>54</sup> Jordbruksföretag och företagare 2020 - Jordbruksverket.se



i upphandlingar ökar. Givet dagens utbud av maskiner med lägre utsläpp och kostnaderna för dem kan sådana krav innebära kostnadsökningar för entreprenörer på grund av dyrare drivmedel eller investeringar i ny dyrare teknik. Detta är en indirekt konsekvens. Samtidigt kan offentliga aktörer ta delar av kostnaden för utvecklingen och tillgången till sådana maskiner genom sina krav.

### **Transport**

Eftersom branschindelningen i arbetsmaskinsmodellen bygger på kvalificerade gissningar – givet den begränsade information som finns om antalet arbetsmaskiner inom respektive bransch – finns det en del arbetsmaskiner som kategoriseras som ”övriga”. I denna kategori ingår bland annat arbetsmaskiner som används i hamnar, på flygplatser och i spårområden. Det ingår även en del maskiner som används vid vägbyggen, till exempel väghyvlar och asfaltsutläggare, och i arbetsområden, till exempel bandschaktare, tipptruckar och bandlastare. De flesta av dessa maskiner allokeras till branschen transportindustri och några få allokeras till tillverkningsindustri eller utvinning av mineral. Allokeringen av dessa maskiner är att betrakta som mycket osäker.

Inom kategorin transportindustrin uppskattas det finnas cirka 8 000 arbetsmaskiner i arbetsmaskinsmodellen. Många av dessa maskiner bedöms i dag vara undantagna från registreringsplikt i VTR. Uppskattningsvis omfattas 3 000–4 000 arbetsmaskiner av den föreslagna registreringsplikten. Många av dessa maskiner ägs av offentliga aktörer som registreringsavgiften inte bedöms medföra någon väsentlig kostnad eller administrativ börda för.

Inom denna kategori av arbetsmaskiner skulle ett arbetsmaskinsregister förbättra kunskapen om sektorns utsläpp väsentligt, och även underlätta kravställning i upphandlingar.

### **Tillverkningsindustrin**

Knappt 11 000 arbetsmaskiner finns uppskattningsvis inom tillverkningsindustrin. Av dessa omfattas 4 000–6 000 av den föreslagna registreringsplikten. En stor del av dem är dock troligen redan registrerade i VTR. Maskinerna ägs ofta av industriföretagen och används på en och samma plats under hela livstiden. Registreringskostnaden bedöms inte påverka industrin nämnvärt.

### **Utvinning av metall och mineral**

Slutligen allokeras i arbetsmaskinsmodellen cirka 1 400 arbetsmaskiner till gruvor, bergtäkter, grustäkter och liknande verksamheter. Inom denna bransch används många typer av arbetsmaskiner, men främst truckar, traktorer och hjullastare. De ägs i de flesta fall av industriföretag. Arbetsmaskinerna används ofta på en specifik plats och är i hög grad kvar

på samma plats under större delen av livslängden. 600–800 arbetsmaskiner bedöms uppfylla registreringskraven, varav en liten del redan bedöms ingå i VTR.

#### 10.3.5 Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrera kostnader?

Varken registreringen eller registreringsavgiften bedöms påverka företagen nämnvärt. Registrering av nya maskiner kommer att skötas av återförsäljare och det är en låg avgift för att registrera arbetsmaskiner. Dock kan det komma att bli en tillfälligt ökad administration i början, eftersom även 3 år gamla maskiner ska registreras. Transportstyrelsen kommer under arbetets gång att planera registreringen för att denna börda ska bli så liten som möjligt.

#### 10.3.6 Vilka andra kostnader medför regleringen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

En indirekt effekt av ett arbetsmaskinsregister kan uppstå om krav kommer att ställas på inrapportering av uppgifter från besiktning. Detta skulle kunna medföra ökade kostnader för maskinägare vid besiktning. Naturvårdsverket (2018) bedömer dock att nya krav på inrapportering av besiktningensdata inte innebär någon stor avgiftsförändring för maskinägare och inga större negativa effekter för besiktningensorgan. Även maskintillverkare kan få ökade kostnader för ökat uppgiftsutlämnande till arbetsmaskinsregistret. Men sådana eventuella kostnader bedöms inte vara oproportionerliga mot övriga krav på dokumentation som ställs på tillverkare och återförsäljare. Hur kostnaderna för maskintillverkare och besiktningensorgan kan komma att förändras behöver utredas närmare i ett eventuellt föreskriftsarbete.

#### **Medborgare**

Registreringsplikten föreslås omfatta en så liten andel av hushållens, i synnerhet handhållna, arbetsmaskiner som möjligt med hänsyn till att syftet med registreringen samtidigt ska kunna uppnås. Enligt information från arbetsmaskinsmodellen uppskattas att endast knappt 20 kompaktlastare som ägs av hushåll eller ideella sektorn berörs av den föreslagna registreringsplikten. Även om denna siffra är högst osäker bedöms de direkta konsekvenserna av ett arbetsmaskinsregister vara försumbara för hushållen.

Ett arbetsmaskinsregister skulle däremot kunna få indirekta konsekvenser för hushållen. Ett exempel är om försäkringsbolagen kräver att ytterligare arbetsmaskiner än dem som omfattas av registreringsplikt måste registreras för att försäkringar ska gälla. I ett sådant fall kommer fler hushåll att beröras av registreringsavgiften.

### **Staten, regioner eller landsting och kommuner**

För staten bedöms de ekonomiska konsekvenserna av arbetsmaskinsregister röra de anslagsmedel som måste ges till Transportstyrelsen för att utveckla ett arbetsmaskinsregister. Hur stor denna summa blir beror på avgiftsmodellen för arbetsmaskinsregistrering. Övriga myndigheter som berörs är i första hand Arbetsmiljöverket, Energimyndigheten, Kronofogden, Naturvårdsverket, Polisen, Trafikverket och Tullverket vars möjligheter att följa upp och ställa krav på arbetsmaskiner diskuteras nedan. För dessa myndigheter och kommuner kvantifieras inga kostnader, eftersom de uppstår som indirekta kostnader och nyttor av arbetsmaskinsregistret. Eventuella kostnader bedöms dock inte vara betydande och bör rymmas inom myndigheternas befintliga anslag.

Det är framför allt inom den kommunala verksamheten som arbetsmaskiner ägs och används i större omfattning. Arbetsmaskiner används till exempel för skötsel av gatu- och parkmiljöer och snöröjning. I arbetsmaskinsmodellen uppskattas antalet arbetsmaskiner inom offentliga sektorn vara knappt 3 000, varav ungefär hälften omfattas av den föreslagna registreringsplikten. En större del av dessa ingår sannolikt dock redan i VTR. De flesta arbetsmaskiner som används inom offentlig sektor ägs av företag i entreprenadsektorn och jordbruket (se 6.6).

Ett register skulle kunna underlätta att bedöma effekten av styrmedel, både inför utformning och introduktion av nya styrmedel och vid utvärdering och anpassning av befintliga.

De upphandlingar som staten, kommuner och regioner gör summerar till nästan 800 miljarder kronor per år. Regeringen har föreslagit att upphandlingslagstiftningen bör skärpas så att den ställer krav (ska-krav i stället för bör-krav) på att hänsyn till klimat, miljö, människors hälsa, djuromsorg samt sociala och arbetsrättsliga aspekter ska beaktas av vid offentlig upphandling. Förslaget föreslås träda i kraft den 1 juli 2022.<sup>55</sup> Trafikverket har tillsammans med Göteborg stad, Malmö stad och Stockholm stad tagit fram gemensamma miljökrav för entreprenader.<sup>56</sup> Kraven för arbetsmaskiner syftar till att minska miljö- och hälsoskadliga utsläpp till luft. Tanken bakom upphandlingskraven är att öka efterfrågan på arbetsmaskiner med nollutsläpp.

Flera olika aktörer har ansvar för besiktning av arbetsmaskiner. Arbetsmiljöverket ansvarar för marknadskontroll av maskiner i Sverige i enlighet med maskindirektivet (AFS 2008:3). De ansvarar även för besiktningskrav för lyftanordningar, som grävmaskiner och fordonskranar (AFS 2003:6). I AFS 2003:6, bilaga 1, anges de maskiner som har krav på

<sup>55</sup> en-skyldighet-att-beakta-vissa-samhallsintressen-vid-offentlig-upphandling-ds-202131-.pdf (regeringen.se).

<sup>56</sup> Vagledning-till-gemensamma-miljokrav-for-entreprenader\_2021-04.pdf (goteborg.se).

återkommande besiktning, bland annat grävlastare, hjulgrävmaskin, skotare, skördare och truckar.

Arbetsmiljöverket genomför marknadskontroll genom tillsyn och inspektioner. Många arbetsolyckor har koppling till arbetsmaskiner. En majoritet av de arbetsplatsolyckor som har dödlig utgång inträffar i samband med arbete med eller vid mobil maskin eller mobilt arbetsfordon (Carlstedt et al. 2021). Enligt Arbetsmiljöverkets årsredovisning 2021<sup>57</sup> ska planeringen och prioriteringen av tillsyn vara riskbaserad, det vill säga med utgångspunkt i analys av arbetsmiljörisk och medvetna regelöverträdelser.

Ett arbetsmaskinsregister, i kombination med information om branschtillhörighet och CE-märkning, skulle förenkla Arbetsmiljöverkets möjlighet att bedriva marknadskontroll och tillsyn, inklusive urval vid tillsyn, samt förebyggande arbete för att minska olyckor med arbetsmaskiner.

#### **Externa effekter**

Externa effekter berör påverkan på måluppfyllelse som ett arbetsmaskinsregister kan bidra till när det gäller klimat, luftföroreningar och buller.

Några direkta effekter på utsläpp till följd av en utökad registrering av arbetsmaskiner är svåra att se. Indirekta effekter bedöms däremot kunna uppstå till följd av att möjligheterna till både uppföljning och styrning förbättras. Marknadskontrollen underlättas så att chanserna ökar att förhindra att maskiner som inte uppfyller utsläppskraven säljs. Styrmedel kan utformas mer träffsäkert och uppföljningen underlättas så att den i högre grad bidrar till att bedöma effekterna.

Exempel på styrmedel som kan bidra till minskade utsläpp från arbetsmaskiner är miljözoner med utsläppskrav samt klimatpremien som ger stöd till utsläppsfria arbetsmaskiner. Hur stor påverkan kan bli till följd av dessa styrmedel har inte bedömts i den här utredningen utan får bedömas vid utredning av respektive styrmedel.

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

Vår bedömning är att om registreringsplikten utökas till att omfatta arbetsmaskiner, kommer det inte att påverka den fria rörligheten för personer, varor eller kapital inom EU negativt.

---

<sup>57</sup> Arbetsmiljöverkets årsredovisning 2021 (av.se).

Det saknas specifika EU-gemensamma regler om fordonsregistrering. Av EU-direktiv 1999/37<sup>58</sup> (ändringar gjorda genom direktiv 2014/46/EU<sup>59</sup>) framgår endast allmänna regler kring registrering av fordon<sup>60</sup> och då framför allt kring registreringsbevis för fordon.

Det finns således ingen EU-reglering att ta hänsyn till förutom att den nationella regleringen inte ska påverka den fria rörligheten. Vad som ska prövas i förhållande till den fria rörligheten är alltså införandet av en obligatorisk registreringsplikt för arbetsmaskiner som uppfyller definitionen i 1 kap. 4 § lagen om arbetsmaskinsregister.<sup>61</sup>

Första frågan är därmed om införandet av obligatorisk registreringsplikt för vissa arbetsmaskiner innebär att svenska intressenter får någon fördel i förhållande till andra EU-medborgare, det vill säga om åtgärden är diskriminerande. En reglering är diskriminerande oavsett om den behandlar liknande situationer olika eller olika situationer lika. I detta fall kommer både svenska och utländska arbetsmaskiner (som ska användas i landet) behandlas lika: de ska, och får i vissa fall, vara registrerade i arbetsmaskinsregistret om de ska användas i Sverige. Regleringen bedöms därmed inte vara diskriminerande.

Nästa fråga är huruvida regleringen begränsar den fria rörligheten. Registrering av en registreringspliktig arbetsmaskin (som uppfyller definitionen) liknar exempelvis en registrering av ett skepp i det svenska fartygsregistret. I förarbetena till regleringen kring fartygsregistreringen behandlades bland annat frågan om den fria rörligheten, där de svenska reglerna om fartygsregistrering ansågs strida mot EU-rätten.<sup>62</sup> Den dåvarande regleringen hade nämligen krav på en koppling till fartygets nationalitet och därmed indirekt till ägarnas medborgarskap eller den juridiska personens svenska anknytning.

Möjlig skulle regleringen kunna anses påverka medborgares möjlighet att röra sig fritt med en arbetsmaskin, men samtidigt skiljer detta inte sig från de krav på fordonsregistrering som varje EU-medlemsstat reglerar nationellt. Det finns heller inga krav på nationalitet eller bosättning eller annan anknytning för att kunna registreras i arbetsmaskinsregistret. Normalt sett kommer de arbetsmaskiner som tas in i landet att registreras för att

<sup>58</sup> Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon.

<sup>59</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon.

<sup>60</sup> Fordon definieras, utifrån direktiv 70/156/EEG, som dels varje motordrivna fordon som är avsett att användas på väg, med eller utan karosseri, som har minst fyra hjul och som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 25 km/tim, dels släpvagnar till dessa fordon. Spårbundna fordon samt jordbrukstraktorer och lantbruksmaskiner är undantagna.

<sup>61</sup> Se till exempel Kommerskollegium's Inre marknadsguide för myndigheter, <https://www.kommerskollegium.se/globalassets/publikationer/guider/for-myndigheter-och-kommuner/inre-marknadsguide-for-myndigheter1.pdf>

<sup>62</sup> Prop. 1996/97:130 Registrering av fartyg.

kunna omfattas i till exempel upphandlingar där det uppställs krav på registrering i arbetsmaskinsregistret, antingen obligatorisk eller frivillig registrering beroende på den specifika arbetsmaskinen. Regleringen bedöms sammantaget inte hindra eller göra det mindre attraktivt att utöva den fria rörligheten.

Den föreslagna regleringen bedöms alltså vara i enlighet med EU-rätten.

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

It-stödsystemet som ligger till grund för VTR är gammalt med en föråldrad teknik och har en svår och kostsam förvaltning. Det finns också risk för kompetensbrist för att upprätthålla den befintliga it-miljön. Det finns även stora hinder i den tekniska miljön för verksamhetsutveckling. Därför har det tagits beslut om att byta ut it-stödsystemet.

Utbytet ska göras i två steg. Första steget togs 2016, då stordatorplattformen byttes ut mot en Microsoftplattform. Steg två innebär att förvaltningsbarheten och andra nödvändiga förbättringar ska säkras. Steg två har påbörjats i en liten skala och takten beräknas öka successivt. Eftersom omfattningen av ändringarna är stor, beräknas det ta flera år innan förändringen är genomförd fullt ut. Transportstyrelsen räknar med att registreringen av arbetsmaskiner sker i det nya it-stödsystemet och att utvecklingen av arbetsmaskinsregistret kan börja inom 5–8 år.

Om utvecklingen av arbetsmaskinsregistret måste göras tidigare, måste det ske i det befintliga it-stödsystemet. Arbetsmaskinsregistret måste sedan överföras till det nya it-stödsystemet när detta väl är på plats. Utvecklingen av arbetsmaskinregistret måste i så fall göras vid två tillfällen. Det är ett dyrt alternativ.

#### **Transportpolitisk måluppfyllelse**

Varken funktions- eller hänsynsmålet borde påverkas överhuvudtaget av att registreringsplikten för arbetsmaskiner utökas, eftersom det handlar om maskiner som inte färdas på väg och därmed inte är en del av transportsystemet.

#### **Samråd**

Det är många olika myndigheter som har bidragit med kunskap, perspektiv och insikter i den här utredningen. De myndigheter som bidragit är Naturvårdsverket, Tullverket, Trafikverket, kommuner, Jordbruksverket, Polisen, Ekobrottsmyndigheten, Energimyndigheten och Arbetsmiljöverket. Det är också många företag och branschorganisationer som bidragit med kunskap, perspektiv och insikter.

Vi har även genomfört en marknadskartläggning där små, medelstora och stora företag från olika branscher där arbetsmaskiner används samt försäkringsbolag och banker deltagit.

#### 10.3.9 Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Vår bedömning är att regleringen inte påverkar på några andra sätt än vad som beskrivs tidigare i kapitlet.

## 11 Författningskommentar

### 11.1 Förslaget till lag (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister

#### *1 kap. Allmänna bestämmelser*

*1 § Denna lag innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om arbetsmaskiner i arbetsmaskinsregistret.*

*Vilka uppgifter som ska registreras i arbetsmaskinsregistret framgår av 2 kap. 1 § förordning (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.*

Paragrafen beskriver lagens syfte och var det framgår vilka uppgifter som ska regleras i arbetsmaskinsregistret. Övervägandena om vilka uppgifter som ska registreras finns främst i avsnitt 8.11.

*2 § Lagen gäller inte fordon som omfattas av registreringsplikt enligt 5 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning.*

*Lagen gäller inte arbetsmaskiner som tillhör Försvarmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt.*

*Lagen gäller inte lok eller andra järnvägsfordon avsedda för gods eller passagerare.*

Paragrafen anger tillämpningsområdet för lagen och förtydligar att fordon som uppfyller definitionen enligt lagen (2019:370) om fordons registrering och användning i stället omfattas av regler kring vägtrafikregistret och den tillhörande registreringsplikten. Utländska arbetsmaskiner ska registreras för den tid de används i landet, vilket till exempel kan vara i samband med ett entreprenadavtal. Övervägandena finns bland annat i avsnitt 8.13-8.14.

*3 § Denna lag gäller vid behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet avseende registrering av uppgifter om arbetsmaskiner i arbetsmaskinsregistret.*

*Lagen gäller endast om behandlingen är helt eller delvis automatiserad eller om personuppgifterna ingår i eller kommer att ingå i ett register.*

*Bestämmelserna om personuppgifter i följande paragrafer gäller även vid behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna:*



- 3 kap. 1 § om vilka personuppgifter som ska registreras och om gallring,
- 3 kap. 2 § om personuppgiftsansvar,
- 3 kap. 9 §§ om gemensamt tillgängliga uppgifter, och
- 3 kap. 12 § om säkerhetsåtgärder.

I paragrafen anges att Transportstyrelsen kommer att behandla personuppgifter i sin verksamhet avseende registrering av arbetsmaskiner och att lagen endast gäller helt eller delvis automatiserad behandling av personuppgifter i ett register. Övervägandena finns i avsnitt 7.3.3 och 8.3.

*4 § Med arbetsmaskin avses i denna lag traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, industriella maskiner och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och som är försedda med el- eller förbränningsmotor.*

*Med en arbetsmaskins ålder avses i denna lag antal år räknat från arbetsmaskinens tillverkningsår.*

*Övriga termer och uttryck som används i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.*

Av paragrafen framgår vad som i denna lag anses vara en arbetsmaskin. Definitionen liknar den i lagen om (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Skillnaden är dock att den föreslagna definitionen inkluderar arbetsmaskiner som är försedda med elmotor och inte endast sådana med förbränningsmotor. Arbetsmaskinens ålder är av vikt för att avgöra om maskinen omfattas av registreringsplikten i 5 § och omfattas av övergångsbestämmelserna. Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

*5 § De arbetsmaskiner som uppfyller definitionen enligt 4 § och har en tjänstevikt på 1,5 ton och över ska registreras i arbetsmaskinsregistret.*

I paragrafen anges vilka arbetsmaskiner som ska registreras i arbetsmaskinsregistret. Arbetsmaskiner som är äldre än 3 år från lagens ikraftträdande omfattas dock inte av registreringsplikten, enligt övergångsbestämmelserna i lagen. När lagen har gällt i mer än 3 år kommer alla nya arbetsmaskiner att registreras i arbetsmaskinsregistret, varför denna åldersgräns endast är relevant under en övergångsperiod. Övervägandena finns i avsnitt 7.4 och 8.10.

*6 § De arbetsmaskiner som uppfyller definitionen enligt 4 § men är högst 20 år får oavsett vikt registreras i arbetsmaskinsregistret.*

De arbetsmaskiner som inte är nya (det vill säga äldre än 3 år vid lagens ikraftträdande) och som uppfyller definitionen i 4 §, oavsett vikt, får

frivilligt registreras i arbetsmaskinsregistret. Arbetsmaskiner som är äldre än 20 år får dock inte registreras. De maskiner som redan är registrerade får dock vara mer än 20 år gamla. I samband med registrering ska en årlig registreringsavgift betalas. Den som registrerar sin arbetsmaskin har också möjlighet att frivilligt avregistrera sitt fordon. Övervägandena finns i avsnitt 7.4 och 8.10.

### **11.1.2 2 kap. Förhållandet till annan reglering**

*1 § Denna lag innehåller bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning.*

Av paragrafen framgår hur regleringen förhåller sig till dataskyddsförordningen. Hänvisningarna till denna förordning är dynamiska och innebär således att de avser förordningens lydelse vid respektive relevant tidpunkt, det vill säga motsatsen till statiska hänvisningar. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

*2 § Vid behandling av personuppgifter enligt denna lag gäller lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen, om inte annat följer av lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.*

Paragrafen beskriver förhållandet till dataskyddslagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

### **11.1.3 3 kap. Behandling av personuppgifter**

#### ***Personuppgifter som ska registreras***

*1 § Transportstyrelsen ska med hjälp av automatiserad behandling registrera personuppgifter för de ändamål som anges i 3–5 §§. Uppgiftssamlingen benämns arbetsmaskinsregistret.*

*Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vilka personuppgifter som ska registreras och om gallring.*

I paragrafen anges att Transportstyrelsen ska registrera uppgifter i uppgiftssamlingen som benämns arbetsmaskinsregistret utifrån de primära

ändamål som anges i 3–5 §§. Vidare framgår att regeringen kan meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska registreras för de olika ändamålen samt om gallring. Det närmare innehållet i arbetsmaskinsregistret kommer därmed att framgå i förordningen om arbetsmaskinsregistret. Övervägandena finns i avsnitt 8.3 och 8.4.

### ***Personuppgiftsansvar***

*2 § Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som sker inom ramen för myndighetens verksamhet.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om personuppgiftsbiträden.*

I paragrafen anges att Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig, vilket medför skyldigheter enligt dataskyddsförordningen, för arbetsmaskinsregistret och ansvarar även om den faktiska behandlingen skulle utföras av en annan aktör. Vidare framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om personuppgiftsbiträden. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

### ***Ändamål***

*3 § Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör arbetsmaskiner om det är nödvändigt för att hantera frågor om arbetsmaskiners registrering och användning samt miljöpåverkan eller därmed sammanhängande frågor.*

Paragrafen reglerar de primära ändamålen för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör arbetsmaskinsregistret. Begreppet ”frågor om” omfattar alla åtgärder som kan bli aktuella vid handläggning av ett ärende, men även åtgärder som behöver vidtas både före och efter ett beslut i ärendet. Myndighetens åtgärder omfattas också då frågor besvaras eller när myndigheten är någon behjälplig på annat sätt utan direkt koppling till ett specifikt ärende. Transportstyrelsen får således inhämta och behandla de uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna utföra samtliga sådana åtgärder.

Paragrafen anger att personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att Transportstyrelsen ska kunna hantera frågor om arbetsmaskiners registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor. Ändamålet ger stöd för behandling av uppgifter om till exempel en arbetsmaskins beskaffenhet och utrustning, vilket drivmedel arbetsmaskinen använder och arbetsmaskinens fabrikat.

Av paragrafen framgår också att personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att behandla frågor relaterade till arbetsmaskiners miljöpåverkan, vilket bland annat innefattar utsläpp och bränsleförbrukning. Övervägandena finns i avsnitt 8.4.1.

*4 § Personuppgifter som behandlas enligt 3 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om arbetsmaskiner som behövs i en verksamhet som stat eller kommun ansvarar för enligt lag eller förordning, när det gäller*

- 1. arbetsmaskiners säkerhet vid användning,*
- 2. krav på arbetsmaskiner vid upphandling*
- 3. kontroll i syfte att motverka stöld och bedrägerier,*
- 4. försvars- eller beredskapsplanering,*
- 5. utsökning eller indrivning, eller*
- 6. tillsyn.*

I paragrafen regleras de så kallade sekundära ändamålen för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet för att lämnas ut till en annan statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet.

För att behandling ska få ske enligt denna paragraf behöver uppgifterna ha samlats in för något av de primära ändamål som anges i 3 § och även behandlas med stöd av den paragrafen. Insamling av personuppgifter får således inte ske om de endast är avsedda att behandlas enligt den aktuella paragrafen. Vidare måste behandlingen av personuppgifterna vara nödvändig för ett eller flera av de i bestämmelsen angivna ändamålen.

Enligt *punkt 1* får personuppgifter behandlas för att lämna ut uppgifter som behövs bland annat för kontroll beträffande arbetsmaskiners säkerhet vid användning. Ändamålet skulle till exempel kunna omfatta Arbetsmiljöverkets behov av uppgifter om arbetsmaskiner.

*Punkt 2* anger att personuppgifter får behandlas för att lämna ut uppgifter avseende krav som exempelvis Trafikverket eller kommuner kan komma att ställa i samband med upphandlingar.

Enligt *punkt 3* får personuppgifter behandlas för att tillgodose framför allt Polisens behov av uppgifter för att kunna beivra och utreda brott relaterade till arbetsmaskiner.

Av *punkt 4* framgår att personuppgifter får behandlas för försvars- eller beredskapsplanering. Ändamålet omfattar bland annat Försvarsmaktens behov av tillgång till uppgifter om till exempel fordon i sådan verksamhet.

Enligt *punkt 5* får personuppgiftsbehandling utföras för att tillhandahålla uppgifter som behövs för utsökning eller indrivning. Detta ändamål omfattar Kronofogdemyndighetens behov av uppgifter om arbetsmaskiner och dess

ägare i sin utsöknings- och indrivningsverksamhet.

*Punkt 6* föreskriver att personuppgifter får behandlas för att lämna ut uppgifter som behövs för tillsynsverksamhet. Ändamålet tillgodoser myndigheters behov av uppgifter om bland annat arbetsmaskiner och dess ägare i tillsynssyfte.

Övervägandena finns i avsnitt 8.4.2.

*5 § Personuppgifter som behandlas enligt 3 § får även, i andra fall än som avses i 4 §, behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om arbetsmaskiner som behövs för försäkringsgivning eller någon annan verksamhet som underlag för prövningar eller beslut.*

I paragrafen regleras det sekundära ändamål för vilket personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet för att lämnas ut till en aktör som bedriver verksamhet som inte är statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet.

För att behandling ska få ske enligt denna paragraf behöver uppgifterna ha samlats in för något av de primära ändamål som anges i 3 § och även behandlas med stöd av den paragrafen. Insamling av personuppgifter får således inte ske om de endast är avsedda att behandlas enligt den aktuella paragrafen. Vidare måste behandlingen av personuppgifterna vara nödvändig för ett eller flera av de i bestämmelsen angivna ändamålen.

Personuppgiftsbehandling får ske för att tillhandahålla uppgifter som behövs för försäkringsgivning eller någon annan verksamhet, som underlag för prövningar eller beslut, vilket avser främst försäkringsbolagens verksamhet. Övervägandena finns i avsnitt 8.4.2.

*6 § Personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att fullgöra en rättslig skyldighet att registrera eller på annat sätt dokumentera en personuppgift.*

Paragrafen anger primära ändamål och gäller myndighetens behandling av personuppgifter relaterad till arbetsmaskiner. Ett exempel på en sådan behandling är diarieföring. Övervägandena finns i avsnitt 8.4.2.

*7 § Personuppgifter som behandlas enligt 3–5 §§ får även behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla information till*

- 1. riksdagen eller regeringen,*
- 2. en annan myndighet eller en enskild, om uppgifterna lämnas med stöd av lag eller förordning, eller*
- 3. en utländsk myndighet, ett EU-organ eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet av uppgifterna sker med anledning av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen eller i enlighet med en*

*internationell konvention som Sverige har tillträtt eller ett av riksdagen godkänt avtal med en främmande stat eller en mellanfolklig organisation.*

Av paragrafen framgår i vilka fall behandling av personuppgifter får ske för att lämnas ut. Behandling enligt denna paragraf förutsätter att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamålen enligt 3–5 §§.

Med enskild avses även en juridisk person. Uppgiftslämnandet kan ske av olika anledningar, till exempel på grund av en skyldighet att lämna ut uppgifter till vissa utpekade myndigheter enligt olika författningar. Om ett sådant utlämnande inte täcks av lagens övriga sekundära ändamålsbestämmelser, kan uppgifter lämnas ut med stöd av detta ändamål. I andra fall är Transportstyrelsen enligt lag eller förordning skyldig att på begäran lämna ut uppgifter till andra. Övervägandena finns i avsnitt 8.4.2.

*8 § Personuppgifter som behandlas enligt 3–5 §§ får behandlas även för andra ändamål, under förutsättning att uppgifterna inte behandlas på ett sätt som är oförenligt med det ändamål för vilket uppgifterna samlades in.*

Paragrafen anger att behandling får ske om uppgifterna samlats in för något av de primära ändamålen. I övrigt är paragrafen utformad utifrån artikel 5.1 b i dataskyddsförordningen, det vill säga finalitetsprincipen. Det innebär att till exempel behandling för arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål eller statistiska ändamål är förenliga med de ursprungliga ändamålen. Övervägandena finns i avsnitt 8.4.2.

### ***Gemensamt tillgängliga uppgifter***

*9 § Personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet som rör arbetsmaskiner får göras gemensamt tillgängliga. Uppgifter som endast ett fåtal personer har rätt att ta del av anses inte som gemensamt tillgängliga.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela närmare föreskrifter om sådana uppgifter.*

I paragrafen anges vilka uppgifter som får göras gemensamt tillgängliga, det vill säga allt inom verksamheten som rör arbetsmaskiner. Dessa uppgifter som behandlas för något av de primära ändamålen får också göras gemensamt tillgängliga. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela närmare föreskrifter om dessa uppgifter. Övervägandena finns i avsnitt 8.4.2.

## **Sökning**

*10 § Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om sökbegrepp. Vid sökning i personuppgifter som har gjorts gemensamt tillgängliga får det endast användas sökbegrepp som anges i sådana föreskrifter.*

*Begränsningen i första stycket gäller inte vid sökning i en viss handling.*

Paragrafen behandlar sökning i gemensamt tillgängliga uppgifter och att regeringen kan meddela föreskrifter om sökbegrepp. Vid sökning i gemensamt tillgängliga uppgifter får bara sökbegrepp som angetts i föreskrifter användas. Det gäller dock inte i en viss handling som redan identifierats, det vill säga bara i viss begränsad information. Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

## **Rättelse**

*11 § I fråga om en personuppgift om vem som är registrerad ägare till en arbetsmaskin gäller den registrerades rätt till rättelse i artikel 16 i EU:s dataskyddsförordning enbart i den utsträckning som rättelse kan ske utan skada för någon annans rättigheter eller friheter.*

*Före rättelse av en uppgift om vem som är registrerad ägare till en arbetsmaskin ska Transportstyrelsen ge den som berörs av åtgärden tillfälle att yttra sig. Något yttrande behöver dock inte inhämtas om den som berörs av åtgärden är okänd eller det är uppenbart obehövt.*

Av paragrafen framgår att rättelse endast kan ske såvida rättelse inte är till skada för någon annan. Bestämmelsen är en begränsning jämfört med artikel 16 i dataskyddsförordningen men bara gällande uppgift om vem som är registrerad ägare till arbetsmaskinen. För övrigt ska en bedömning av eventuell skada göras innan rättelse får ske. Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

## **Säkerhetsåtgärder**

*12 § Tillgången till personuppgifter ska begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.*

*Personuppgifter som har behandlats för ändamål som anges i 3–5 §§ ska avskiljas så att tillgången till dem begränsas om de inte längre behövs i Transportstyrelsens löpande verksamhet.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela ytterligare föreskrifter om säkerhetsåtgärder till skydd för personuppgifter.*

I paragrafen beskrivs att tillgången till personuppgifter ska begränsas utifrån respektive medarbetares arbetsuppgifter. Det åligger den personuppgiftsansvariga myndigheten att avgöra detta. Att personuppgifter ska avskiljas innebär att dessa ska tas bort ur automatiserade system eller uppgiftssamlingar som till exempel ärendehanteringssystem. Vidare upplyses om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela ytterligare föreskrifter om säkerhetsåtgärder till skydd för personuppgifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.3.2 och 8.3.

### **Direktåtkomst**

*13 § Direktåtkomst till personuppgifter hos Transportstyrelsen får endast*

- 1. medges till sådana uppgifter som avses i 3 kap. 1 §,*
- 2. medges för de ändamål som anges i 3 kap. 3–5 § och 6–8 §§,*
- 3. avse personuppgifter som har gjorts gemensamt tillgängliga.*

*Den registrerade får ha direktåtkomst till personuppgifter som rör honom eller henne.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om*

- 1. omfattningen av direktåtkomsten,*
- 2. undantag från första stycket 1, och*
- 3. behörighet och säkerhet vid direktåtkomst.*

I paragrafen anges under vilka förutsättningar direktåtkomst får medges till personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet. Övervägandena finns i avsnitt 8.

Med direktåtkomst avses att någon har direkt tillgång till exempelvis ett register som behandlas automatiserat och självständigt kan söka efter information, utan att kunna påverka innehållet. Det innebär också att den som är ansvarig för uppgiftssamlingen inte har kontroll över vilka uppgifter som mottagaren vid ett visst tillfälle får del av.

I *första stycket* beskrivs vilka uppgifter som får omfattas av direktåtkomst och för vilka syften direktåtkomst får beviljas. Detta innebär dock inte en automatisk rätt till direktåtkomst utan bara i vilken form uppgifterna får lämnas ut. Direktåtkomsten kan begränsas genom att vissa uppgifter är skyddade av sekretess men en sekretessbrytande bestämmelse kan också åberopas beträffande utlämnande via direktåtkomst. Möjligheten att ge direktåtkomst saknar sekretessbrytande verkan.

Av *punkt 1* framgår att direktåtkomst bara får medges till uppgifter som ingår i arbetsmaskinsregistret.

Enligt *punkt 2* får direktåtkomst endast medges för de ändamål som anges i 3 kap. 3–5 §§ och 6–8 §§.

I *punkt 3* anges att direktåtkomst endast får medges till personuppgifter som har gjorts gemensamt tillgängliga. Direktåtkomst får således medges



endast till insamlade uppgifter som har gjorts tillgängliga för fler än ett fåtal personer.

Av *andra stycket* framgår att den registrerade alltid får ges direktåtkomst till sina egna personuppgifter.

I *tredje stycket* upplyses om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter om olika varianter av direktåtkomst. Bland annat behöver inte direktåtkomst medges till samtliga uppgifter. Övervägandena finns i avsnitt 8.6.

*14 § Den som har medgetts direktåtkomst enligt 13 § ansvarar för att tillgången till personuppgifter begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.*

I paragrafen anges att den som har medgetts direktåtkomst ansvarar för att endast den som behöver en uppgift för att fullgöra sina arbetsuppgifter har möjlighet att få del av uppgiften. Detta gäller både allmänna och enskilda aktörer. Övervägandena finns i avsnitt 8.6.

#### *11.1.4 4 kap. Förfarande och överklagande*

*1 § Transportstyrelsen prövar frågor och fattar beslut enligt denna lag.*

Paragrafen anger prövningsmyndighet.

*2 § Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

Paragrafen reglerar överklaganden och gällande talerätt och överklagandetid finns bestämmelser i förvaltningslagen.

*3 § Transportstyrelsens beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte myndigheten beslutar något annat.*

Av paragrafen framgår att Transportstyrelsens beslut gäller omedelbart, om inte något annat beslutats. Övervägandena avseende detta kapitel finns i avsnitt 8.7.

#### *11.1.5 5 kap. Straffbestämmelser*

*1 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder en arbetsmaskin i strid med 1 kap. 5 § döms till penningböter.*

*Till samma straff döms ägaren, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet inte har gjort vad som skäligen har kunnat krävas för att hindra att arbetsmaskinen användes.*

*Om en arbetsmaskin ägs eller brukas av ett bolag, en förening, en stiftelse eller någon annan juridisk person, tillämpas bestämmelserna om ansvar i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen eller på den som Transportstyrelsen på begäran har godtagit som ansvarig företrädare för denna.*

Paragrafen behandlar straff i det fall en arbetsmaskin som omfattas av registreringsplikt används i strid med bestämmelsen i 1 kap. 5 § i lagen. Även oaktsamma gärningar omfattas. Övervägandena finns i avsnitt 8.8.

#### **11.1.6 6 kap. Beslut och bemyndiganden**

*1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om undantag från bestämmelserna i denna lag om plikten att registrera arbetsmaskiner och om användning av dessa. Ett sådant beslut får förenas med villkor.*

Enligt paragrafen ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer befogenhet att i enskilda fall medge undantag från registreringsplikten för arbetsmaskiner och från regler om användning av dessa.

*2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för registrering och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

Paragrafen anger ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter. Bemyndigandet ger stöd för att meddela föreskrifter om avgifter för registrering och ärendehandläggning enligt lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Med avgifter för registrering avses bland annat den årliga registreringsavgiften.

*3 § Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om sökbegrepp.*

Övervägandena finns i avsnitt 8.9.

#### **Övergångsbestämmelser**

- 1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2030.*
- 2. Bestämmelsen i 1 kap. 5 § gäller dock inte arbetsmaskiner som är äldre än 3 år vid lagens ikraftträdande.*

Lagen träder enligt bestämmelsen i *punkt 1* i kraft den 1 juli 2030.

Av *punkt 2* framgår att arbetsmaskiner som är äldre än 3 år vid lagens ikraftträdande inte omfattas av registreringsplikt. Det finns dock en möjlighet till frivillig registrering under vissa förutsättningar, enligt 1 kap. 6 §. Övervägandena finns i avsnitt 7.4, 8.10 och 10.3.8.

## **11.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.**

**2 §** Under indrivningen gäller bestämmelserna i 7 kap. 14 § utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten samt för fordringar som påförts enligt bestämmelserna i

1. lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
3. vägtrafikskattelagen (2006:227),
4. lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
5. lagen (1994:419) om brottsofferfond,
6. skatteförfarandelagen (2011:1244),
7. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
8. 19 kap. socialförsäkringsbalken,
9. lagen (2004:629) om trängselskatt,
10. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg, eller
11. *lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister.*

Paragrafen anger att även för fordringar som påförts enligt lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister gäller bestämmelserna om företrädesrätt enligt 7 kap. 14 § utsökningsbalken. Ett tillägg görs i form av hänvisning till lagen (20XX:XX) om arbetsmaskinsregister.

## 12 Referenser

### EU-förordningar

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628 av den 14 september 2016 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, om ändring av förordningarna (EU) nr 1024/2012 och (EU) nr 167/2013 samt om ändring och upphävande av direktiv 97/68/EG

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning)

### Direktiv

Europaparlamentets och rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa

Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april om registreringsbevis för fordon

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner och om ändring av direktiv 95/16/EG (maskindirektivet)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/125/EG av den 21 oktober 2009 om upprättande av en ram för att fastställa krav på ekodesign för energirelaterade produkter (ekodesigndirektivet)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september om ansvarsförsäkring om motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (motorfordonsförsäkringsdirektivet)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon

Europaparlamentets och rådets direktiv 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG (takdirektivet)

**Lagar**

Fordonslagen (2002:574)

Klimatlagen (2017:720)

Lag (2019:370) om fordons registrering och användning

Lag (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Regeringsformen (1974:152)

Trafikskadelagen (1975:1410)

Vägtrafikdatalagen (2019:369)

**Förordningar**

Fordonsförordningen (2009:211)

Förordning (2019:383) om fordons registrering och användning

Förordning (2008:1300) instruktion för Transportstyrelsen

Förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899)

Trafikförordningen (1998:1276)

Vägtrafikdataförordningen (2019:382)

**Föreskrifter**

AFS 2003:6

AFS 2008:3

TSFS (2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret

TSFS (2015:63) om registrering av fordon i vägtrafikregistret

TSFS 2016:105 om avgifter

**Propositioner**

Proposition 2000/01:95

Proposition 2016/17:146

Proposition 2018/19:33

Prop. 2017/18:105 Ny dataskyddslag

**Rapporter**

*Arbetsmaskiners klimatpåverkan och hur den kan minska* – Trafikverket  
2012

*Arbetsmaskiners klimatomställning* Rapport 7051 2022

*Fossilfrihet för arbetsmaskiner* WSP 2017

*Arbetsmaskiners klimat – och luftutsläpp* Naturvårdsverket, rapport 6826  
april 2018

*I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040* SOU  
2021:48

*Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och  
effektivitet* SOU 2010:76

**Övrigt**

Tre sätt att beräkna klimatpåverkande utsläpp (naturvardsverket.se)

2022-09-06

<https://marknadskontroll.se> 2022-09-06

Marknadskontroll för säkra produkter - Arbetsmiljöverket (av.se) 2022-09-  
06

Maskiner - Arbetsmiljöverket (av.se) 2022-09-06

Samlingsdokument Livsmedelsstrategin (regeringen.se) 2022-09-06

Kommerskollegiums Inremarknadsguide för myndigheter,

[https://www.kommerskollegium.se/globalassets/publikationer/guider/for-  
myndigheter-och-kommuner/inremarknadsguide-for-myndigheter1.pdf](https://www.kommerskollegium.se/globalassets/publikationer/guider/for-myndigheter-och-kommuner/inremarknadsguide-for-myndigheter1.pdf)  
2022-09-06

SBF 127:17 Regler för brandskydd på arbetsfordon inklusive skogs- och  
anläggningsmaskiner / Brandskyddsföreningen (brandskyddsforeningen.se)  
2022-09-06

Har du gjort din brandskyddskontroll? | Trygg-Hansa (trygghansa.se)

2022-09-06

**Bilagor**

1 Konsekvensanalys av förslag att införa ett arbetsmaskinsregister. VTI  
2022

- 2 Arbetsmiljöverkets synpunkter på Transportstyrelsens regeringsuppdrag rörande register för mobila arbetsmaskiner. Arbetsmiljöverket 2022
- 3 Kartläggning av arbetsmaskiner. Point 2022
- 4 Internationell studie. WSP 2022

Denna rapport är Transportstyrelsens redovisning av uppdraget att analysera förutsättningarna att utveckla registerföringen av arbetsmaskiner. Detta i syfte att förbättra möjligheterna för styrning, kontroll och uppföljning. I rapporten konstaterar vi att det saknas kunskap om arbetsmaskiner och att det bland annat ställer till problem när maskinernas utsläpp ska beräknas och följas upp. Vi föreslår därför att utöka registerplikten för arbetsmaskiner som väger 1,5 ton och över.



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se  
telefon 0771-503 503



## **Bilaga 1**

# Konsekvensanalys av förslag om att införa ett arbetsmaskinsregister

Underlagsrapport till Transportstyrelsens  
regeringsuppdrag (M2021/00358)

Lisa Björk

The logo for VTI (Värderegister och Trafikinformation) is displayed in a bold, lowercase, sans-serif font. A vertical red line is positioned to the left of the logo.

VTI PM 2022:7  
Utgivningsår 2022  
[vti.se/publikationer](https://vti.se/publikationer)



# **Konsekvensanalys av förslag om att införa ett arbetsmaskinsregister**

**Underlagsrapport till Transportstyrelsens  
regeringsuppdrag (M2021/00358)**

Lisa Björk

Translated title: Impact assessment of introducing a work machine register. Subsidiary report to the Swedish Transport Agency for the government assignment (M2021/00358)  
Författare: Lisa Björk, <https://orcid.org/0000-0002-9878-6923>  
Diarienummer: 2022/0171-7.4.  
Publikation: VTI PM 2022:7  
Utgiven av VTI 2022

---

## Kort sammanfattning

---

Transportstyrelsen har på uppdrag av regeringen analyserat förutsättningarna för att utvidga registreringsplikten för arbetsmaskiner. Syftet med en utvidgad registrering är att skapa bättre möjlighet till uppföljning, tillsyn och kontroll samt på längre sikt styrning av arbetsmaskiner. I detta PM presenteras den konsekvensanalys av de utredda förslagen som VTI utfört på uppdrag av Transportstyrelsen. Analysen har pågått parallellt med Transportstyrelsens utredningsarbete och har utgått från officiell statistik, underlag från Transportstyrelsen, intervjuer samt publicerad litteratur.

Storleksordningen på de uppskattningar som görs i rapporten bedöms vara mycket osäkra. Idag finns ingen samlad statistik över de arbetsmaskiner som används i Sverige. För att utreda konsekvenser av en eventuell registerföring bygger analysen på de tillgängliga data som finns i vägtrafikregistret (VTR) och den information som finns i modellen som används av Naturvårdsverket för att beräkna utsläpp från arbetsmaskiner. Det finns ingen möjlighet att bedöma hur väl dessa register representerar det verkliga beståndet av arbetsmaskiner och deras fördelning över branscher eftersom detta i dagsläget är okänt. Detta innebär att de uppskattningar som görs om konsekvenser för till exempel företag är högst osäkra, bland annat på grund av att det är svårt att uppskatta nivån på de avgifter som krävs för att finansiera registret. Samtidigt bedöms kostnaderna förenade med de utredda alternativen vara små i förhållande till de positiva indirekta effekter som en utökad registerföring bidrar till, i form av ökad möjlighet till uppföljning, tillsyn, kontroll och styrning. Båda utredningsalternativen innebär dock att registret först kan vara på plats kring år 2030, vilket fördröjer möjligheten att realisera nyttorna.

Eftersom konsekvensanalysen utförts samtidigt som Transportstyrelsen utfört sin analys kan de förslag som varit utgångspunkten för detta PM avvika något från de förslag, och den konsekvensanalys, som Transportstyrelsen slutligen presenterar i redovisningen av regeringsuppdraget.

### Nyckelord

Konsekvensanalys, arbetsmaskiner, register.

---

## Förord

---

VTI har bistått Transportstyrelsen i konsekvensutredningen av de förslag som utarbetats inom ramen för regeringsuppdraget att analysera förutsättningarna för att utvidga registreringsplikten för arbetsmaskiner (M2021/00358). Utöver Transportstyrelsen har många aktörer ställt upp i mejl och på telefon för att svara på frågor och dubbelkolla siffror. Tack för samarbetet!

Göteborg, augusti 2022

*Lisa Björk*  
*Projektledare*

### **Granskare/Examiner**

Mikael Johannesson, VTI.

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarens/författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning./The conclusions and recommendations in the report are those of the author(s) and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

---

## Innehållsförteckning

---

<b>Kort sammanfattning.....</b>	<b>5</b>
<b>Förord.....</b>	<b>6</b>
<b>1. Inledning .....</b>	<b>8</b>
1.1. Samråd .....	8
1.2. Definitioner och avgränsningar.....	8
1.3. Metod och begränsningar.....	9
<b>2. Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....</b>	<b>10</b>
2.1. Brist på information om arbetsmaskiner försvårar för myndigheter och organisationer .....	10
<b>3. Syftet med arbetsmaskinsregistrering.....</b>	<b>12</b>
<b>4. Transportstyrelsens förslag.....</b>	<b>13</b>
4.1. Transportstyrelsen föredrar alternativet om separat register.....	16
4.2. Antalet tillkommande arbetsmaskiner.....	16
4.3. Kostnad .....	17
4.4. Finansiering av arbetsmaskinsregister .....	18
<b>5. Nollalternativen – vilka blir konsekvenserna om ingenting görs?.....</b>	<b>21</b>
5.1. Utökad användning av besiktnings- och branschdata .....	21
5.2. Lokal miljözon med registerkrav .....	21
5.3. Frivillig registrering .....	22
5.4. Branschernas egna färdplaner för omställning.....	23
5.5. Sverige kan verka för internationella bestämmelser .....	23
<b>6. Konsekvenser av de två förslagen till reglering?.....</b>	<b>25</b>
6.1. Högre krav på registrering än EU:s nuvarande regler.....	25
6.2. Transportpolitisk måluppfyllelse .....	26
6.3. Medborgare .....	27
6.4. Staten, regioner och kommuner .....	28
6.4.1. Konsekvenser för utsläppsstatistik och uppföljning .....	28
6.4.2. Konsekvenser för utformning av styrmedel.....	28
6.4.3. Konsekvenser för upphandling och miljözoner .....	30
6.4.4. Konsekvenser för arbetsmiljö och säkerhet .....	31
6.5. Övriga aktörer – stölder, försäkring och finansiering .....	32
6.6. Företag .....	33
6.6.1. Jordbruk och skogsbruk.....	35
6.6.2. Entreprenadsektorn - bygg, anläggning, infrastruktur .....	36
6.6.3. Transport.....	37
6.6.4. Tillverkningsindustrin.....	37
6.6.5. Utvinning av metall och mineral.....	37
6.6.6. Maskintillverkare och besiktningsorgan .....	37
6.7. Sammanställning.....	38
<b>7. Slutsats .....</b>	<b>40</b>
<b>Referenser .....</b>	<b>41</b>



---

## 1. Inledning

---

Transportstyrelsen har fått ett uppdrag av regeringen att analysera förutsättningarna för att utvidga registreringsplikten för arbetsmaskiner (M2021/00358). Även kostnader för och finansiering av en sådan utvidgning ska analyseras. Syftet med en utvidgad registrering är att skapa bättre möjlighet till uppföljning, tillsyn och kontroll samt i förlängningen styrning bland annat i fråga om arbetsmaskiners utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. De förslag som Transportstyrelsen utreder ska utgå ifrån behovet av i) styrning och kontroll av arbetsmaskiner med stora utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar, ii) bättre uppföljning av hur utsläpp från arbetsmaskiner utvecklas och iii) annan kontroll och uppföljning såsom av arbetsmiljö och säkerhet vid användning av arbetsmaskiner eller skydd mot stöld och bedrägeri.

Förslagen ska vara konsekvensbeskrivna i enlighet med förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Särskilt ska följande konsekvenser beaktas: det allmännas och företags möjlighet att följa upp och ställa krav på arbetsmaskiner som används vid till exempel entreprenader inom bygg och anläggning, kostnader för registerförande myndighet och företagen, effektivitet i upphandlingsförfarandet, arbetsmiljö, integritetsaspekter och andra relevanta aspekter. Ekonomiska konsekvenser av förslagen ska redovisas och beräknas.

I detta PM görs en konsekvensanalys av de förslag som Transportstyrelsen utrett som en del av regeringsuppdraget. Konsekvensanalysen har utförts av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) på uppdrag av Transportstyrelsen. Promemorian utgör en underlagsrapport och arbetet har utförts parallellt, men i dialog, med Transportstyrelsens utredningsarbete. De förslag som ligger till grund för analysen var därmed inte färdigutredda. Det innebär att de förslag som Transportstyrelsen redovisar kan avvika något från dem som presenteras i detta PM.

### 1.1. Samråd

Inom ramen för konsekvensanalysen har dialog förts med:

- IVL Svenska Miljöinstitutet AB
- Branschorganisationen Maskinleverantörerna
- Finansbolagens Förening
- Naturvårdsverket.

Utöver dessa dialoger har VTI medverkat i ett dialogmöte med representanter från Dina, Handelsbanken, Insurance Sweden, Larmtjänst, Lantbrukarnas Riksförbund, Maskinleverantörerna, Naturvårdsverket, Nordea, Skatteverket, Trafikverket och Volvo Construction Equipment.

VTI har även tagit del av två underlagsrapporter utförda av WSP respektive Point, samt en skriftlig kommentar som Transportstyrelsen mottagit som en del av samrådsarbetet vid utarbetandet av förslagen.

### 1.2. Definitioner och avgränsningar

Arbetsmaskiner omfattar ett stort antal maskintyper inom olika sektorer såsom maskinredskap, traktorer, kranar och grävmaskiner men också mindre maskiner som gräsklippare. I konsekvensanalysen ligger fokus på:

- Arbetsmaskiner **på land**, vilket gör att till exempel fiskefartyg för yrkesfiske inte berörs
- större arbetsmaskiner som används av **företag**, inte på sådana som används av privathushåll.

Begreppet arbetsmaskin saknar i dag en tydlig definition i EU-lagstiftning och nationell lagstiftning. Däremot finns begreppet mobil maskin definierat dels i EU-förordning 2016/1628<sup>1</sup> dels i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Den sistnämnda liknar den definition som används vid rapportering av utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. Begreppet mobil maskin inkluderar både fordon (motorredskap, traktorer och terrängmotorfordon) och maskiner som inte kan klassas som fordon (spårfordon, industriella maskiner). För mobila maskiner som klassas som fordon finns i fordonslagen (2002:574) även en uppdelning i klass 1 och 2. Uppdelningen i klass 1 och 2 begränsar vilken hastighet som fordonet får framföras med.

### 1.3. Metod och begränsningar

Idag finns ingen samlad statistik över de arbetsmaskiner som används i Sverige. För att utreda konsekvenser av en utökad registerföring bygger analysen på de tillgängliga data som finns i vägtrafikregistret (VTR) och den information som finns i modellen som används av Naturvårdsverket för att beräkna utsläpp från arbetsmaskiner, den så kallade Arbetsmaskinsmodellen. IVL uppdrogs under maj månad 2022 att ta fram siffror på antalet arbetsmaskiner, exklusive traktorer (som redan ingår i VTR i hög omfattning), inom olika kategorier och sektorer ur modellen. Det är dessa siffror som används i analysen.

Informationen i VTR är begränsad till de arbetsmaskiner som klassas som fordon och som är registreringspliktiga. Informationen i Arbetsmaskinsmodellen begränsas av att den delvis bygger på gamla data och på osäkra antaganden kring t.ex. branschindelning. Detta innebär att de uppskattningar som görs om konsekvenser för till exempel företag är högst osäkra. Det finns ingen möjlighet att bedöma hur väl dessa skattningar stämmer överens med det verkliga beståndet av arbetsmaskiner och deras fördelning över branscher eftersom detta i dagsläget är okänt. Detta innebär även att uppskattningarna av nivån på de avgifter som krävs för att finansiera registret är mycket osäkra. Läsaren bör därmed endast tolka siffror som högst indikativa för vilka direkta konsekvenser ett arbetsmaskinsregister kan få.

När det gäller indirekta konsekvenser utgår resonemangen från olika utredningar och rapporter. En del av dessa har tagits fram inom ramen för Transportstyrelsens uppdrag. Här ska särskilt nämnas konsultbolagen Point och WSP studier. Point (2022) har genomfört en marknadsundersökning av arbetsmaskinsinnehav och attityder till registerföring och WSP (2022) har gjort en genomgång av internationella register av arbetsmaskiner. Även Naturvårdsverkets (2018b) redovisning av ett regeringsuppdrag om arbetsmaskiners klimat- och luftutsläpp, där förslag om ett arbetsmaskinsregister läggs fram, har utgjort ett viktigt underlag.

Transportstyrelsen har bestämt att inte utreda vilka uppgifter som ska och kan inkluderas i ett register, inklusive hur ofta uppgifterna bör rapporteras in, vem som ansvarar för rapporteringen och hur den finansieras i detta skede. De görs i stället i ett eventuellt föreskriftsarbete för ett arbetsmaskinsregister. I rapporten diskuteras därför möjligheten att inkludera dessa uppgifter mycket översiktligt.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628 av den 14 september 2016 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt tygodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, om ändring av förordningarna (EU) nr 1024/2012 och (EU) nr 167/2013 samt om ändring och upphävande av direktiv 97/68/EG

---

## 2. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

---

Idag saknas systematiskt insamlade uppgifter för ett stort antal arbetsmaskiner. Registreringspliktiga arbetsmaskiner inkluderar motorredskap klass I och II, traktorer och terrängmotorfordon som framförs på väg som inte är enskild enligt gällande bestämmelser i lag (2019:370) om fordons registrering och användning. Dessa fordon registreras i vägtrafikregistret (VTR) som administreras av Transportstyrelsen. I VTR kan endast sådana arbetsmaskiner registreras som uppfyller de syften och ändamål som registret är till för. Detta innebär att Transportstyrelsen endast kan registrera arbetsmaskiner som klassas som fordon och som i övrigt uppfyller registrets ändamål. Följande fordon är i dag är undantagna från registreringsplikt:

- fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, eller industriområden, inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden
- släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en traktor skatteklass II
- fordon som används kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för registreringsbesiktning eller, i fråga om fordon som har förts in i Sverige för testkörning enligt 16 § första stycket 4, för kontrollbesiktning, eller fordon som används kortaste lämpliga väg till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande.

Detta innebär att det totala antalet arbetsmaskiner som används och fördelningen över branscher är okänt.

Enligt Trafikanalys officiella statistik fanns i slutet av 2021 drygt 374 000 traktorer i trafik. I slutet av samma år fanns cirka 308 000 terrängskotrar, inklusive terränghjulingar och snöskotrar i trafik. Antalet motorredskap - framför allt hjullastare, grävlastare och mobilkranar - redovisas inte i den officiella statistiken men det finns ungefär 20 000 registrerade i VTR i dag. Antalet släpvagnar i trafik uppgick i slutet av 2021 till 1 292 240. Det totala antalet är dock mycket större eftersom en stor del inte omfattas av registerplikt i dag.

Under de senaste 20 åren har totalt nästan 180 000 större motorredskap, traktorer och terrängmotorfordon registrerats i VTR (siffrorna exkluderar fyrhjulingar och snöskotrar, bland annat på grund av att fyrhjulingar tidigare registrerades som traktorer). Enligt utdrag från VTR i maj 2022 utgjorde traktorer drygt 80 procent av dessa registrerade arbetsmaskiner. Under perioden 2017–2021 registrerades i genomsnitt 11 600 motorredskap, traktorer och terrängmotorfordon per år i VTR (exklusive fyrhjulingar och snöskotrar). Något färre registrerades under 2021, vilket skulle kunna vara en konsekvens av Covid-19 pandemin. I övrigt varierade antalet registrerade arbetsmaskiner ganska lite över perioden.

Baserat på informationen i Arbetsmaskinsmodellen uppskattas antalet dieseldrivna större motorredskap, förutom traktorer, uppgå till cirka 107 000 (IVL, kommunikation i maj 2022). Av dessa kan ett stort antal antas vara undantagna från registreringsplikt. IVL bedömer dock att denna siffra sannolikt är lågt räknat och att det uppskattade antalet är förenat med hög osäkerhet.

### 2.1. Brist på information om arbetsmaskiner försvårar för myndigheter och organisationer

Avsaknaden av samlad statistik medför svårigheter för myndigheter att kunna fullfölja delar av sina ansvarsområden kopplade till arbetsmaskiner. Detta rör i synnerhet Arbetsmiljöverket, Energimyndigheten, Jordbruksverket, Naturvårdsverket, Skogsstyrelsen, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Naturvårdsverket är till exempel den myndighet som samordnar Sveriges klimatrapporteringsarbete, inklusive årlig inventering av växthusgasutsläpp enligt klimatrapporteringsförordningen (2014:2434). De dataunderlag som samlas in av Naturvårdsverket används även för att beräkna utsläpp av luftföroreningar. Bland de myndigheter som är skyldiga att lämna underlag till Naturvårdsverket ingår Transportstyrelsen, SCB och Trafikanalys. Även regeringen är, enligt klimatlagen (2017:720), skyldig att regelbundet lämna en klimatredevision till riksdagen i budgetpropositionen. Bland annat ska utsläppsutveckling inom alla samhällssektorer redovisas, vilket även inkluderar utsläppen från arbetsmaskiner.

Beräkningarna av utsläpp från arbetsmaskiner baseras på information i den så kallade Arbetsmaskinsmodellen, en modell som sköts av IVL på uppdrag av Naturvårdsverket. Modellen omfattar statistik över antal arbetsmaskiner i olika branscher. Modellen bygger på en större inventering av arbetsmaskiner gjord under år 2006 (Wetterberg *m.fl.*, 2007). Därefter har data reviderats och lagts till vid några tillfällen. Arbetsmaskinsmodellen innehåller därför information om både registerpliktiga arbetsmaskiner och dem som inte omfattas av registerplikt. För att beräkna växthusgasutsläpp och luftföroreningar görs olika antaganden om åldersstruktur och omsättning, motoreffekt, drifttid och last. Viss information uppdateras årligen. Här ingår registreringsuppgifter från VTR om traktorer och skotrar samt uppgifter om entreprenadmaskiner, skogsmaskiner och jordbruksmaskiner baserat på försäljningsstatistik från branschorganisationen Maskinleverantörerna. Annan information uppdateras mer sällan. Här ingår till exempel antaganden om bränsleanvändning, emissionsfaktorer och antal år i drift. I utsläppsberäkningarna för arbetsmaskiner antas till exempel att alla arbetsmaskiner drivs av diesel eller bensin. Arbetsmaskinsmodellen kan anpassas för att beräkna utsläpp även från alternativa drivmedel. Men eftersom det i dagsläget inte finns någon samlad och säker information om vilka arbetsmaskiner som drivs av alternativa bränslen och i vilken omfattning, görs inga sådana beräkningar i utsläppstatistiken. På grund av osäkerheter kring antalet arbetsmaskiner i drift samt bränsleanvändning och drifttid är modellberäkningarna av utsläppsstatistik mycket osäkra. En av de största osäkerheterna är indelningen av arbetsmaskiner i olika branscher, och därmed fördelningen av utsläpp över branscher. Indelningen bygger till stor del på en rapport från 2004 (Flodström, Sjödin and Gustafsson, 2004). Senaste uppdateringen av denna information skedde 2018 utifrån ny information från Maskinleverantörerna och VTR. Modellen finns närmare beskriven i bilagan till Naturvårdsverkets senaste utsläppsrapportering till Klimatkonventionen (Naturvårdsverket, 2022b). Utan att vidare åtgärder vidtas kvarstår problemet att korrekt följa upp utsläppsminskningar från arbetsmaskiner som i sin tur kan utgöra underlag för styrmedel. Vid Trafikverkets upphandling av entreprenader utgör brist på information om arbetsmaskiner ett hinder för att följa upp krav på minskade växthusgasutsläpp och luftföroreningar. I Utfasningsutredningen (SOU 2021:48, sid 538) bedöms att ”utökad registerplikt för arbetsmaskiner underlättar uppföljning av arbetsmaskiners emissioner, ställda krav vid upphandling och ger förutsättningar för att på sikt kunna införa miljözoner för arbetsmaskiner.”

Både Energimyndigheten och Naturvårdsverket administrerar stöd som kan beviljas till arbetsmaskiner. I Energimyndighetens fall är stödet begränsat till arbetsmaskiner som är registrerade, vilket utesluter en stor andel av alla arbetsmaskiner som i övriga aspekter uppfyller kraven för att beviljas stöd.

Arbetsmiljöverket har besiktningansvar kopplade till vissa arbetsmaskiner. Idag besiktas dock endast en liten andel av alla besiktningsskyldiga arbetsmaskiner enligt arbetsmiljölagstiftningen. Tillgång till samlad information över arbetsmaskiner skulle förenkla Arbetsmiljöverkets möjlighet att bedriva marknadskontroll och tillsyn, inklusive urval vid tillsyn, samt förebyggande arbete för att minska olyckor med koppling till arbetsmaskiner.

Slutligen försvåras finansiering av arbetsmaskiner samt uppkläring av brott och försäkringsärenden av att det inte finns någon samlad information om arbetsmaskiner samt deras ägare och användning.

---

### 3. Syftet med arbetsmaskinsregistrering

---

Syftet med ett arbetsmaskinsregister är att samla uppgifter över de större arbetsmaskiner som i första hand används inom yrkesverksamhet. Samlad statistik om arbetsmaskinparken och dess egenskaper kan i sin tur förenkla myndigheternas arbete med uppföljning, tillsyn och kontroll, i synnerhet uppföljning av utsläpp, kravställande och uppföljning vid upphandling, tillsyn enligt arbetsmiljölagstiftningen, uppföljning av bedrägerier och försäkringsärenden, samt utvärdering av stöd och styrmedel. Ett register över arbetsmaskiner skulle också kunna förenkla arbetet för andra aktörer, branscher och verksamheter som till exempel försäkringsbolag, finans- och bankbranschen, polis- och tullverksamhet samt kommunal upphandlingsverksamhet.

---

## 4. Transportstyrelsens förslag

---

Transportstyrelsen har övervägt två alternativ (se Tabell 1) Tabell 1. Översikt över utredningsalternativen kring utformning av arbetsmaskinsregister och dess konsekvenser Tabell 1:

- att **utöka VTR** så att det även omfattar registrering av arbetsmaskiner
- att upprätta **ett separat register**.

Alternativen skiljer sig åt med avseende på möjligheten att inkludera olika typer av arbetsmaskiner (omfattning) och med avseende på den administrativa kostnaden för uppbyggnad och förvaltning av systemlösningen, även om den senare skillnaden inte är så stor.

För båda alternativen föreslår Transportstyrelsen att registerpliktiga arbetsmaskiner är de som har en tjänstevikt på minst 1,5 ton. Detta görs i första hand för att begränsa registreringsplikten till större maskiner som bidrar till betydande utsläpp, men även för att utesluta mindre maskiner och se till att registreringsplikten blir proportionerlig mot dess syften. Viktbegränsningen medför att i princip alla maskiner som används inom hushåll, handhållna dieselmaskiner som används inom till exempel byggverksamhet och maskiner som kyl- och frysaggregat undantas. Baserat på siffror från VTR (som endast inkluderar en del av arbetsmaskinerna) och Arbetsmaskinsmodellen (som bygger på många osäkra antaganden) uppskattas att andelen dieseldrivna maskiner med en tjänstevikt under 1,5 ton, exklusive handdrivna maskiner, är cirka 2–3 procent. Det är i första hand vissa kompaktlastare, hjullastare och bandgrävmaskiner som har en maskinvikt under 1,5. Inom dessa kategorier uppskattas drygt 10 procent ha en maskinvikt under 1,5 ton (IVL, kommunikation i maj 2022).

Utöver viktkrav föreslås en retroaktiv registreringsplikt för maskiner på antingen upp till 3 eller upp till 5 år gamla. Dessa överväganden baseras i första hand på att de begränsar den administrativa bördan för maskinägare, samt, i fråga om syftet kopplat till uppföljning av utsläpp, på antagandet att arbetsmaskiners användning minskar med åldern och att den största andelen av utsläppen sker under de första åren. Med dagens brist på samlad information över användning av arbetsmaskiner är det svårt att verifiera detta antagande.

För båda utredningsalternativen föreslår Transportstyrelsen följande registreringsuppgifter:

- tillverkare
- tillverkningsår
- ID-nummer
- modell/maskintyp
- ägare
- vikt
- utsläppsklass
- bränsletyp
- motoreffekt
- senaste besiktning
- driftstid.

Av de uppgifter som föreslås går de flesta att få direkt från leverantören av arbetsmaskinen. Uppgifter om senaste besiktning och körtimmar kan hämtas från besiktningsorganen för de arbetsmaskiner som är besiktningspliktiga. Svensk maskinprovning (SMP), utför en stor andel av de besiktningar, provningar och certifieringar, inklusive CE-märkning, som utförs på arbetsmaskiner. Samtidigt representerar dessa besiktningar endast en liten andel av det totala antalet arbetsmaskiner som

arbetsmaskinsregistret förväntas omfatta. Under 2021 såldes knappt 500 skotare och skördare och cirka 7000 truckar. Båda maskintyperna omfattas av besiktningsplikt enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2003:6). Under 2021 utfördes enligt uppgift från SMP endast 50 arbetsmiljöbesiktningar för arbetsmaskiner med modellår 2021. Detta indikerar att endast en mycket liten andel av alla besiktningspliktiga arbetsmaskiner besiktas.

Av de maskiner inom jordbruket som inte omfattas av besiktningsplikt bedömer Transportstyrelsen att de allmänna reparations- och servicebestämmelser som upprättats mellan Maskinleverantörerna, Maskinentreprenörerna och LRF (så kallade serviceavtal) kan användas för att inhämta uppgifter. Det kan dock finnas begränsningar i möjligheten att inkludera besiktning och körtimmar i utredningsalternativet om att utöka VTR, i alla fall enligt gällande regelverk för syfte och mål med registreringen.

Utöver de föreslagna uppgifterna har Transportstyrelsen även övervägt att inkludera följande:

- behörigheter (att framföra maskin)
- bränsleförbrukning
- CE-märkning
- fordran
- bransch/SNI-kod.

Dessa uppgifter har även diskuterats på samrådsmöten. CE-märkning och bränsleförbrukning skulle kunna tas fram genom maskinleverantörer och besiktningsorgan. När det gäller branschuppgifter finns vissa juridiska frågetecken, till exempel om registerhållning av sådan information är förenlig med EU-rätten.

Tabell 1. Översikt över utredningsalternativen kring utformning av arbetsmaskinsregister och dess konsekvenser.

	VTR		Separat register	
	Förslag	Kommentar	Förslag	Kommentar
<b>Omfattning/ definition av arbetsmaskin</b>	Med arbetsmaskin avses motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods och som inte används på allmän väg.	Möjliggör endast att registrera maskiner som är fordon.	Med arbetsmaskin avses traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon, industriella maskiner och andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och som är försedda med förbrännings- eller elmotor.	Möjliggör en bredare inkludering av arbetsmaskiner.
<b>Juridik</b>	Utgår från lag (2019:370) om fordons registrering och användning och	Syften och ändamål med VTR kan behöva utökas. Kan finnas begränsningar med	Ny definition för arbetsmaskin som inte begränsas av befintlig lagstiftning.	Möjliggör att fritt definiera arbetsmaskiner,

	VTR		Separat register	
	Förslag	Kommentar	Förslag	Kommentar
	Transportstyrelsens föreskrifter.	avseende på vilka registreringsuppgifter som kan inkluderas.  Frivillig registrering begränsas av syften och krav i VTR.  Risk för oförutsedda juridiska konsekvenser.		utan hänsyn till fordonsbegreppet.  Frivillig registrering kan möjliggöras.  Arbetsmaskiner redan inkluderade i VTR behöver hanteras och dubbelregistrering förebyggas.
<b>Information</b>	Befintliga kommunikationskanaler och registreringsförfarande.  Olika registeruppgifter kommer att efterfrågas beroende på ärendetyp. Risk för otydlighet.			Det kan behövas nya informationsinsatser och kommunikationskanaler.
<b>System</b>	Utökning av befintligt IT-system för VTR.	I drift först 2029. It-systemet för VTR ska uppdateras, med förväntad leverans senast 2027. Arbetet att lägga till arbetsmaskiner uppskattas ta 2 år och kunna påbörjas först efter utveckling av VTR avslutats.	Innebär ny systemlösning.	Uppskattas ta två år, till en något högre kostnad än att utöka VTR.  Om utvecklingen ska ske på Transportstyrelsen innebär brist på personal att registret kan tas i drift först 2029.
<b>Finansiering</b>	Registreringsavgift.		Registreringsavgift.	Skulle kunna tillåta fler registreringar vilket potentiellt skulle kunna sänka avgiften.



En utvidgning av VTR skulle innebära att fordon, som i dag är undantagna från registreringsplikt, skulle kunna omfattas av registreringsplikt. Det inkluderar fordon som uteslutande används inom inhängande områden, släpvagnar som dras av traktorer och tunga terrängvagnar som kör i en hastighet om max 30 km/h, samt fordon som i huvudsak framförs på enskild väg.

Ett separat register kan i stället byggas upp kring en ny definition som inte är bunden till tidigare lagstiftning. Det skulle innebära att registret även kan inkludera arbetsmaskiner som inte kan klassas som fordon (spårfordon, industriella maskiner), utöver de maskiner som kan inkluderas i förslaget om att utvidga VTR. Beroende på hur syftet med det separata arbetsmaskinregistret specificeras kan det i ett separat register även tillåtas frivillig registrering i högre utsträckning än vad som tillåts i VTR. Detta möjliggör att utöka registret på sikt till att även inkludera maskiner med en tjänstevikt under 1,5 ton. Detta skulle öka möjligheten att beräkna utsläpp från olika sektorer med god precision. Det skulle även tillåta maskinägare att registrera en maskin så att den uppfyller ställda krav till exempel inom upphandling (även utländska maskiner), för försäkringsärenden eller för att kvalificera för stöd.

En viktig begränsning i alternativet att utvidga VTR är att utvecklingen inte bedöms kunna påbörjas förrän tidigast 2027, då den större och pågående uppdateringen av VTR förväntas vara klar. Om utvecklingen skulle påbörjas tidigare skulle den behöva genomföras i det befintliga systemet för VTR vilket skulle medföra ytterligare kostnader för att migrera lösningen till det nya systemet för VTR när det väl är på plats. Det innebär att ett arbetsmaskinsregister tidigast kan vara på plats 2029 enligt utredningsalternativet om att utvidga VTR.

Även för det separata alternativet menar Transportstyrelsen att utvecklingen skulle kunna påbörjas först efter att den pågående uppdateringen av VTR är klar. Detta på grund av att det inte finns tillräckliga personalresurser för att hantera utvecklingen av ett separat register tidigare.

Transportstyrelsen har dock, som nämnts, inte utrett möjligheten eller kostnaden att i stället handla upp utvecklingen av ett separat register, vilket borde kunna möjliggöra en tidigareläggning av utvecklingen.

#### 4.1. Transportstyrelsen föredrar alternativet om separat register

Transportstyrelsen förordar ett separat register. Denna bedömning grundar sig till stor del på möjligheten att utforma ett arbetsmaskinsregister utifrån en definition utan hänsyn till lagstiftningen kring VTR. Samtidigt innebär ett separat register vissa svårigheter när det kommer till att hantera de arbetsmaskiner som i dag är registerpliktiga i VTR, varav en del även omfattas av besiktningsskyldighet och skatteplikt. En föreslagen lösning är att arbetsmaskiner som redan inkluderas i VTR ska undantas från registrering i arbetsmaskinsregistret. För att alla arbetsmaskiner ska kunna följas upp på ett jämförbart sätt föreslås dock att kravet på vilka uppgifter som ska registreras i VTR då utökas så att de motsvarar dem som omfattas av ett separat arbetsmaskinsregister.

När det gäller ålderskrav förordar Transportstyrelsen att inkludera arbetsmaskiner som vid regleringens ikraftträdande är högst 3 år gamla (med en maskinvikt under 1,5 ton). Detta på grund av att garantitiden innebär att de flesta arbetsmaskiner går in på service efter tre år vilket skulle förenkla möjligheten för retroaktiv registrering.

#### 4.2. Antalet tillkommande arbetsmaskiner

Det är svårt att uppskatta hur många tillkommande arbetsmaskiner, utöver dem som redan finns i VTR, som kommer att omfattas av registreringsplikt enligt utredningsförslagen. En sammanställning av information om antalet registrerade arbetsmaskiner i VTR i dag och antalet arbetsmaskiner i den nuvarande versionen av arbetsmaskinmodellen presenteras i Tabell 2. För att ringa in potentiella tillkommande arbetsmaskiner inkluderar siffrorna från arbetsmaskinmodellen dieseldrivna maskiner som används yrkesmässigt och exkluderar traktorer och mindre, mest handhållna maskiner. Det uppskattade antalet arbetsmaskiner under 1,5 ton i arbetsmaskinsmodellen baseras på

försäljningsstatistik. Uppgifterna från VTR innehåller antalet större traktorer, motorredskap och motorterrängfordon och exkluderar snöskotrar och fyrhjulingar.

I denna uppskattning utgår vi ifrån att den registreringslösning som kommer på plats tillåter att alla de arbetsmaskiner som uppfyller registreringsplikten kan registreras. Utifrån arbetsmaskinmodellen uppskattas antalet tillkommande registerpliktiga maskiner över 1,5 ton som uppfyller ålderskravet vara runt 25 200 (upp till 3 år) respektive 36 700 (upp till 5 år). Det kan jämföras med det antal arbetsmaskiner i VTR som uppfyller samma krav: cirka 12 800 (upp till 3 år) och 23 000 (upp till 5 år). En stor del av dessa arbetsmaskiner i VTR (drygt 80 %) är dock traktorer. Hur stor del av det uppskattade antalet tillkommande registreringspliktiga arbetsmaskiner som inte är traktorer som redan ingår i Vägtrafikregistret är osäkert. Om vi drar bort alla de arbetsmaskiner som uppfyller kraven i VTR, men som inte är traktorer, från antalet arbetsmaskiner som uppskattas uppfylla kraven i Arbetsmaskinmodellen, tillkommer cirka 22 700 arbetsmaskiner jämfört med i dag om ålderskravet sätts till 3 år. Om ålderskravet sätts till 5 år blir antalet tillkommande registerpliktiga arbetsmaskiner i stället runt 36 100. Denna uppskattning är högst osäker.

Tabell 2. Antalet arbetsmaskiner i vägtrafikregistret och arbetsmaskinmodellen.

					Antal maskiner som uppfyller föreslagen registreringsplikt***		
TOTALA ANTALET - motorredskap	Antal	Antal < 1,5 ton*	Maskiner > 3 år	Maskiner > 5 år	≥ 1,5 ton	≥ 1,5 ton, ≤ 3 år	≥ 1,5 ton, ≤ 5 år
Arbetsmaskinmodellen*	88 517	3 298	61 004	48 028	85 219	25 240	38 699
Vägtrafikregistret**	179 997	52 026	145 794	121 801	127 971	12 849	22 988
<b>Tillkommande registerpliktiga</b>						<b>22 670</b>	<b>34 101</b>

\* Antalet maskiner under 1,5 ton baseras på försäljningsstatistik för arbetsmaskinmodellen. För att beräkna antalet arbetsmaskiner under 3 respektive 5 år som även uppfyller maskinviktsskraven antas att åldersfördelningen av arbetsmaskiner ser likadan ut för arbetsmaskiner under 1,5 ton.

\*\* Inkluderar antalet större traktorer, motorredskap och motorterrängfordon och exkluderar snöskotrar och fyrhjulingar.

\*\*\* Antalet tillkommande registerpliktiga räknas som skillnaden mellan antalet i arbetsmaskinmodellen och antalet ej traktorer i VTR. Antalet traktorer antas vara 80 procent.

### 4.3. Kostnad

Transportstyrelsen har bedömt att den mest kostnadseffektiva lösningen för att utveckla ett arbetsmaskinsregister enligt utredningsalternativen är att lägga utvecklingen internt. Kostnader för att i stället upphandla hela lösningen har dock inte utretts. Utvecklingen av it-systemen, oavsett om det är en utvidgning av VTR eller utveckling av ett separat register, bedöms ta två år. I Transportstyrelsens uppskattning av utvecklingskostnaderna inkluderas registerhållning, avgiftshantering, utlämning av data, ärendehantering och föreskriftsarbete. De verksamhetsrelaterade kostnaderna inkluderar arbetstid för objektspecialister, verksamhetsspecialister, experter, projektledare, kommunikatör, jurist, kundtjänst och arkivarie på Transportstyrelsen. Kostnaderna för it består av konsulttimmar. När det gäller avgiftshantering handlar det om uppbyggnad av system för att skicka inbetalningskort, påminna, restföra, bokföra, och redovisa. Transportstyrelsen bedömer att kostnaden för uppbyggnad av avgiftshanteringssystemet är densamma oavsett utredningsalternativ, drygt 5 miljoner kr per år under de två utvecklingsåren.

Projektkostnaderna för utveckling av register enligt de båda utredningsalternativen sammanställs i Tabell 3. Sammanställning av kostnader för utveckling av arbetsmaskinsregister, per år. Utvecklingen

bedöms ta två år. Tabell 3. Tabellen separerar kostnader för verksamhet respektive it. Posten avgiftshantering redovisas separat.

Tabell 3. Sammanställning av kostnader för utveckling av arbetsmaskinsregister, per år. Utvecklingen bedöms ta två år.

	Utvidga VTR		Separat register	
	Verksamhet	It	Verksamhet	It
<b>Utveckling</b>				
Omfattning, timmar/år	1 700	11 250	3 400	
Timkostnad, kr/h	450	853	450	853
Årlig kostnad, kr/år	765 000	9 596 250	1 530 000	10 662 500
Totalt, kr/år	10 361 250		12 192 500	
<b>Avgiftshantering</b>				
Omfattning, timmar/år		6 000		6 000
Timkostnad, kr/h		853		853
Totalt, kr/år	5 118 000		5 118 000	
<b>Summa projekt, kr/år</b>	<b>15 479 250</b>		<b>17 310 500</b>	

Summerat över två år uppskattas den totala kostnaden för utveckling av ett utvidgat VTR-register till ca 31 miljoner kr och den totala kostnaden för ett separat register till 34,6 miljoner kr. Det skiljer alltså drygt 3,6 miljoner kr mellan de båda utredningsalternativen. Anledningen att det är något mindre kostsamt att bygga vidare på befintlig struktur i VTR är att verksamhetskostnader på Transportstyrelsen uppskattas kunna reduceras med motsvarande en heltidstjänst jämfört med det separata registeralternativet.

#### 4.4. Finansiering av arbetsmaskinsregister

Här görs en grov uppskattning av vilken avgift som skulle krävas för att finansiera ett arbetsmaskinsregister över fem år. Dessa uppskattningar ska endast ses som en indikation om vad avgiften skulle kunna bli. Det görs till exempel ingen uppskattning av hur förvaltningskostnader skulle kunna förändras beroende på vilka arbetsmaskinsuppgifter som inkluderas i registret, eller hur frivillig registrering skulle kunna påverka antalet uttagna registreringsavgifter per år. Avgifternas fördelning över branscher diskuteras vidare under 6.6.

I Tabell 4 summeras kostnader för utveckling och förvaltning över fem år. Utvecklingskostnaderna är summerade över två år och inkluderar avgiftshantering. Den årliga förvaltningskostnaden uppskattas av Transportstyrelsen till 15 procent av de totala utvecklingskostnaderna under de första två åren i drift (år 2–3), 10 procent av utvecklingskostnaderna under de efterföljande två åren (år 4–5) och därefter 5 procent av utvecklingskostnaderna. Eventuellt tillkommer kostnader för informationsinsatser inför registrets ikraftträdande, sådana kostnader har dock inte uppskattats. De totala kostnaderna över fem år för utveckling och förvaltning är cirka 39,5 miljoner kr för en utvidgning av VTR och cirka 44 miljoner kr för ett separat register – en skillnad på 4,6 miljoner kr.

Tabell 4. Kostnader över fem år för arbetsmaskinsregister

	Utvidga VTR	Separat register
<b>IT + Verksamhet + Avgiftshantering</b>		
Totalt, 2 år	30 958 500	34 621 000
<b>Förvaltning</b>		
Totalt, 5 år	8 513 588,5	9 520 775
<b>SUMMA</b>	<b>39 472 087,5</b>	<b>44 141 775</b>

I Tabell 5 summeras hur olika avgiftsnivåer skulle kunna finansiera utredningsalternativen. Vi antar att utvecklingskostnaderna slås ut över de första fem åren som registret är i drift.

Antalet tillkommande arbetsmaskiner enligt den föreslagna registreringsplikten (både de som kan och inte kan klassas som fordon) är enligt Tabell 2 cirka 20–30 000 arbetsmaskiner, beroende på kravet om retroaktiv registrering. Om vi räknar med genomsnittet av denna uppskattning, tillkommer 25 000 arbetsmaskiner år ett. Därefter antar vi att 5000 arbetsmaskiner tillkommer årligen. Då det verkliga antalet är okänt är det däremot svårt att avgöra om detta antagande är lågt eller högt räknat. Eftersom vi gör en grov uppskattning och det endast skiljer runt 4 miljoner mellan utredningsalternativen gör vi ingen åtskillnad i uppskattningen av antalet tillkommande arbetsmaskiner mellan separat register och en utvidgning av VTR. Det separata alternativet skulle dock kunna möjliggöra att fler arbetsmaskiner registrerar sig (eftersom det kan tillåta frivillig registrering), vilket skulle kunna tillåta en lägre avgift.

För att förenkla jämförelsen, utgår intäktsberäkningen från den årliga registreringsavgiften i VTR på 75 kr/år.<sup>2</sup> Tabellen presenterar de intäkter som kan genereras genom att öka avgiften från 75 kr till 375 kr (1–5 gånger den årliga registreringsavgiften i VTR idag).

Tabell 5. Intäkter i kr över fem år för olika avgiftsnivåer. Antalet arbetsmaskiner som registreras år 1 antas vara 25 000 och därefter antas 5000 arbetsmaskiner tillkomma årligen.

Årlig avgift	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	SUMMA
75 kr	1 875 000	2 250 000	2 625 000	3 000 000	3 375 000	<b>13 125 000</b>
150 kr	3 750 000	4 500 000	5 250 000	6 000 000	6 750 000	<b>26 250 000</b>
225 kr	5 625 000	6 750 000	7 875 000	9 000 000	10 125 000	<b>39 375 000</b>
300 kr	7 500 000	9 000 000	10 500 000	12 000 000	13 500 000	<b>52 500 000</b>
375 kr	9 375 000	11 250 000	13 125 000	15 000 000	16 875 000	<b>65 625 000</b>

Givet dessa antaganden skulle en årlig avgift på mellan 225–300 kronor täcka kostnaderna för att utveckla och driva ett arbetsmaskinsregister under fem år. Om utvecklingskostnaden i stället skulle finansieras av staten som en del av anslag till Transportstyrelsen, skulle den totala kostnaden som behöver finansieras genom avgifter i stället bli 8,5–9,5 miljoner kr över fem år. Då skulle den årliga

<sup>2</sup> För moped och terrängfordon tas i stället en engångsavgift på 75 kr/år. Se [Registerhållning - Transportstyrelsen](#).

registreringsavgiften kunna sättas till 75 kronor/år. Avgiften skulle också kunna bli lägre om utvecklingskostnaderna slås ut över en längre tidsperiod.

Ett alternativ till att ta ut en årlig avgift är att ta ut en engångssumma. Om de 45 000 arbetsmaskiner som uppskattas finnas i registret år 5 skulle finansiera utveckling och förvaltning genom en engångsavgift, skulle den behöva sättas till 880 kr. Om enbart förvaltningskostnaderna över fem år skulle finansieras via en engångsavgift skulle den behöva sättas till 190 kr.

Sammantaget visar beräkningarna att en årlig avgift på tre till fyra gånger den årliga registreringsavgiften i VTR kan finansiera utveckling och förvaltning av utredningsalternativen under de första fem åren. Om en engångsavgift i stället skulle tas ut behöver den sättas till 880 kr. Avgiften kan jämföras med den årliga registreringsavgift om 1000 norska kronor för arbetsmaskiner med förarplats, respektive 250 kr för arbetsmaskiner utan förarplats som tas ut i det norska arbetsmaskinsregistret (se avsnitt 5.3).

---

## 5. Nollalternativen – vilken utveckling kan vi förvänta oss?

---

Det så kallade nollalternativet är den utveckling som förväntas, givet nuvarande lagstiftning och system, om inget av de föreslagna registreringsalternativen genomförs. Ett nollalternativ kan därmed användas för att jämföra förslagets möjlighet att uppnå olika syften och mål med den utveckling som kan förmodas ske utan att utredningsalternativen genomförs. Här handlar utredningsalternativen om att genom registerföring underlätta för olika aktörer att bedriva uppföljning, tillsyn, kontroll och i förlängningen styrning av arbetsmaskiner. De olika syften som registret förväntas bidra till skulle även kunna uppnås genom en kombination av andra styrmedel och åtgärder. En analys av ett sådant alternativt styrmedels- och åtgärds paket har inte genomförts. I stället diskuteras möjligheten att uppnå delar av de syften som nämns ovan genom enskilda initiativ som redan är i gång, eller som skulle kunna komma till stånd. Gemensamt för alla dessa initiativ är dock att ett arbetsmaskinsregister ytterligare skulle kunna underlätta och effektivisera möjligheten att uppnå de olika syften som initiativen adresserar.

### 5.1. Utökad användning av besiktnings- och branschdata

Naturvårdsverket redovisade 2018 ett regeringsuppdrag om kartläggning och förslag för minskade utsläpp för arbetsmaskiner (Naturvårdsverket, 2018a). Naturvårdsverket föreslog bland annat att ett arbetsmaskinsregister ska införas. De identifierade två alternativ, utöver registrering, för bättre och regelbunden tillgång till underlag för beräkning av arbetsmaskiners utsläpp:

- ökat inköp av branschdata
- förbättrad tillgång till besiktningsdata.

Redan i dag uppdateras den modell som används för att beräkna utsläpp från arbetsmaskiner utifrån information från branschorganisationen Maskinleverantörerna. Eftersom det inte finns någon information om det totala antalet maskiner som säljs i Sverige är det dock svårt att veta hur stor andel av det totala antalet försålda maskiner som omfattas av dessa underlag.

Besiktningsdata skulle kunna användas för att förbättra kvaliteten i utsläppsberäkningarna bland annat genom att få tillgång till uppgifter om driftstid och branschtillhörighet. Samtidigt varierar möjligheten att avläsa driftstid mellan olika typer av arbetsmaskiner. Utan krav på vilka uppgifter som ska registreras är befintliga besiktningsdata bristfälliga för en del arbetsmaskiner.

Båda alternativen bedömdes otillräckliga av Naturvårdsverket för att kunna säkra långsiktigt god dataförsörjning av hög kvalitet. Utan ett register skulle det dessutom kunna uppstå situationer där flera olika myndigheter behöver köpa liknande data från bransch- och besiktningsorganisationer inom ramen för sina ansvarsområden.

### 5.2. Lokal miljözon med registerkrav

I London finns sedan 2020 ett arbetsmaskinsregister inrättat av borgmästaren för att möjliggöra införsel och hantering av en utsläppsstandard för arbetsmaskiner inom en miljözon.

Utsläppsstandarden omfattar alla motorer med effekt mellan 37 och 560 KW inom miljözonen och utgår från EU:s utsläppsstandard för arbetsmaskiner. Till 2040 är målet att endast arbetsmaskiner med nollutsläpp ska vara tillåtna i hela London. Registret är obligatoriskt för arbetsmaskiner som används på arbetsplatser inom en miljözon. Registrering sker i stadens online-register.<sup>3</sup> Huvudentreprenören ansvarar för att reglerna efterlevs, inklusive underleverantörers arbetsmaskiner. Londons hälso- och säkerhetsinspektioner granskar regelefterlevnad.

---

<sup>3</sup> [Non-Road Mobile Machinery \(NRMM\) | London City Hall](#)

### 5.3. Frivillig registrering

Konsultföretaget WSP har på uppdrag av Transportstyrelsen undersökt register för arbetsmaskiner i andra länder (WSP, 2022). De fordonsregister som studerats mer noggrant är två renodlade arbetsmaskinsregister, i Norge och London, samt mer generella fordonsregister i Danmark, Schweiz och Tyskland som även innehåller uppgifter om arbetsmaskiner.

I Norge finns sedan 2016 ett frivilligt arbetsmaskinsregister som drivs av den politiskt obundna stiftelsen Sentralregistret. Registret innehåller information om maskinens tekniska egenskaper inklusive emissioner (som hämtas direkt från maskinleverantören), juridisk ägare, uthyrare och maskinanvändare. Sentralregistret ansvarar för att registrera, lagra och tillgängliggöra informationen om arbetsmaskiner, bland annat genom id-märkning. De registrerar även behörigheter för arbetsutrustning. Datainspektionen, Stiftelsemyndigheten, Arbetskontrollmyndigheten och Petroleumsäkerhetsmyndigheten utövar tillsyn över registret. Registret finansieras genom registreringsavgifter. Avgiften för ny- och omregistrering är 1000 norska kronor med förarplats, och 250 norska kronor utan. Den årliga omsättningen för registret bedöms vara cirka 4 miljoner norska kronor.

Arbetsmaskinsregistret initierades av entreprenörer, bland annat Peab och Skanska, samt maskingrossister mot bakgrund av att få bättre kontroll över CE-märkta arbetsmaskiner och stävja import av maskiner som inte uppfyller kraven för CE-märkning. För att en arbetsmaskin ska få säljas inom EU krävs enligt maskindirektivet en CE-märkning som garanterar att den är i överensstämmelse med EU:s hälso-, miljö- och säkerhetskrav (CE står för Conformité Européenne). I kraven ingår till exempel att tillverkaren undanröja risker vid transport, montering, drift och underhåll av maskinen. Det ställs även krav på buller, vibrationer, ergonomi, nödstopp, styrsystem, rörliga delar och hur maskinen ska bete sig vid start och stopp.

Även finansiella institut, som i Norge ofta äger arbetsmaskiner och hyr ut till entreprenörer, drev på utvecklingen med önskan om att få en bättre överblick över hela maskinparken. I dag kan grävmaskiner, bulldozers och hjullastare registreras. WSP:s kontaktperson på Sentralregistret uppskattar att 80–90 procent av alla nya grävmaskiner, bulldozers och hjullastare i landet registreras. En av anledningarna till att en så stor andel av de nya maskinerna registreras bedöms vara att myndigheter ställer krav på registrering i upphandlingar. Stora leverantörer arbetar även för att registrera äldre maskiner. I dag finns dock ingen uppskattning av hur stor andel av det totala antalet grävmaskiner, bulldozers och hjullastare som ingår i arbetsmaskinsregistret.

Arbete pågår för att även kunna lägga till kranar, gaffeltruckar, personliftar och arbetsmaskiner med egen kraftkälla (här ingår även små, handhållna maskiner) samt på sikt även traktorer som används i bygg- och anläggningssektorn och skogsmaskiner. WSP konstaterar att det inte pågår några diskussioner om att inkludera traktorer som används i jordbruket. Det beror delvis på att de flesta av dessa redan ingår i fordonsregistret samt att inga lantbruksorganisationer eller myndigheter har varit pådrivande.

I Norge har, enligt lag, Försvarmakten, Polisen och Skatteverket full tillgång till registret och Arbetskontrollmyndigheten har viss tillgång. Sentralregisteret lämnar även ut anonymiserade data till den centrala statistikmyndigheten.

I Sverige begränsas möjligheten att en stiftelse bedriver ett avgiftsfinansierat frivilligt register genom stiftelselagen (1994:1220). Detta då lagen hindrar att en ändamålsstiftelse tar ut avgifter för att finansiera sin verksamhet. Dock skulle ett privat aktiebolag kunna driva en stiftelse. När det gäller kvalitet på data skulle ett privat register kunna ställa krav på vad som ska registreras samt när och hur uppgifterna ska inhämtas, på samma sätt som i utredningsalternativen. Däremot är det inte möjligt för ett aktiebolag att ställa krav på vilka arbetsmaskiner som ska registreras. Därmed riskerar frivilliga initiativ innehålla en mindre andel av arbetsmaskinerna jämfört med utredningsalternativen, vilket skulle begränsa myndigheters möjlighet att bedriva uppföljning, tillsyn och kravställning.

I den undersökning som genomförts av Point på uppdrag av Transportstyrelsen svarar 63 procent av företag som äger arbetsmaskiner att de föredrar ett frivilligt register (Point, 2022). Majoriteten (53 procent) anser att registret bör drivas i statlig regi snarare än i privat regi (26 procent). Av representanter från bank- och finansbranschen uppger i stället 90 procent att ett obligatoriskt register är att föredra. Även om det inte blir obligatoriskt, svarar en lika stor andel av representanterna från bank- och finansbranschen att de ändå skulle ställa krav på registrering för att bevilja lån om en frivillig form av register inrättas.

## 5.4. Branschernas egna färdplaner för omställning

Flera av de branscher som i hög utsträckning använder arbetsmaskiner har tagit fram färdplaner tillsammans med Fossilfritt Sverige i vilka de sätter upp mål för sina arbetsmaskiner. Utifrån färdplanerna har flera enskilda företag inom branscherna tagit fram egna mål och färdplaner för att bidra till de uppsatta målen.

Skogssektorn<sup>4</sup> har i sin färdplan satt målsättningen att sluta använda fossila drivmedel i arbetsmaskiner vid skogsindustrin eller i skogsbruket till 2030. För de arbetsmaskiner och fordon som behöver använda biodrivmedel nämns automatisering och digitalisering som medel för att sänka förbrukning och drivmedelskostnader.

I Lantbruksbranschens färdplan<sup>5</sup> sätts målet att branschen ska vara 100 procent fossilfri vad gäller drivmedel, torkning och värme till 2030. I första hand ska inhemska fossilfria alternativ användas, framför allt olika biodrivmedel, för att uppnå målsättningen. På längre sikt pratar branschen om möjlighet att använda traktorer drivna på el och vätgas.

Tillsammans med Fossilfritt Sverige har bygg- och anläggningssektorn<sup>6</sup> tagit fram en färdplan med flera delmål som ska bidra till nettonollutsläpp av växthusgasutsläpp från sektorn 2045. För att målen ska nå arbetar branschen med att elektrifiera och öka användningen av biobränslen i produktions- och transportprocesser och att effektivisera logistiklösningar.

Gruv- och mineralbranschen<sup>7</sup> har satt upp mål om fossilfri gruvdrift till 2035. Till 2045 är målsättningen att alla bearbetningssteg är klimatneutrala och all energianvändning är fossilfri. Branschen arbetar för ökad elektrifiering, övergång till biobränslen (främst i en övergångsfas) och ytterligare automatisering och digitalisering för effektivare användning av bl.a. arbetsmaskiner. I jämförelse med andra branscher har gruv- och mineralindustrin kommit långt när det gäller att byta dieseldrivna maskiner till eldrivna. Det gäller i synnerhet arbetsmaskiner som inte behöver vara särskilt mobila och som därmed kan energiförsörjas genom kabeldrift.

## 5.5. Sverige kan verka för internationella bestämmelser

Ett sätt att påverka möjligheten att uppnå de syften som berör arbetsmaskiners utsläpp är att från svensk sida verka för internationella krav och bestämmelser som rör arbetsmaskiner. I Utfasningsutredningen rekommenderas att Sverige verkar för att det inom EU utarbetas och införs en definition av nollutsläpp och lågutsläpp för motorer som används i arbetsmaskiner. I utredningen argumenteras att en gemensam definition bland annat kan underlätta kravställande och anbudsvärdering vid upphandling samt på sikt utgöra grund för särskilda miljözonsbestämmelser. Detta bedöms kunna möjliggöra att det snabbare skapas en marknad för arbetsmaskiner med nollutsläpp och lågutsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Vidare framhålls i utredningen att när en sådan definition väl finns på plats bör inriktningen vara att även ge incitament till utveckling och

---

<sup>4</sup> [Skogsnäringen - Fossilfritt Sverige](#)

<sup>5</sup> [Lantbruksbranschen - Fossilfritt Sverige](#)

<sup>6</sup> [Bygg- och anläggningssektorn - Fossilfritt Sverige](#)

<sup>7</sup> [Gruv- och mineralbranschen - Fossilfritt Sverige](#)



marknadsintroduktion av arbetsmaskiner. Samtidigt pekar utredningen på att registerföring är ett första steg för att möjliggöra introduktion av miljözoner och krav på utsläppsminskningar i upphandlingar.

I Utfasningsutredningen rekommenderas också att Sverige ska verka för att mindre arbetsmaskiner, som framför allt används av hushåll och därmed faller utanför den föreslagna registreringsplikten av arbetsmaskiner, förs in för reglering i ekodesigndirektivet. För vissa av dessa arbetsredskap framhålls att krav på nollutsläpp bör införas.

---

## 6. Konsekvenser av de två förslagen till reglering?

---

Utredningsförslagen skiljer sig i första hand i fråga om omfattning. Ett separat register möjliggör att registrera fler typer av arbetsmaskiner eftersom det kan byggas kring en ny definition. Denna skillnad i omfattning kan begränsas genom att förändra föreskrifter för VTR. Transportstyrelsen har bedömt att en analys om hur föreskrifterna behöver förändras genomförs först i ett eventuellt framtida föreskriftsarbete.

I den här delen presenteras inga skillnader i konsekvenser mellan de två utredningsalternativen med avseende på just registerutformning. De eventuella skillnader som finns när det gäller omfattning av antalet arbetsmaskiner i respektive utredningsalternativ påverkar inte vilka konsekvenser ett register kan innebära. Skillnaden mellan de föreslagna alternativens utformning kan dock få konsekvenser när det gäller antalet företag som påverkas. I 6.6 görs ett försök till en uppskattning av hur företag inom olika branscher kan tänkas påverkas av den föreslagna registreringsplikten (över 1,5 ton och under 3 eller 5 år) utifrån antagandet att registret utformas så att alla registerpliktiga maskiner inkluderas. Dessa beräkningar är dock mycket osäkra, just på grund av avsaknaden av samlad information om arbetsmaskiner, ägandeformer och användning inom olika branscher.

### 6.1. Högre krav på registrering än EU:s nuvarande regler

Det finns inga EU-bestämmelser om krav på registrering av arbetsmaskiner från EU i dagsläget. Däremot finns det EU-bestämmelser vars efterlevnad och uppföljning kan underlättas genom ett arbetsmaskinsregister.

Utsläpp från arbetsmaskiner ingår i ESR-sektorn, det vill säga de växthusgasutsläpp som ligger utanför EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Utsläppen inom ESR regleras av EU:s Ansvarsfördelningsförordningen (EU 2018/842) genom vilken medlemsländerna har förbundit sig till årliga individuella minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030. Dessa åtaganden skiljer sig mellan länder. Det finns, utöver detta, ingen specifik reglering av arbetsmaskiners utsläpp av koldioxidutsläpp inom EU.

Utsläpp av luftföroreningar från motorer i arbetsmaskiner, som används både yrkesmässigt och privat, är dock reglerade genom EU-förordning 2016/1628 Euro V. Utsläpp av kolmonoxid (CO), kolväten (HC), kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och partiklar regleras genom så kallade Steg-krav. Från 1 januari 2020 gäller skärpta avgaskrav (Steg V-krav) för de flesta typer av motorer som används i arbetsmaskiner som sätts på marknaden, säljs eller registreras. De nuvarande avgaskraven är nu för de flesta arbetsmaskiner likvärdiga med dem för tunga vägfordon. En del av de allra största arbetsmaskinerna, med effekt över 560 kW, är dock undantagna från kraven. Det gäller framför allt tippruckar inom gruvindustrin (SOU 2021:67)

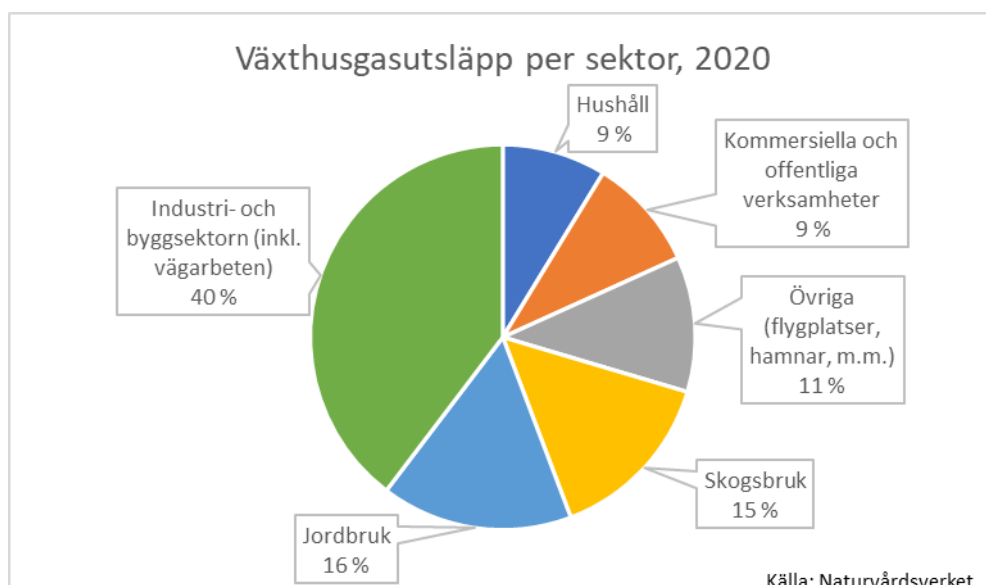
Naturvårdsverket ansvarar för Sveriges årliga utsläppsinventering av växthusgaser och luftföroreningar och tar årligen fram statistik som rapporteras till Klimatkonventionen (UNFCCC), EU:s mekanism för övervakning av utsläpp av växthusgaser (MMR), EU:s takdirektiv och FN:s luftvårdskonvention (CLRTAP). Utsläppen från arbetsmaskiner ingår i denna rapportering.

Arbetsmaskiner omfattas även av EU:s maskindirektiv (2006/42/EG). Maskindirektivet riktar sig till tillverkare, importörer och distributörer och gäller för produkter som används såväl yrkesmässigt som privat. Maskindirektivet har två syften: dels att harmonisera de gällande kraven för att uppnå ett starkt skydd för hälsa och säkerhet inom EU, dels att säkerställa fri rörlighet för maskiner på EU-marknaden. Målsättningen är att minska de olyckor som sker genom att säkerheten beaktas redan på konstruktions- och tillverkningsstadiet samt genom korrekt installation och underhåll av maskinerna.

## 6.2. Transportpolitisk måluppfyllelse

Ett arbetsmaskinsregister har ingen direkt påverkan på transportpolitisk måluppfyllelse men kan indirekt bidra till hänsynsmålet genom att öka möjligheter till att miljö kvalitetsmålen uppnås och bidra till ökad hälsa.

Sveriges klimatpolitiska ramverk (proposition 2016/17:156) innehåller långsiktiga mål och ett antal etappmål för de svenska utsläppen av växthusgaser. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Arbetsmaskiner omfattas av etappmålen att utsläppen i ESR-sektorn senast år 2030 ska vara minst 63 procent lägre än utsläppen år 1990 och senast 2040 minst 75 procent lägre än utsläppen år 1990. Utsläpp från arbetsmaskiner omfattas även av nationella mål för luftföroeningar preciserade i miljö kvalitetsmålet Frisk luft, lagstadgade miljö kvalitetsnormer samt bindande normer genom EU:s takdirektiv (2016/2284/EU).



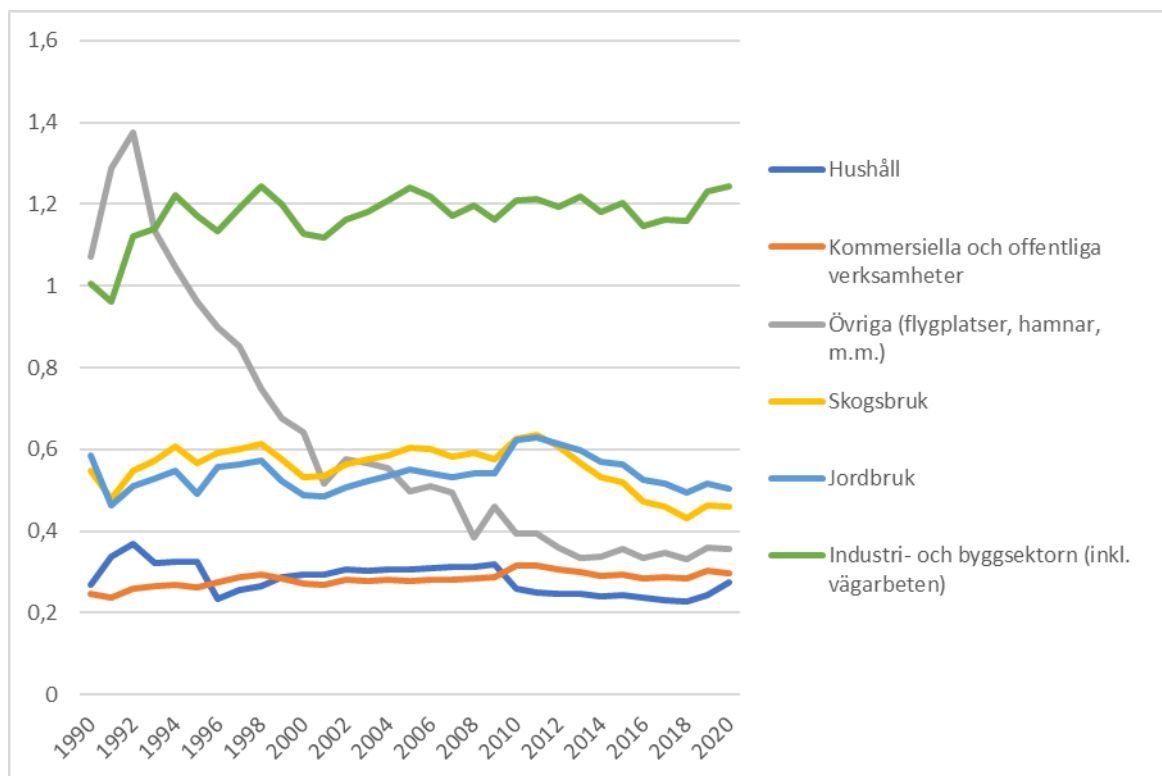
Figur 1. Andel av växthusgasutsläpp från arbetsmaskiner uppdelat på delsektorerna industri- och bygg; hushåll; kommersiella och offentliga verksamheter; skogsbruk; jordbruk; övriga, år 2020. Källa: Naturvårdsverket (2022).

Enligt Naturvårdsverkets senaste uppskattning står arbetsmaskiner för ungefär 7 procent av Sveriges totala territoriella utsläpp av växthusgaser. Runt 40 procent av växthusgasutsläppen från arbetsmaskiner genereras inom industri- och byggsektorn (inklusive vägarbeten). Sektorerna jordbruk och skogsbruk genererar tillsammans cirka 30 procent av växthusgasutsläppen (se Figur 1).

Växthusgasutsläppen från arbetsmaskiner har varierat över tid, men jämfört med 1990 är trenden minskande. År 2020 uppskattades minskningen vara 18 procent jämfört med 1990. Detta gäller dock inte för utsläppen inom industri-, bygg och anläggningssektorn där utsläppen i stället ökat med 24 procent (från 1,005 till 1,244 miljoner ton koldioxidekvivalenter) jämfört med 1990 (se Figur 2).<sup>8</sup>

Arbetsmaskiner släpper även ut partiklar, kolmonoxid och flyktiga organiska ämnen). Arbetsmaskiner uppskattas stå för 12 procent av utsläppen av kväveoxider.

<sup>8</sup> [Arbetsmaskiner, utsläpp av växthusgaser \(naturvardsverket.se\)](https://naturvardsverket.se/arbetsmaskiner-utslapp-av-vaexthusgaser)



Figur 2. Förändring i växthusgasutsläpp från arbetsmaskiner per delsektor, i miljoner ton koldioxidekvivalenter. Källa: Naturvårdsverket (2022).

Ett av syftena med arbetsmaskinsregistrering är att möjliggöra bättre uppföljning, och därmed styrning, av arbetsmaskiners utsläpp. Utsläppen av koldioxid från arbetsmaskiner uppskattas ha minskat med cirka 10 procent mellan 2020 och 2010. Minskningen under motsvarande period från transportsektorn (inrikes), är cirka 27 procent. I Utfasningsutredningen bedöms att arbetsmaskiners utsläpp bör minska i samma takt som etappmålet för inrikes transporter för att nå nettonollutsläpp till 2045.

I Naturvårdsverkets senaste klimatredovisning enligt klimatlagen bedöms båda etappmålen nås med nuvarande beslutade styrmedel (Naturvårdsverket, 2022c). I de scenarier som används för dessa uppskattningar är det styrmedlen nya reduktionsnivåer i reduktionsplikten för bensin och diesel samt den utökade klimatpremien som direkt påverkar utsläppen från arbetsmaskiner. Det är den ökade reduktionsplikten, och en ökande elektrifiering, som bidrar till att målen bedöms nås. Att biobränsleanvändning spelar så stor roll bedöms också innebära en rad risker, först och främst med tanke på möjligheten att nå de mål om luftkvalitet som anges i takdirektivet. Det långsiktiga målet om nettonollutsläpp bedöms inte nås med nuvarande styrmedel, även om gapet minskat jämfört med tidigare uppskattningar.

### 6.3. Medborgare

Registreringsplikten föreslås omfatta en så liten andel av hushållens, i synnerhet handhållna, arbetsmaskiner som möjligt med hänsyn till att syftet med registreringen samtidigt ska kunna uppnås. Enligt information från Arbetsmaskinsmodellen uppskattas att endast knappt 20 kompaktlastare som ägs av hushåll eller ideella sektorn berörs av den föreslagna registreringsplikten. Även om denna siffra är högst osäker bedöms de direkta konsekvenserna av ett arbetsmaskinsregister vara försumbara för hushållen.

Ett arbetsmaskinsregister skulle däremot kunna få indirekta konsekvenser för hushållen. Ett exempel är om försäkringsbolagen kräver att ytterligare arbetsmaskiner än dem som omfattas av

registreringsplikt måste registreras för att försäkringar ska gälla (givet att frivilliga registreringar är möjliga). I ett sådant fall kommer fler hushåll att beröras av registreringsavgiften. Andra indirekta konsekvenser rör de positiva effekter på måluppfyllelse (klimat, luftföroreningar, buller, arbetsmiljökrav) som ett arbetsmaskinsregister kan bidra till.

## 6.4. Staten, regioner och kommuner

För staten bedöms de ekonomiska konsekvenserna av arbetsmaskinsregister röra de anslagsmedel som måste ges till Transportstyrelsen för att utveckla ett arbetsmaskinsregister. Hur stor denna summa blir beror på avgiftsmodellen för arbetsmaskinsregistrering. Om hela utvecklingskostnaden finansieras via avgifter reduceras denna utgift till noll. Övriga myndigheter som berörs är i första hand Arbetsmiljöverket, Energimyndigheten, Kronofogden, Naturvårdsverket, Polisen, Trafikverket och Tullverket vars möjligheter att följa upp och ställa krav på arbetsmaskiner diskuteras nedan. För dessa myndigheter och kommuner kvantifieras inga kostnader, eftersom de uppstår som indirekta konsekvenser av att arbetsmaskinsregistret påverkar möjligheten till uppföljning, tillsyn, kontroll och styrning.

Det är framför allt inom den kommunala verksamheten som arbetsmaskiner ägs och används i större omfattning. Arbetsmaskiner används till exempel för skötsel av gatu- och parkmiljöer och snöröjning. I arbetsmaskinmodellen uppskattas antalet arbetsmaskiner inom offentliga sektorn vara knappt 3000, varav ungefär hälften omfattas av den föreslagna registerplikten. En större del av dessa ingår sannolikt dock redan i VTR. De flesta arbetsmaskiner som används inom offentlig sektor ägs av företag i entreprenadsektorn och jordbruket (se 6.6).

### 6.4.1. Konsekvenser för utsläppsstatistik och uppföljning

Ett arbetsmaskinsregister kan, som tidigare nämnts, ha betydande positiva effekter för möjligheten att förbättra uppföljning av utsläpp av växthusgaser och utsläpp av luftföroreningar. Naturvårdsverket konstaterade i sin redovisning 2018 att det inte finns någon myndighet som har tillgång till de data som behövs för att kunna rapportera utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser från arbetsmaskiner (Naturvårdsverket, 2018a). Naturvårdsverket föreslog i samma rapport att ett arbetsmaskinsregister ska införas som omfattar alla större arbetsmaskiner vilkas utsläpp omfattas av EU:s krav på utsläppsrapportering. För att möjliggöra bättre dataunderlag för utsläppsuppföljning föreslog Naturvårdsverket att registret ska inkludera bland annat drifttid, årsmodell, branschtillhörighet och utsläppsklass. Ett register med dessa uppgifter skulle minska osäkerheter och förbättra möjligheten till beräkningar av utsläppen och utsläppens fördelning mellan olika sektorer.

### 6.4.2. Konsekvenser för utformning av styrmedel

Ett register skulle kunna underlätta att bedöma effekten av styrmedel, både inför utformning och introduktion av nya styrmedel och vid utvärdering och anpassning av befintliga.

I teorin bygger en kostnadseffektiv klimatpolitik på att utforma styrmedel som är teknikneutrala eftersom de ger möjlighet att uppnå mål (till exempel minskade växthusgasutsläpp) på det sätt som är minst kostsamt för varje enskild aktör. När det gäller arbetsmaskiners utsläpp skulle en sådan politik kunna uppfyllas med styrmedel som riktar sig mot (fossil) bränsleförbrukning, till exempel en höjd koldioxidskatt eller minskning av skattenedsättningar inom vissa sektorer. Ett annat alternativ skulle kunna vara att utforma tekniska krav för att minska bränsleförbrukning, som till exempel emissionskrav på motorer eller krav liknande dem EU ställer på koldioxidutsläpp från personbilar. En förutsättning för att utforma och följa upp sådana styrmedel effektivt är att bränsleförbrukningen är känd, vilket den inte är för arbetsmaskiner i dag. I en underlagsrapport till Energimyndigheten påpekas att detta innebär att styrning av arbetsmaskiner i dagsläget är mer beroende av specifika teknikkra, som till exempel krav på elektrifierade arbetsmaskiner i upphandlingar (WSP, 2017).

Olika typer av stöd till forskning, innovation och investeringar i ny teknik kan vara ett sätt att påverka teknikutveckling, stimulera marknadsutbudet och sänka priserna genom skalfördelar. I Norge bedöms styrmedel och incitament, till exempel tydliga krav på nollutsläpp från arbetsmaskiner vid upphandling, ha möjliggjort en mer långtgående utveckling av eldrivna arbetsmaskiner.<sup>9</sup> Utvecklingen sker i första hand genom att bygga om befintliga arbetsmaskiner till kabel- och batteridrift, eller en kombination (Trafikverket, 2021; Naturvårdsverket, 2021). I Utfasningsutredningen bedöms att riktade statliga medel bör avsättas till forskning, utveckling, demonstrationsprojekt och marknadsintroduktion av arbetsmaskiner med nollutsläpp, inklusive laddinfrastruktur, för att gynna investeringar i utsläppsfria arbetsmaskiner. För alla stödformer gäller att ett register skulle kunna underlätta utvärdering, beslut om omfattning och tidpunkt för utfasning av stöd.

De övergripande hindren för att minska utsläppen av växthusgaser genom arbetsmaskiner med nollutsläpp är dess nuvarande prestanda, inköpspris och det begränsade utbudet. I dag finns endast ett fåtal nollutsläppsfordon på marknaden (se sammanställningen i Trafikverket, 2021). Det är framför allt för mindre arbetsmaskiner, med en maskinvikt under 5 ton som det finns elektrifierade alternativ. För arbetsmaskiner med större energi- och effektbehov är rena el- och hybridmaskiners möjlighet att konkurrera med fossilt drivna maskiner i hög grad beroende av teknikutvecklingen kopplad till batterier. För helt eldrivna arbetsmaskiner krävs även el för direktdrift eller laddmöjligheter i arbetsområdet, vilket kan vara en utmaning för vissa användningsområden. Inom gruvsektorn, där många maskiner är förhållandevis stationära har utvecklingen av eldrivna arbetsmaskiner kommit relativt långt - även för större maskiner. För många arbetsmoment, speciellt inom jordbruk och skog, finns i dag inga alternativ till förbränningsmotorer. För dessa och för många större arbetsmaskiner är det troligt att långsiktigt hållbara förnybara drivmedel, snarare än el, kommer vara den huvudsakliga energibäraren vid utfasning av fossila drivmedel. För dessa arbetsmaskiner har en övergång till rena biodrivmedel störst potential att minska växthusgasutsläppen på kort sikt. Huruvida en sådan lösning är möjlig beror på utbud på förnybar diesel som HVO 100 och FAME och prisutvecklingen relativt fossila drivmedel.

Det finns redan i dag ett antal satsningar och styrmedel kopplade till innovation och marknadsintroduktion av arbetsmaskiner med nollutsläpp och energieffektiviseringar (se Tabell 6).

Tabell 6. Befintliga stödformer till innovation, utveckling och investering i arbetsmaskiner med nollutsläpp eller minskade utsläpp

Stödform och bidragsgivare	Inriktning
Forskning, utveckling och marknadsintroduktion av fossilfria arbetsmaskiner (FFI), <a href="#">Vinnova</a>	För åren 2021/2022 har Vinnova tilldelats 50 miljoner kronor per år för en särskild satsning på forskning, utveckling och marknadsintroduktion av fossilfria arbetsmaskiner inom ramen för programmet FFI.
Klimatklivet, <a href="#">Naturvårdsverket</a>	Stöd kan sökas från Klimatklivet för merkostnader vid nyinvesteringar, till exempel för energieffektivisering av arbetsmaskiner eller övergång till eldrift.
Industriklivet, <a href="#">Energimyndigheten</a>	Energimyndigheten administrerar Industriklivet, som kan bevilja stöd till tillämpning av ny teknik eller andra innovativa lösningar inom industrin som kan bidra till ett fossilfritt samhälle.
Klimatpremie, <a href="#">Energimyndigheten</a>	Energimyndigheten kan bevilja klimatpremie för bussar och vissa elektriska arbetsmaskiner. Klimatpremien omfattar stöd om maximalt 20 % av miljöfordonets inköpspris och kan beviljas arbetsmaskiner drivna av el, fordonsgas, bioetanol eller hybriddrift med nettoeffekt över 15 kW.

<sup>9</sup> [Norwegian cities lead the way in reaching zero-emissions in construction sites - Bellona.org](#)

I en underlagsrapport till regeringsuppdraget Näringslivets klimatomställning med fokus på arbetsmaskinernas klimatomställning rekommenderas att Vinnovas forskningsprogram fortsätter med minst samma budget under ytterligare fyra år för att nyttan med programmet ska kunna realiseras (Naturvårdsverket, 2022a).

Inom Klimatklivet har stöd till arbetsmaskiner i första hand rört stöd till maskiner och redskap inom jordbruket, till exempel foderblandare, fodervagnar och ellastare men även eltruckar, strömaskiner och högtryckstvättar.<sup>10</sup> Stöd har också betalats ut till i första hand asfaltsvältar, truckar, och krossar i bergtäkt. Energimyndigheten har inom Industriklivet bland annat beviljat stöd till Boliden för ett elektriskt produktionssystem, inklusive arbetsmaskiner, i underjordsgruvor.<sup>11</sup>

Inom ramen för Klimatpremien har Energimyndigheten totalt fått in 380 ansökningar för gaslastbilar, 300 ansökningar för ellastbilar och knappt 20 ansökningar för arbetsmaskiner samt en ansökan om ett större antal eldrivna hjullastare. Förordningen (2020:750) ställer krav på att arbetsmaskiner måste vara registrerade i VTR för att kunna erhålla stöd. Eftersom vissa arbetsmaskiner inte uppfyller kraven för att klassas som fordon, och därmed säkerhetskrav för att framföras på väg, kan de inte heller registreras. En handfull köpare har enligt uppgift från Energimyndigheten nekats stöd på grund av att arbetsmaskinen inte kan registreras i VTR. Det har i första hand gällt stationära arbetsmaskiner eller arbetsmaskiner som drivs av larvfötter och som saknar ratt och broms. För att undvika att det görs ansökningar som inte uppfyller kriterierna rekommenderar Energimyndigheten samråd med Transportstyrelsen innan ansökan om stöd skickas in.<sup>12</sup>

### 6.4.3. Konsekvenser för upphandling och miljözoner

De upphandlingar som staten, kommuner och regioner gör summerar till nästan 800 miljarder kronor per år. Regeringen har föreslagit att upphandlingslagstiftningen bör skärpas så att den ställer krav (ska-krav i stället för bör-krav) på att hänsyn till klimat, miljö, människors hälsa, djuromsorg samt sociala och arbetsrättsliga aspekter ska beaktas av vid offentlig upphandling. Förslaget föreslås träda i kraft 1 juli 2022.<sup>13</sup>

Trafikverket har tillsammans med Göteborg stad, Malmö stad och Stockholm stad tagit fram gemensamma miljökrav för entreprenader.<sup>14</sup> Kraven för arbetsmaskiner syftar till att minska miljö- och hälsoskadliga utsläpp till luft. Tanken bakom upphandlingskraven är att öka efterfrågan på arbetsmaskiner med nollutsläpp. Samtidigt har Trafikverket (2021) påpekat att beställare som ställer krav på elektrifierade arbetsmaskiner inte får några anbud i dag. Entreprenörerna är intresserade men ännu inte villiga att ta risken för att investera i utsläppsfria arbetsmaskiner. Därför, menar Trafikverket, behöver upphandlingen bli än mer innovationsfrämjande till exempel genom förutsägbara och långsiktiga krav. Under en etableringsfas kan innovationsupphandling möjliggöra att en del av kostnaderna förknippade med utveckling av och investering i arbetsmaskiner med nollutsläpp kan skjutas på offentlig och kommunal sektor. För en enskild entreprenör innebär det en minskad risk att investera i mer kostsamma men mindre utsläppsintensiva arbetsmaskiner. Det finns dock en risk att upphandlingskrav slår hårdare mot mindre företag som har svårare att ta kostnader förenade med investeringar i ny teknik eller bränslebyten, givet att villkoren för att ta lån och krediter ofta är sämre för dem än för större företag. I förlängningen skulle dock upphandlingen kunna bidra till att möjliggöra en teknikutveckling som i sin tur medför att kostnader för inköp och drift för arbetsmaskiner sjunker.

---

<sup>10</sup> Se vidare här: [beviljade-ansokningar-klimatklivet-220324.xlsx](#)

<sup>11</sup> [Energimyndigheten ger stöd till Bolidens satsning på elektrifierad gruva](#)

<sup>12</sup> Även för införseln och uppföljning av den biopremie som föreslås i SOU 2021:67 om vägen till fossiloberoende i jordbruket skulle ett arbetsmaskinsregister underlätta.

<sup>13</sup> [en-skyldighet-att-beakta-vissa-samhallsintressen-vid-offentlig-upphandling-ds-202131-.pdf \(regeringen.se\)](#)

<sup>14</sup> [Vagledning-till-gemensamma-miljokrav-for-entreprenader\\_2021-04.pdf \(goteborg.se\)](#)

Tidigare har Upphandlingsmyndigheten hänvisat till Trafikverkets upphandlingskrav när det gäller arbetsmaskiner. I februari 2022 fick dock Upphandlingsmyndigheten regeringens uppdrag att ta fram och successivt skärpa kriterier för upphandling som leder till nollutsläpp från arbetsmaskiner och tunga vägtransporter samt en vägledning som underlättar upphandling som leder till elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner. Uppdraget är en del av ett regeringsuppdrag om att stärka och utveckla den offentliga upphandlingen så att den bidrar till omställningen till en cirkulär ekonomi.<sup>15</sup>

Uppföljning av de miljökrav som ställs i upphandlingar skulle kunna underlättas av ett arbetsmaskinsregister. Sedan 2020 används ålderskrav i stället för Steg-krav som riktlinje i upphandlingar genomförda av Trafikverket och storstäderna, eftersom uppfyllelse av Steg-krav bedöms vara för svårt att följa upp. Generellt gäller att maskinernas motorer inte får vara äldre än 12 år och i särskilt känsliga områden (här inkluderas storstädernas kommuner) inte äldre än 6 år. I storstäderna ställs även krav på att delar av energianvändningen ska bestå av el eller förnybara bränslen.

Även möjligheten att införa miljözoner med krav på arbetsmaskiner skulle kunna underlättas genom ett arbetsmaskinsregister. Regler om miljözoner finns i trafikförordningen (1998:1276). Där ges kommuner bemyndiganden att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler om miljözoner. En av slutsatserna som Transportstyrelsen drog i sitt regeringsuppdrag om miljözoner var att bristen på uppgifter om arbetsmaskiner, inklusive utsläppsklass, gör det svårt att inkludera mobila maskiner i bestämmelser om miljözoner eftersom regelefterlevnad inte kan följas upp (Transportstyrelsen, 2019).

#### 6.4.4. Konsekvenser för arbetsmiljö och säkerhet

Flera olika aktörer har ansvar för besiktning av arbetsmaskiner. Transportstyrelsen besiktar arbetsmaskiner som klassas som fordon i samband med registrering i VTR. Arbetsmiljöverket ansvarar för marknadskontroll av maskiner i Sverige i enlighet med maskindirektivet (AFS 2008:3). Det ansvarar även för besiktningsskrav för lyftanordningar, som grävmaskiner och fordonskranar (AFS 2003:6). I AFS 2003:6, bilaga 1, anges de maskiner som har krav på återkommande besiktning, bland annat grävlastare, hjulgrävmaskin, skotare, skördare och truckar. Därutöver ställer försäkringsbranschen sedan 1995 krav på uppvisande av giltigt protokoll för genomgången brandskyddskontroll för att försäkringen ska gälla.<sup>16</sup> Maskinleverantörerna bedömer att ungefär 90 procent av marknadens mobila maskiner genomgår periodisk brandskyddskontroll som genomförs på behöriga verkstäder eller av besiktningorganisationer (kommunikation, maj 2022).

Arbetsmiljöverket genomför marknadskontroll genom tillsyn och inspektioner. Många arbetsolyckor har koppling till arbetsmaskiner. En majoritet av de arbetsplatsolyckor som har dödlig utgång inträffar i samband med arbete med eller vid en mobil maskin eller arbetsfordon (Carlstedt *m.fl.*, 2021). Enligt Arbetsmiljöverkets årsredovisning 2021<sup>17</sup> ska planeringen och prioriteringen av tillsyn vara riskbaserad, det vill säga med utgångspunkt i analys av arbetsmiljörisk och medvetna regelöverträdelser. Urvalet görs bland annat genom omvärldsanalyser och statistik på arbetsskador och olycksfall samt anmälningar. Om regelöverträdelser upptäcks kan Arbetsmiljöverket förbjuda försäljning, kräva varningsinformation eller att leverantörer återkallar produkter och i vissa fall utfärda sanktionsavgift.<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> [Ökat fokus på cirkulär och fossilfri upphandling - Regeringen.se](#)

<sup>16</sup> [SBF 127:17 Regler för brandskydd på arbetsfordon inklusive skogs- och anläggningsmaskiner / Brandskyddsföreningen \(brandskyddsföreningen.se\)](#)

<sup>17</sup> [Arbetsmiljöverkets årsredovisning 2021 \(av.se\)](#)

<sup>18</sup> [Maskiner \(som släppts ut på marknaden efter 29 dec 2009\) \(AFS 2008:3\), föreskrifter - Arbetsmiljöverket \(av.se\)](#)



Under 2020 och 2021 minskade antalet kontrollerade maskiner, till följd av att restriktioner under pandemin försvårade arbetet. Andelen inspektioner av maskiner då brister upptäckts har dock legat relativt konstant mellan 42 och 53 procent den senaste femårsperioden (se Tabell 7).

Tabell 7. Antal kontrollerade maskiner, antal maskiner med brister, andel maskiner med brister över åren 2017–2021. Källa: Arbetsmiljöverkets årsredovisning (2021).

	2021	2020	2019	2018	2017
# Kontrollerade maskiner	91	69	199	116	133
# Maskiner med brister	42	30	84	56	71
Andel maskiner med brister	46 %	43 %	42 %	48 %	53 %

I marknadskontrollprogrammet för 2022<sup>19</sup> prioriteras bland annat kontroll av maskiner på fordon och fordonslyftar. För maskiner på fordon planeras en riktad informationsinsats följt av formaliakontroll av först och främst lastväxlare, timmerbilar, bärgningslastbilar och containerlastbilar. När det gäller fordonslyftar har det uppmärksammats under ett antal år att det finns bristfälliga produkter på marknaden. Arbetsmiljöverket gör bedömningen att det behövs en riktad dokumentkontroll och provning av fordonslyftar.

Ett arbetsmaskinsregister, i kombination med information om branschtillhörighet och CE-märkning, skulle förenkla arbetsmiljöverkets möjlighet att bedriva marknadskontroll och tillsyn, inklusive urval vid tillsyn, samt förebyggande arbete för att minska olyckor med koppling till arbetsmaskiner.

## 6.5. Övriga aktörer – stölder, försäkring och finansiering

De företag som äger arbetsmaskiner upplever att stölder är ett stort problem. I Points undersökning uppger 75 procent av de svarande att problemet är stort eller mycket stort och 32 procent uppger att de har råkat ut för stöld. Enligt statistik från den branschgemensamma organisationen Larmtjänst rapporterades 204 entreprenadmaskiner, 68 traktorer och 441 terrängfordon stulna under 2020/2021. Av dessa återfanns 29 entreprenadmaskiner, 22 traktorer och 117 terrängfordon.<sup>20</sup> Statistiken kommer från VTR i kombination med Larmtjänsts databaser över oregistrerade entreprenadmaskiner och traktorer. Under samråd uppger Larmtjänst att det finns en korrelation mellan uppkärlade ärenden och registrering i VTR som pekar på att register försvårar återförsäljning av stulna arbetsmaskiner, till exempel genom att Polisen och Tullverket har bättre möjligheter genomföra kontroller. Ett arbetsmaskinsregister kombinerat med information om CE-märkning skulle även kunna förenkla kontroll av importerade produkter och därmed försvåra illegal import.

I den marknadsundersökning som är gjord av Point uppger de allra flesta av de tillfrågade företagen att de äger sina arbetsmaskiner. Inom vissa branscher är det däremot vanligare att leasa arbetsmaskiner eller att köpa in arbetsmaskiner på avbetalning med finansiering genom banker, finansiella institut eller kreditinstitut. Maskinleverantörerna uppskattar att cirka 10 procent av maskinerna inom entreprenadbranschen leasas, och att 90 procent köps in via finansbolag på avbetalning. Även inom lantbruket köps den stora majoriteten av arbetsmaskinerna på avbetalning. Det stora undantaget är truckar där användaren i majoriteten av fallen (runt 85 %) leasar maskinen. Branschorganisationen Finansbolagens förening, uppskattar att det samlade värdet av leasade maskiner och maskiner på avbetalning uppgår till flera miljarder kronor.

<sup>19</sup> [arbetsmiljoverkets-marknadskontrollprogram-2022.pdf \(av.se\)](#)

<sup>20</sup> [efterlysta-fordon-2021-inkl-bilaga.pdf \(larmtjanst.se\)](#); [efterlysta-entreprenadmaskiner-och-traktorer-2021.pdf \(larmtjanst.se\)](#)

Finansbranschen anser att ett register, under förutsättning att det innehåller information om fordringar, skulle underlätta att bedöma och bevilja krediter och därmed minimera risker i samband med återförsäljning av arbetsmaskiner där fordran kvarstår. Till Point uppger de att de sannolikt skulle ställa krav på registrering för finansiering av köp eller försäkring av arbetsmaskiner om ett arbetsmaskinsregister införs, oavsett form. En möjlig lösning för att finansiera uppgifter om fordran i ett register som diskuterats på samrådsmöten är att tillhandahålla uppgifterna mot en administrativ avgift som finansieras fullt ut av till exempel finans- eller försäkringsbranschen eller övriga som begär ut sådana uppgifter.

## 6.6. Företag

Registreringsplikt av arbetsmaskiner kommer att leda till direkta ökade kostnader för berörda företag i form av registreringsavgift. I 4.3 görs en grov uppskattning av möjliga avgiftsnivåer. Beroende på utredningsalternativ uppskattas en årlig registreringsavgift ligga mellan 225–300 kronor, eller en engångsavgift på 880 kronor (givet att utvecklingskostnaden finansieras via avgifter). Hur fördelningen för tillkommande registreringspliktiga arbetsmaskiner ser ut per bransch, kan grovt uppskattas med hjälp av uppgifter från Arbetsmaskinmodellen.

För alla maskintyper har antal, antal under 1,5 ton, antal över 3 år och antal över 5 år uppskattas för alla de branscher som ingår i miljöräkenskaperna (se Tabell 8). Den information som ligger till grund för allokeringen av arbetsmaskiner mellan branscher i Arbetsmaskinmodellen baseras på dialog med experter. Det bör nämnas igen att uppdelningen per bransch är mycket osäker, särskilt för de maskiner som används i flera olika branscher då det finns risk för dubbelräkning.<sup>21</sup>

De flesta arbetsmaskiner under 1,5 ton uppskattas finnas i kategorierna kompaktlastare, hjullastare och bandgrävmaskiner. Det antal maskiner som uppfyller den föreslagna registreringsplikten i utredningsförslagen, över 1,5 ton och under 3 respektive 5 år uppskattas genom att göra antagandet att åldersfördelningen ser likadan ut oavsett vikt. Detta för att undvika att dubbelräkna maskiner som uppfyller båda kraven samtidigt. Först dras det antal maskiner som inte uppfyller ålderskraven bort, därefter beräknas den andel av arbetsmaskinerna under 1,5 ton som inte redan dragits bort på grund av ålderskravet. Även om antagandet kan vara bristfälligt får det endast mycket begränsade konsekvenser på resonemangen, eftersom det endast i kategorin bandgrävmaskin finns ett större antal maskiner under 1,5 ton.

En del av de arbetsmaskiner som uppfyller de föreslagna registreringskraven omfattas redan av VTR. Hur antalet arbetsmaskiner i VTR fördelar sig över branscher är okänt eftersom ingen sådan information registreras. Därför görs inget försök till att kvantifiera denna andel per bransch. Vi vill betona att antalet arbetsmaskiner endast ska ses som en grov uppskattning.

---

<sup>21</sup> Att viss dubbelräkning förekommer indikeras av att det antal arbetsmaskiner som uppskattas omfattas av registreringskrav skiljer något när de räknas ut som totaler av alla maskiner respektive som summa per bransch. Denna skillnad är dock inte så stor, det handlar om cirka 300 maskiner för ålderskravet < 3 år och cirka 500 maskiner för < 5 år.

Tabell 8. Totala antalet dieseldrivna maskiner uppdelade per bransch enligt samma branschindelning som används i miljöräkenskaperna. Siffrorna är exklusive traktorer och mindre (mest handhållna) maskiner. Branschindelning enligt miljöräkenskaperna. Källa: IVL (2022).

						Antal maskiner som uppfyller föreslagen registreringsplikt	
Branscher	Maskintyp	Antal	Antal < 1,5 ton*	Antal > 3 år	Antal > 5 år	≥ 1,5 ton, ≤ 3 år	≥ 1,5 ton, ≤ 5 år
Byggverksamhet	Bandgrävmaskin	19 320	2 356	11 387	7 510	6 544	10 894
	Dumper	1 418		902	648	516	769
	Grävlastare	1 007		817	725	190	282
	Hjulgrävmaskin	6 789		4 095	2 662	2 694	4 127
	Hjullastare	5 091	428	3 015	2 205	1 822	2 700
	Kompaktlastare	278	56	136	53	116	214
	Vältar	909		466	168	443	740
<b>Totalt</b>		<b>34 811</b>				<b>12 325</b>	<b>19 727</b>
Hushåll och ideella organisationer	Kompaktlastare	21	4	10	4	9	16
<b>Totalt</b>		<b>21</b>				<b>9</b>	<b>16</b>
Jordbruk, skogsbruk och fiske	Grävlastare	727		591	525	136	203
	Hjulgrävmaskin	415		261	158	153	257
	Hjullastare	1 614	128	921	657	620	905
	Kompaktlastare	21	4	10	4	9	16
	Skotare	2 802		1 368	817	1 434	1 985
	Skördare	2 609		1 223	730	1 387	1 880
	Skördetröska	22 224		21 373	20 845	851	1 378
<b>Totalt</b>		<b>30 413</b>				<b>4 590</b>	<b>6 624</b>
Offentlig sektor	Alpinmaskiner	543		397	319	146	224
	Grävlastare	7		5	5	1	2
	Hjullastare	2 070		1 076	715	995	1 355
	Kompaktlastare	107	21	52	21	44	82
	Spårmaskiner	181		133	106	49	75
<b>Totalt</b>		<b>2 908</b>				<b>1 235</b>	<b>1 739</b>
Tillverkningsindustri	Dumper	32		22	20	9	12
	Gruvtruck/Tippruck	1		0	0	0	0
	Hjullastare	6 124	128	3 534	2 591	2 516	3 478

						Antal maskiner som uppfyller föreslagen registreringsplikt	
Branscher	Maskintyp	Antal	Antal < 1,5 ton*	Antal > 3 år	Antal > 5 år	≥ 1,5 ton, ≤ 3 år	≥ 1,5 ton, ≤ 5 år
	Mobilkran	715		504	399	211	316
	Truck	3 817		2 447	1 596	1 369	2 220
	Övrigt	69		45	36	23	32
<b>Totalt</b>		<b>10 757</b>				<b>4 130</b>	<b>6 059</b>
Transportindustri	Alpinmaskiner	30		22	18	8	12
	Grävlastare	717		583	518	134	200
	Hjullastare	613	171	347	248	170	295
	Mobilkran	38		25	19	13	19
	Spårmaskiner	10		7	6	3	4
	Truck	3674		2 344	1 468	1 330	2 206
	Övrigt	3126		2 067	1 612	1 059	1 514
<b>Totalt</b>		<b>8 208</b>				<b>2 716</b>	<b>4 250</b>
Utvinning av mineral	Alpinmaskiner	30		22	18	8	12
	Gruvtruck/Tippruck	64		35	35	29	29
	Hjullastare	1 273		740	550	533	723
	Spårmaskiner	10		7	6	3	4
	Övrigt	21		15	13	6	8
<b>Totalt</b>		<b>1 398</b>				<b>580</b>	<b>778</b>

\* Antalet maskiner under 1,5 ton baseras på försäljningsstatistik för arbetsmaskinmodellen. För att beräkna antalet arbetsmaskiner under 3 år antas att andelen arbetsmaskiner över tre respektive fem år vara lika stor för arbetsmaskiner över 1,5 ton som för hela populationen.

### 6.6.1. Jordbruk och skogsbruk

Inom jord- och skogsbruket uppskattas antalet arbetsmaskiner i arbetsmaskinmodellen till drygt 30 000. Av dessa omfattas cirka 4 500 till 6 600 av de kriterier för obligatorisk registrering som föreslås i utredningen, beroende på om ålderskravet för retroaktiv registrering sätts till 3 eller 5 år. En del av dessa arbetsmaskiner, främst hjullastare och grävmaskiner, kan dock redan vara registrerade i VTR förutsatt att de uppfyller Transportstyrelsens föreskrifter.

Både privatpersoner, företag och staten äger skog i Sverige. Ungefär hälften av skogen ägs av runt 320 000 privata skogsägare, cirka en fjärdedel av privata aktiebolag och cirka en fjärdedel av staten eller allmänna ägare. Storleken på skogsfastigheterna varierar stort och så även hur skogsbruket bedrivs.<sup>22</sup> Inom skogsbruket används skördare och skotare i hög utsträckning. De ägs i första hand av skogsentreprenörer som är fristående företagare vilkas tjänster köps in av skogsägare. Arbetsmaskinerna används ofta på flera olika avverkningsområden och körs ofta i skift. Det gör att arbetsmaskinerna slits ut förhållandevis snabbt, och att utbytetakten är hög. Skogsbrukets

<sup>22</sup> [Vem äger Sveriges skogar? | SkogsSverige](#)

arbetsmaskiner är i dag ofta undantagna från registerplikten i VTR eftersom de antingen omfattas av definitionen motorredskap klass II, d.v.s. framförs med en hastighet om högst 30 km/h, eller används inom inhägnade områden. Antalet skördare och skotare som uppskattas bli registerpliktiga enligt utredningsalternativen är knappt 4 000 om ålderskravet sätts till 5 år. Registreringsavgiften bedöms bli en försumbar kostnad för varje enskild skogsentreprenör eftersom användningen av arbetsmaskinerna är hög och tjänsterna kan delas av många. För en stor andel av maskinerna finns telematik som mäter arbetstimmar och energiförbrukning som kan läsas av direkt från maskinerna, vilket skulle underlätta registrering av sådana uppgifter.

Jordbruket kännetecknas av en stor andel små företag (SOU 2021:67). En del av jordbrukets arbetsmaskiner är specialiserade, som skördetröskor, medan traktorer används i flera branscher. Enligt Trafikanalys fanns cirka 122 000 traktorer registrerade inom jordbruket (cirka 30 % av totalen) och knappt 73 000 inom skogsbruket (knappt 20 %) vid slutet av 2021. Även arbetsmaskiner som används vid till exempel gårdsarbetet för lastning och lossning, som hjullastare, återfinns inom många branscher. De flesta maskinerna ägs av enskilda jordbrukare, men en del maskiner samägs eller hyrs (Point, 2022). Eftersom livslängden på arbetsmaskiner är lång, och utbytestakten låg, kan en stor del av det totala antalet arbetsmaskiner inom jordbruket utslutas givet de ålderskrav som föreslås i utredningsalternativen.

På de dialogmöten som Transportstyrelsen arrangerat inom ramen för regeringsuppdraget har LRF Entreprenad uttryckt oro över att ett arbetsmaskinsregister skulle kunna innebära en onödig administrativ börda för Sveriges lantbrukare. Detta syns även i Points undersökning där flertalet småföretag uttrycker en farhåga för att drabbas av ökade kostnader för administration. Transportstyrelsen har diskuterat möjligheten att exkludera mindre företag (enmansföretag) från ett arbetsregister. Detta av anledningen att minska kostnaden förenad med arbetsmaskinsregistrering för små aktörer. Samtidigt visar denna uppskattning att det endast handlar om cirka 2000 arbetsmaskiner inom jordbruket för vilka registreringsplikt tillkommer (en stor del finns redan i VTR och en stor del uppfyller inte ålderskraven). År 2020 fanns knappt 60 000 jordbruksföretag registrerade.<sup>23</sup> I förhållande till antalet jordbruksföretag bedöms registreringskostnad och administration som liten för de cirka 2 000 arbetsmaskinerna inom jordbruket som uppskattas bli registerpliktiga enligt förslagen. I Points undersökning uppskattas att mindre företag, med 0 anställda, 1–4 anställda och 5–9 anställda, i genomsnitt har tre arbetsmaskiner, exklusive traktorer och mindre handhållna maskiner. För större företag, med 10–20 anställda eller 20 +, är genomsnittet 5–6 arbetsmaskiner. Det innebär att för de allra flesta företag inom jordbruket handlar det om en årlig tillkommande registreringsavgift på max 1000 kronor, och detta endast om alla tre arbetsmaskiner uppfyller kraven på registerplikt. För att minska oro och osäkerhet om vad ett eventuellt arbetsmaskinsregister kan innebära kan extra informationsinsatser behövas.

### 6.6.2. Entreprenadsektorn - bygg, anläggning, infrastruktur

Inom bygg-, anläggning och infrastrukturverksamhet bedöms det finnas knappt 35 000 arbetsmaskiner. Cirka 12 000–20 000 bedöms omfattas av den föreslagna registreringsplikten beroende på val av åldersgräns för retroaktiv registrering. Att antalet är relativt högt beror på att många arbetsmaskiner inom entreprenadsektorn i dag till stora delar är undantagna från registreringsplikt i VTR eftersom de antingen används inom inhängande områden eller framförs i låg hastighet. Endast en liten del hjullastare och grävlastare bedöms redan finnas i VTR.

Inom byggsektorn ägs arbetsmaskinerna i hög utsträckning av företag som ofta kontrakteras in av större byggbolag. Det innebär att maskinerna används mycket och på olika platser, detta gäller i

---

<sup>23</sup> [Jordbruksföretag och företagare 2020 - Jordbruksverket.se](https://www.jordbruksverket.se/om-jordbruksverket/om-jordbruksverket/2020-01-20-jordbruksfretag-och-foretagare-2020)

synnerhet grävmaskiner och lastare. De större byggbolagen kontrakteras i sin tur ofta av offentliga aktörer genom upphandling.

De direkta kostnader som tillkommer för arbetsmaskinregistrering inom entreprenadsektorn bedöms vara små. Däremot innebär arbetsmaskinsregistrering i sig att möjligheterna att ställa och följa upp krav i upphandlingar ökar. Givet dagens utbud av maskiner med lägre utsläpp och kostnaderna för dem kan sådana krav innebära kostnadsökningar för entreprenörer på grund av dyrare drivmedel eller investeringar i ny dyrare teknik. Detta är en indirekt konsekvens. Samtidigt kan offentliga aktörer ta delar av kostnaden för utvecklingen och tillgången till sådana maskiner genom sina krav (se 6.4.3).

### 6.6.3. Transport

Eftersom branschindelningen i Arbetsmaskinsmodellen bygger på kvalificerade gissningar, givet den begränsade information som finns om antalet arbetsmaskiner inom respektive bransch, finns en del arbetsmaskiner som kategoriseras som ”övriga”. I denna kategori ingår bland annat arbetsmaskiner som används i hamnar, på flygplatser och i spårområden. Det ingår även en del maskiner som används vid vägbyggen, till exempel väghyvlar och asfaltsutläggare, och i arbetsområden som bandschaktare, tipptruckar och bandlastare. De flesta av dessa maskiner allokeras till branschen ”Transportindustri” och några få allokeras till tillverkningsindustri respektive utvinning av mineral. Allokeringen av dessa maskiner är att betrakta som mycket osäker.

Inom kategorin Transportindustrin uppskattas det finnas cirka 8 000 arbetsmaskiner i Arbetsmaskinmodellen. Många av dessa maskiner bedöms i dag vara undantagna från registreringsplikt i VTR. Ungefär 3 000–4 000 arbetsmaskiner uppskattas omfattas av den föreslagna registreringsplikten. Många av dessa maskiner ägs av offentliga aktörer för vilka registreringsavgiften inte bedöms medföra någon väsentlig kostnads- eller administrativ börda.

Inom denna kategori av arbetsmaskiner skulle ett arbetsmaskinsregister förbättra kunskapen om sektorns utsläpp väsentligt, och även underlätta kravställning i upphandlingar.

### 6.6.4. Tillverkningsindustrin

Knappt 11 000 arbetsmaskiner uppskattas finnas inom tillverkningsindustrin. Av dessa omfattas 4 000 – 6000 av den föreslagna registreringsplikten. En stor del av dessa arbetsmaskiner är dock troligen redan registrerade i VTR. Maskinerna ägs ofta av industriföretagen och används på en och samma plats under hela livstiden. Registreringskostnaden bedöms inte påverka industrin nämnvärt.

### 6.6.5. Utvinning av metall och mineral

Slutligen allokeras i Arbetsmaskinmodellen cirka 1 400 arbetsmaskiner till gruvor, bergtäkter, grustäkter och liknande verksamheter. Inom denna bransch används många typer av arbetsmaskiner, men främst truckar, traktorer och hjullastare. De ägs i de flesta fall av industriföretag. Arbetsmaskinerna används ofta på en specifik plats och är i hög grad kvar på samma plats under större delen av livslängden. 600–800 arbetsmaskiner bedöms uppfylla registreringskraven, varav en liten del redan bedöms ingå i VTR.

### 6.6.6. Maskintillverkare och besiktningsorgan

I dag mäter besiktningsorgan av mätarställning i de maskiner som har sådan utrustning, vilket möjliggör att dokumentera informationen på maskinnivå. En indirekt effekt av ett arbetsmaskinsregister kan vara att antalet besiktningar ökar eftersom fler maskiner omfattas av krav på inrapportering av data. För de maskiner som saknar telematik, kan nya rutiner och metoder för att läsa in data behöva införas. Detta kan medföra ökade kostnader för besiktningsorganen, speciellt för dem som inte redan läser av mätarställning. Detta skulle i sin tur kunna medföra ökade kostnader för maskinägare vid besiktning. Naturvårdsverket (2018) bedömer dock att nya krav på inrapportering av

besiktningsdata inte innebär någon stor avgiftsförändring för maskinägare och inga större negativa effekter för besiktningsorgan. Även maskintillverkare kan få ökade kostnader för ökat uppgiftsutlämnande till Arbetsmaskinsregistret. Sådana eventuella kostnader bedöms dock inte vara oproportionerliga mot övriga krav på dokumentation som ställs på tillverkare och återförsäljare. Hur kostnaderna för maskintillverkare och besiktningsorgan kan komma att förändras behöver dock utredas närmare i ett eventuellt föreskriftsarbete.

## 6.7. Sammanställning

I Tabell 9 görs en sammanställning av konsekvenser utifrån de resonemang som förts ovan. De kostnader som är direkt förknippade med att utveckla register, och en uppskattning av hur finansiering av registret kan ske genom avgifter görs i 4.2. Därför begränsas sammanställningen till effekter som inte kan beräknas.

Tabell 9. Sammanställning av konsekvenser.

Berörd aktör	Konsekvens (+/-)	Kommentar
<b>Företag</b>	Arbetsmiljö (+)	Ökad möjlighet att krav inom arbetsmiljölagstiftning efterlevs, inklusive krav på buller och säkerhet.
	Brott/försäkring (+)	Ökad möjlighet att klara upp stöder av arbetsmaskiner. Eventuellt avskräckande effekt på stöder. Ökad möjlighet för försäkringsbranschen att följa upp ärenden.
	Administration (-)	Ökade administrativa kostnader för företag som äger registreringspliktiga arbetsmaskiner. Bedöms vara små. Eventuellt ökade kostnader för besiktningsorgan och maskinleverantörer – och i förlängningen ägare av arbetsmaskiner – kopplade till inrapportering av uppgifter till ett arbetsmaskinsregister.
	Registreringsavgift (-)	Ökade kostnader för maskinägare. Bedöms som en mindre kostnad.
	Stöd och utveckling (+)	Möjlighet för arbetsmaskiner som inte tidigare varit stödberättigade på grund av att de inte är registrerade att beviljas stöd.
<b>Medborgare</b>	Krav på registrering (-/+)	Försäkringsbranschen skulle kunna kräva att arbetsmaskiner registreras för att försäkring ska gälla (givet ett separat register som medger frivillig registrering). Bedöms som en mindre kostnad för enskilda hushåll.  Indirekt ökade möjligheter att t.ex. luftkvalitetsnormer uppnås.
<b>Staten, regioner, kommuner</b>	Kostnader för register (+/-)	Registret skulle kunna finansieras helt av avgifter. Alternativt skulle en del av utvecklingskostnaden kunna tas av staten.
	Utsläppsstatistik (+)	Förbättrad möjlighet att följa upp arbetsmaskiners utsläpp.
	Upphandling (+)	Ökad möjlighet att ställa krav på arbetsmaskiner och följa upp kraven i upphandlingar.
	Styrning och måluppfyllelse (+)	Ökad möjlighet att styra arbetsmaskiner utifrån förbättrade möjligheter att följa upp arbetsmaskinsparken över branscher och över tid.
	Besiktning (+)	Ökad möjlighet att kontrollera och bedriva tillsyn av besiktningspliktiga arbetsmaskiner.



---

## 7. Slutsats

---

Idag saknas systematiskt insamlade uppgifter för ett stort antal arbetsmaskiner. Avsaknaden av samlad statistik medför svårigheter för myndigheter att kunna fullfölja delar av sina ansvarsområden kopplade till arbetsmaskiner. Samlad statistik om arbetsmaskinparken och dess egenskaper skulle kunna förenkla myndigheters arbete med uppföljning, tillsyn, kontroll och styrning. Det gäller i synnerhet uppföljning av utsläpp, kravställande och uppföljning vid upphandling, tillsyn enligt arbetsmiljölagstiftningen, uppföljning av bedrägerier och försäkringsärenden, samt utvärdering av stöd och styrmedel. Ett register över arbetsmaskiner skulle kunna förenkla arbetet även för andra aktörer, branscher och verksamheter som till exempel försäkringsbolag, finans- och bankbranschen, polis- och tullverksamhet samt kommunal upphandlingsverksamhet.

Transportstyrelsen lägger fram två förslag på utformning av ett arbetsmaskinsregister. Syftet med registreringen är att samla information om arbetsmaskiner som i första hand används av företag. Det ena förslaget rör en utvidgning av Vägtrafikregistret, det andra ett separat register. Den separata lösningen förordas i första hand på grund av att den tillåter att utforma registerplikten utifrån en ny definition av arbetsmaskiner. Detta möjliggör att inkludera fler typer av arbetsmaskiner samt även ev. frivillig registrering utan att behöva ändra föreskrifter kopplade till Vägtrafikregistret.

Kostnaderna för utveckling och drift av registret kan finansieras genom avgifter. Dessa avgifter bedöms vara små för företag. De positiva effekter som ett register bidrar till, i form av ökad möjlighet till uppföljning, tillsyn, kontroll och styrning, bedöms vara större än de sammanlagda kostnaderna. Båda utredningsalternativen innebär dock att registret först kan vara på plats kring år 2030, vilket fördröjer möjligheten att realisera nyttorna.

---

## Referenser

---

- Carlstedt, H. *et al.* (2021) 'Metaanalys av dödsolyckor i arbetet Analys av händelser där arbetstagare förolyckats i arbete med mobil maskin eller arbetsfordon', *MTO Säkerhet*.
- Flodström, E., Sjödin, Å. and Gustafsson, T. (2004) 'Uppdatering av utsläpp till luft från arbetsfordon och arbetsredskap för Sveriges internationella rapportering', *Rapportserie SMED och SMED&SLU Nr 2 2004. På uppdrag av Naturvårdsverket*.
- Naturvårdsverket (2018a) 'Arbetsmaskiners klimat- och luftutsläpp', Rapport 68. Available at: <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6826-4.pdf?pid=22399>.
- Naturvårdsverket (2018b) 'Arbetsmaskiners klimat- och luftutsläpp Redovisning av regeringsuppdrag om kartläggning och förslag för minskade utsläpp', *Rapport 6826*.
- Naturvårdsverket (2021) *Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser*. Available at: <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/> (Accessed: 17 December 2021).
- Naturvårdsverket (2022a) 'Arbetsmaskiners klimatomställning Underlagsrapport till regeringsuppdraget om Näringslivets klimatomställning', *Rapporten är framtagen av Naturvårdsverket i samarbete med Energimyndigheten, Jordbruksverket, Skogsstyrelsen, Trafikverket, Transportstyrelsen*.
- Naturvårdsverket (2022b) 'National Inventory Report Sweden 2022: Annexes Greenhouse Gas Emission Inventories 1990-2020', *Submitted under the United Nations Framework Convention on Climate Change and the Kyoto Protocol*.
- Naturvårdsverket (2022c) 'Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen', *NV-08742-21*.
- Point (2022) 'Kartläggning av arbetsmaskiner', *Utförd på uppdrag av Transportstyrelsen inom ramen för regeringsuppdrag (M2021/00358)*.
- SOU 2021:48 (2021) 'I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040', *Statens Offentliga Utredningar*.
- SOU 2021:67 (no date) 'Vägen mot fossiloberoende jordbruk', *BETÄNKANDE AV UTREDNINGEN OM FOSSILOBEROENDE JORDBRUK*.
- Trafikverket (2021) 'Fossilfria och nollutsläpps arbetsmaskiner En samverkansåtgärd inom Miljömålsrådets delprojekt Staten går före', *Rapport 2021:176*.
- Transportstyrelsen (2019) 'Hur ska regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser säkerställas? En utökad kommunal parkeringsövervakning', *TSG 2018-148*.
- Wetterberg, C. *et al.* (2007) 'Utsläpp från större dieseldrivna arbetsmaskiner - Inventering, kunskapsuppbyggnad och studier om åtgärder och styrmedel', *SLU Rapport – miljö, teknik och lantbruk 2007:03*.
- WSP (2017) 'FOSSILFRIHET FÖR ARBETSMASKINER', *på uppdrag av Energimyndigheten*.

WSP (2022) 'Europeiska länders arbete med arbetsmaskinregister och övervakning av CO2-utsläpp från arbetsmaskiner', *Utförd på uppdrag av Transportstyrelsen inom ramen för regeringsuppdrag (M2021/00358)*.

---

## OM VTI

---

**V**TI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vår huvuduppgift är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Vi arbetar för att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt ska förbättras och är på så sätt med och bidrar till att uppnå Sveriges transportpolitiska mål.

Verksamheten omfattar samtliga transportslag och områdena väg- och banteknik, drift och underhåll, fordonsteknik, trafiksäkerhet, trafikanalys, människan i transportsystemet, miljö, planerings- och beslutsprocesser, transportekonomi samt transportsystem. Kunskapen från institutet ger beslutsunderlag till aktörer inom transportsektorn och får i många fall direkta tillämpningar i såväl nationell som internationell transportpolitik.

VTI utför forskning på uppdrag i en tvärvetenskaplig organisation. Medarbetarna arbetar också med utredning, rådgivning och utför olika typer av tjänster inom mätning och provning. På institutet finns tekniskt avancerad forskningsutrustning av olika slag och körsimulatorer i världsklass. Dessutom finns ett laboratorium för vägmateriell och ett krocksäkerhetslaboratorium.

I Sverige samverkar VTI med universitet och högskolor som bedriver närliggande forskning och utbildning. Vi medverkar även kontinuerligt i internationella forskningsprojekt, framförallt i Europa, och deltar aktivt i internationella nätverk och allianser.

VTI är en uppdragsmyndighet som lyder under regeringen och hör till Infrastrukturdepartementets verksamhets-/ansvarsområde. Vårt kvalitetsledningssystem är certifierat enligt ISO 9001 och vårt miljöledningssystem är certifierat enligt ISO 14001. Vissa provningsmetoder vid våra laboratorier för krocksäkerhetsprovning och vägmateriellprovning är dessutom ackrediterade av Swedac.

**vti**

## **Bilaga 2**



Enheten för användarregler  
Peter Wikström, 010-730 97 98  
arbetsmiljoverket@av.se

## Arbetsmiljöverkets synpunkter på Transportstyrelsens regeringsuppdrag rörande register för mobila arbetsmaskiner

### Arbetsmiljöverkets allmänna synpunkter på förslaget till register

Arbetsmiljöverket vill påpeka att det är positivt att alla aktörer samverkar i denna utredning.

Arbetsmiljöverket ser inte några fördelar med ett register utifrån användarreglerna.

Arbetsmiljöverket anser att det skulle kunna vara en fördel med ett register ur marknadskontrollsynpunkt. Men Arbetsmiljöverket anser att ett obligatoriskt register inte är genomförbart utifrån ett juridiskt perspektiv. Detta beskrivs mer i detalj nedan.

### Juridiska frågeställningar

För produktslaget "maskin" (en produkt som bär CE-märket med hänvisning till Maskindirektivet, EG 2006/42) är det inte möjligt att kategorisera arbetsmaskinen utifrån framdrivningssystemets typ (motsvarande uppgifter om bränsleslag och utsläppsklass som förslaget föreslår registreras) utifrån de föreskrifter som implementerar Maskindirektivet i svenska lagstiftning, AFS 2008:3 Maskiner. Detta innebär, för att kunna fastställa uppgifter för en viss produkt (ex. vis maskintyp) som är CE-märkt med referens till Maskindirektivet, att det



är nödvändigt med en teknisk bedömning av produkten. AV vill ge uppmärksamhet till att berörda maskintyper inte kan genomgå bedömning vid registrering avseende kravuppfyllnad baserat på Maskindirektivet eftersom en sådan kontroll inte får utgöra marknads kontroll.

Det är juridiskt mycket tveksamt om uppdragets idé om systematisk kontroll av CE-märkning överensstämmer med EU-domstolens praxis. Maskindirektivet, och andra rättsakter med motsvarande systematik, bygger på att det inte är systematisk kontroll av berörda varor innan användning, se till exempel EU-domstolens dom i mål 220/15 *Kommissionen mot Tyskland*. Det gäller oavsett om man bara kontrollerar att det finns CE-märke på maskinen eller om man gör en kontroll av teknisk överensstämmelse i syfte att utreda om maskinen uppfyller kraven för att vara CE-märkt.

Då olika myndigheter har sina respektive tillsynsmandat och tillsynsansvar behövs en löpande dialog för operativa frågeställningar kring marknads kontroll inom område "arbetsmaskiner". En fördjupad samverkan mellan berörda myndigheter behövs.

Maskindirektivet ställer inga krav på att maskiner ska förses med ID-nummer eller serienummer. Medlemsstaterna kan inte införa nationella regler om det, eftersom det skulle medföra ytterligare krav på maskinen utöver vad direktivet säger. Om man vill ha krav på ID-nummer så kan en möjlig lösning vara att ett sådant krav införs i den kommande EU-rättsakten om *Road circulation risk for non road mobile machinery*.

En registreringsbesiktning enligt 2 kap. 6 § 2 fordonslagen (2002:574) ska ske för att "kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning". Den kontrollen kan inte omfatta tekniska krav enligt maskindirektivet enligt synsättet om behörig myndighet och systematik för marknads kontroll samt att dubbla kontroller är oproportionerliga.



Arbetsmiljöverket anser att det, beroende på vad avses att registreras, finns flera ytterligare juridiska frågeställningar som behöver hanteras för att säkerställa att registret blir förenligt med olika lagstiftningar.

Torben Vincentsen  
Avdelningschef

Peter Wikström  
Handläggare



## **Bilaga 3**



**POINT!**

# KARTLÄGGNING AV ARBETSMASKINER

Transportstyrelsen, januari 2022





# BAKGRUND OCH SYFTE

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att analysera förutsättningarna för att utveckla registerföringen av arbetsmaskiner. Syftet är att skapa bättre möjligheter att få kontroll och överblick över vilka arbetsmaskiner som finns i Sverige, för att bättre kunna mäta och följa upp samt kontrollera arbetsmaskiners utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar, men också för att kunna minska stölder av arbetsmaskiner. Transportstyrelsen ska, om det är lämpligt, föreslå hur en utvidgad registreringsplikt för arbetsmaskiner kan utformas och finansieras.

Under första halvan av 2021 har Transportstyrelsen initierat en dialog med övriga myndigheter som ingår i projektets samverkan, samt de branscher som uppdraget och dess resultat primärt berör.

Nu önskar man ta arbetet vidare för att öka kunskapen inom området och vilka konsekvenser införandet för ett register skulle kunna få för berörda parter. Man har därför låtit genomföra en kartläggning och analys av de företag som finns och deras maskinparker. Undersökningen inkluderar även bankers och försäkringsbolags perspektiv.



# TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

## Målpopulation

Undersökningen är giltig för följande två huvudmålgrupper:

1. Företag som använder arbetsmaskiner i sin verksamhet
2. Försäkringsbolag och banker

Definitionen av vilka branscher som var målgruppsaktuella gjordes i samråd med Transportstyrelsen.

## Datainsamlingsmetod

Informationen har samlats in med hjälp av telefonintervjuer. Intervjuerna genomfördes under perioden 17 november–14 december 2021.

Totalt genomfördes 834 intervjuer, varav 644 med företag som använder arbetsmaskiner i sin verksamhet. Intervjuerna fördelades över branscher och företagsstorlekar (antal anställda) enligt tabellen till följande sida.

Svarsfrekvensen var 23 %.

Utöver dessa genomfördes 20 intervjuer med representanter för bank och försäkring, varav tio med banker och tio med försäkringsbolag.

	Antal	%
<b>BRUTTOURVAL</b>	<b>4 243</b>	-
Ej målgruppsaktuella	669	-
<b>NETTOURVAL</b>	<b>3 574</b>	<b>100 %</b>
Fel nummer	1 414	40 %
Vägran vid kontakt	1 019	29 %
Vägran (vill ej bli kontaktad)	307	9 %
<b>Intervjuer / svarsfrekvens, varav:</b>	<b>834</b>	<b>23 %</b>
- Äger/leasar arbetsmaskiner	644	18 %
- Äger/leasar inte arbetsmaskiner	190	5 %

# FÖRDELNING AV INTERVJUERNA

SNI	Bransch	Antal anställda					Summa
		0	1-4	5-9	10-19	20+	
01/03	Jordbruk och jakt samt service i anslutning härtill, Fiske och vattenbruk	22	55	25	17	0	<b>119</b>
02	Skogsbruk	8	27	17	10	6	<b>68</b>
08-09	Utvinning av kol, råpetroleum/naturgas, metallmalmer, mineral, service till utvinning	4	11	10	2	5	<b>32</b>
41-42	Byggande av hus, anläggningsarbeten	21	50	25	25	20	<b>141</b>
43	Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet	21	54	54	25	25	<b>179</b>
81	Fastighetsservice samt skötsel och underhåll av grönytor	7	31	27	20	20	<b>105</b>
<b>Summa</b>		<b>83</b>	<b>228</b>	<b>158</b>	<b>99</b>	<b>76</b>	<b>644</b>

Intervjuerna har som grund spridits över de olika branscherna för att ungefärligen spegla spridningen av företag i Sverige, efter antal företag per bransch.

Dock är en mycket stor andel av företagen mikroföretag med noll anställda, inte minst inom skogsbruk.

För att kunna bryta ned resultaten på olika branscher och storlekar på företag har intervjuerna därför kvoterats för att få med ett större antal företag med fler anställda och inom intressanta branscher med färre antal företag (se tabeller s. 5).

# FÖRDELNING AV INTERVJUERNA JÄMFÖRT MED SVERIGE

SNI	Antal anställda					Summa
	0	1-4	5-9	10-19	20+	
<b>01/03</b>	25,4 %	1,6 %	0,3 %	0,1 %	0,1 %	<b>27,4 %</b>
<b>02</b>	36,9 %	0,6 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	<b>37,6 %</b>
<b>08-09</b>	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	<b>0,2 %</b>
<b>41-42</b>	4,7 %	2,1 %	0,5 %	0,3 %	0,2 %	<b>7,7 %</b>
<b>43</b>	12,8 %	6,0 %	1,5 %	0,8 %	0,6 %	<b>21,7 %</b>
<b>81</b>	3,6 %	1,1 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %	<b>5,4 %</b>
<b>Summa</b>	<b>83,5 %</b>	<b>11,4 %</b>	<b>2,7 %</b>	<b>1,4 %</b>	<b>1,0 %</b>	<b>100 %</b>

Tabell: Fördelning av företagen i Sverige efter bransch (SNI) och antal anställda

SNI	Antal anställda					Summa
	0	1-4	5-9	10-19	20+	
<b>01/03</b>	3,4 %	8,5 %	3,9 %	2,6 %	0,0 %	<b>18,5 %</b>
<b>02</b>	1,2 %	4,2 %	2,6 %	1,6 %	0,9 %	<b>10,6 %</b>
<b>08-09</b>	0,6 %	1,7 %	1,6 %	0,3 %	0,8 %	<b>5,0 %</b>
<b>41-42</b>	3,3 %	7,8 %	3,9 %	3,9 %	3,1 %	<b>21,9 %</b>
<b>43</b>	3,3 %	8,4 %	8,4 %	3,9 %	3,9 %	<b>27,8 %</b>
<b>81</b>	1,1 %	4,8 %	4,2 %	3,1 %	3,1 %	<b>16,3 %</b>
<b>Summa</b>	<b>12,9 %</b>	<b>35,4 %</b>	<b>24,5 %</b>	<b>15,4 %</b>	<b>11,8 %</b>	<b>100 %</b>

Tabell: Fördelning av intervjuerna efter bransch (SNI) och antal anställda

# MÅLGRUPPENS STORLEK

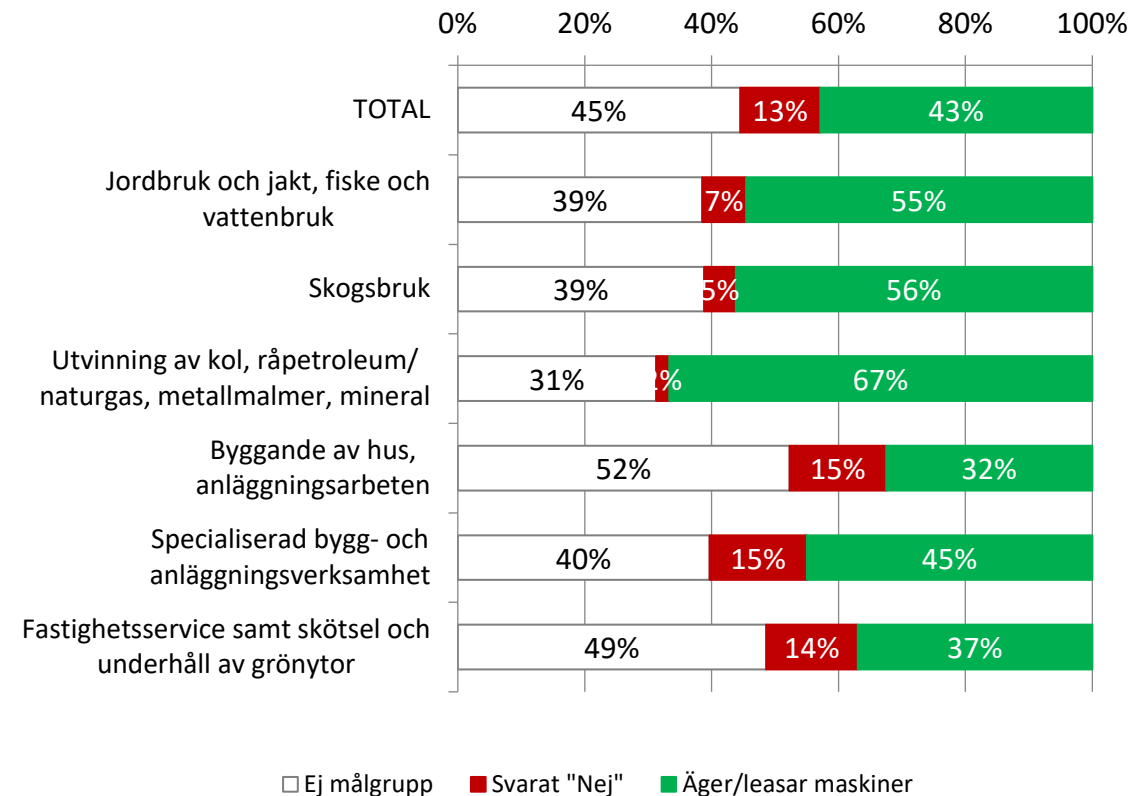
Av de 1 503 företag i den primära målgruppen som kontaktades var det 43 procent som sade sig äga eller leasa arbetsfordon. Andelen varierar från 32 procent inom byggande av hus, till 67 procent inom utvinning av naturgas, metallmalmer, mineral etc.

Övriga faller antingen bort genom att de säger sig inte tillhöra målgruppen för undersökningen direkt vid uppringning (45 %) eller genom att svara "nej" på den inledande frågan kring om de äger arbetsmaskiner (13 %) – där de också får en utförligare definition vad som avses med arbetsmaskiner.

Det betyder att andelen ej målgrupp bör tolkas med försiktighet, då det kan finnas en andel företag i gruppen som spontant säger att de inte har arbetsmaskiner fastän de äger exempelvis ett generatoraggregat eller en motorsåg.

## Äger/leasar arbetsmaskiner (%)

Bas: Kontaktade (n=1 503)



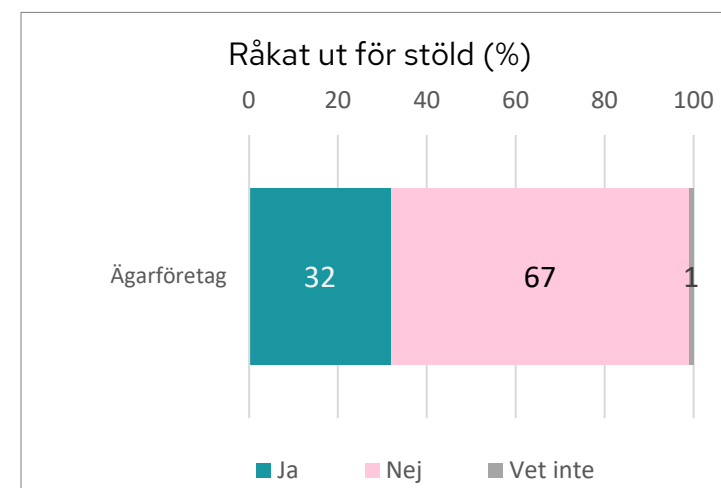
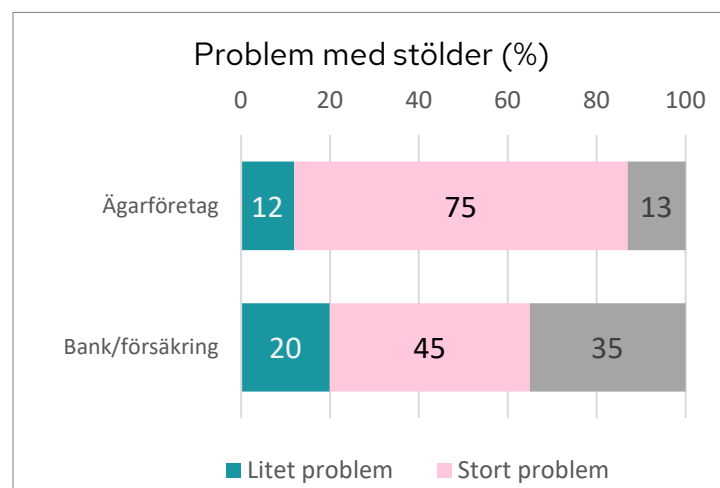
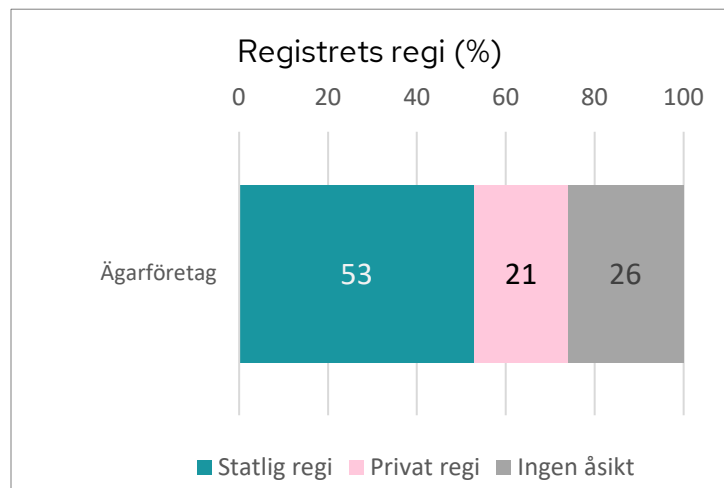
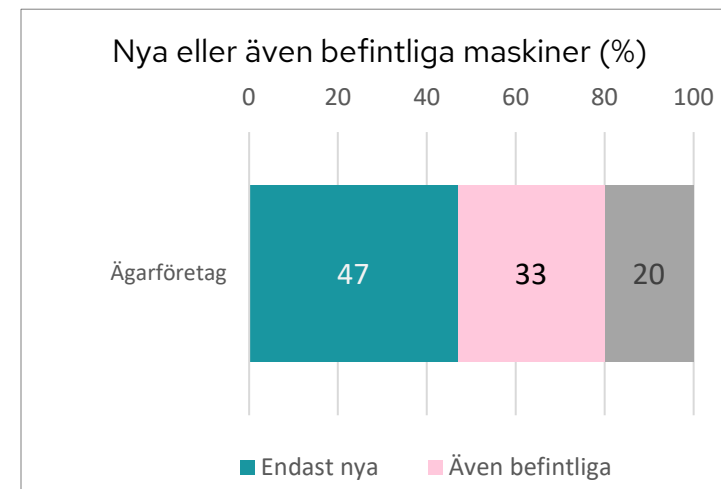
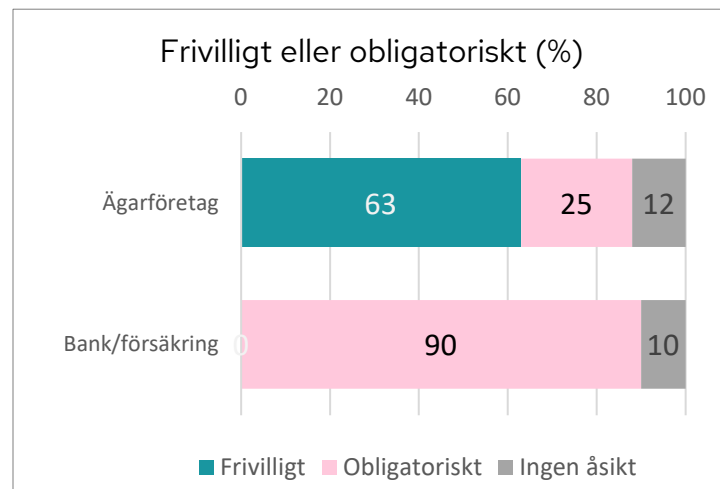
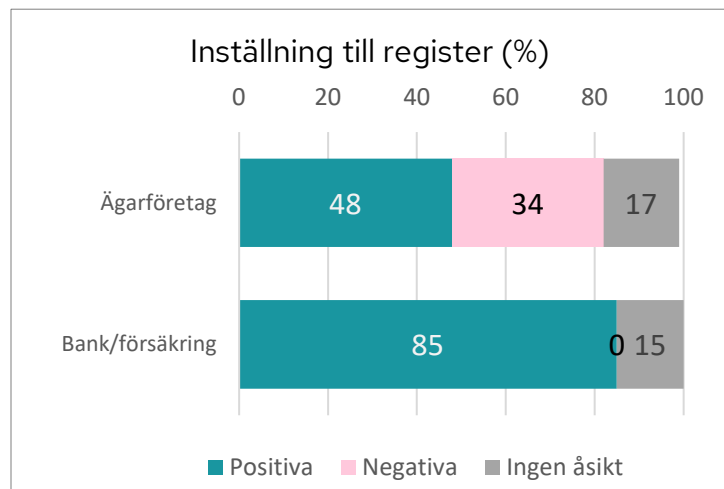
Fråga: Har ni på företaget några arbetsmaskiner? Med arbetsmaskiner avser vi motordrivna mobila maskiner och fordon som i huvudsak är avsedda som arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods, såsom grävmaskiner, skördetröskor och skogsmaskiner? Men det gäller även exempelvis generatoraggregat, gräsklippare och lövblåsar?

# **SAMMANFATTNING OCH INSIKTER**

**POINT!**



# NYCKELTAL



## INSIKTER FRÅN UNDERSÖKNINGEN

- Stölder av arbetsmaskiner är ett problem idag. Både företag som äger maskiner och bank & försäkring ser nyttan av ett register för att motarbeta stölder. Det finns goda förutsättningar för att få en vidspridd acceptans för införandet av ett register.
- Det råder stor enighet om att registret bör drivas av en statlig aktör, t.ex. Transportstyrelsen. Det ger mer tyngd och seriositet.
- Det råder delade meningar kring om registrering ska vara obligatorisk, vilka maskiner som ska ingå och vilka uppgifter som ska registreras. Dock ger ett obligatoriskt register med legitimitet, då ett frivilligt register kan upplevas som en halvmesyr som inte helt uppfyller sitt syfte.
- För att få en god acceptans för ett register är det av vikt att mitigera den oro som finns, inte minst bland småföretag, att det kommer leda till mycket extra administrativt arbete och kostnader.
- Man kan tänka sig att registret – eller obligatoriet – begränsas till vissa maskiner och uppgifter om maskinerna. Exempelvis kan mindre värdefulla eller äldre maskiner undantas och registreras på frivillig basis.



**RESULTAT**

**POINT!**

# FÖRETAG SOM ÄGER ARBETSMASKINER

**POINT!**

# DE FLESTA ÄGER SINA ARBETSMASKINER

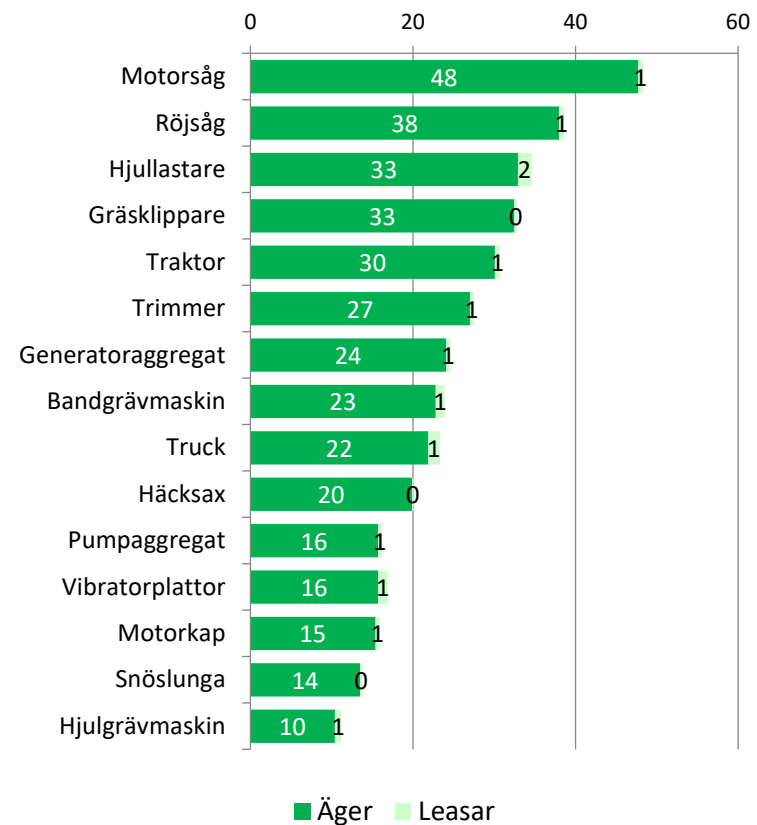
De allra flesta maskiner ägs av företagen, snarare än leasas.

De vanligaste typerna av maskiner är motorsågar, röjsågar, hjullastare och gräsklippare och traktorer.

Figuren visar alla maskiner som ägs av över tio procent av företag. För en komplett sammanställning se s. 14.

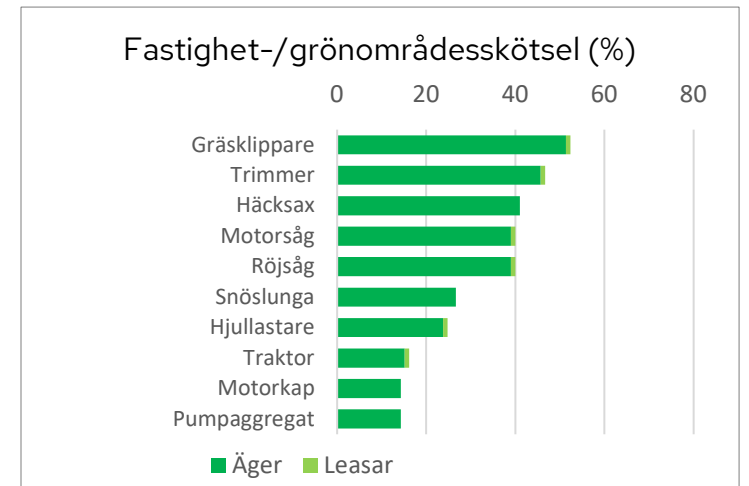
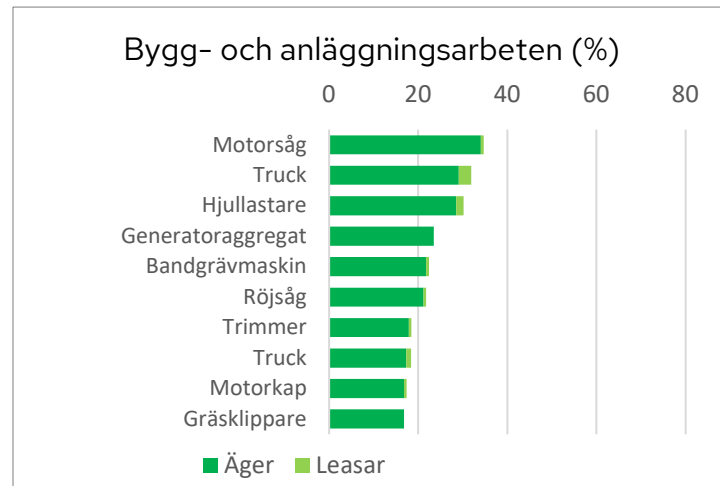
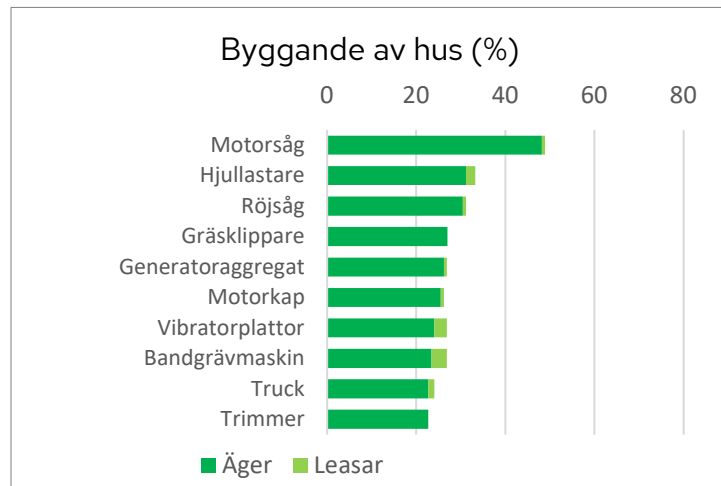
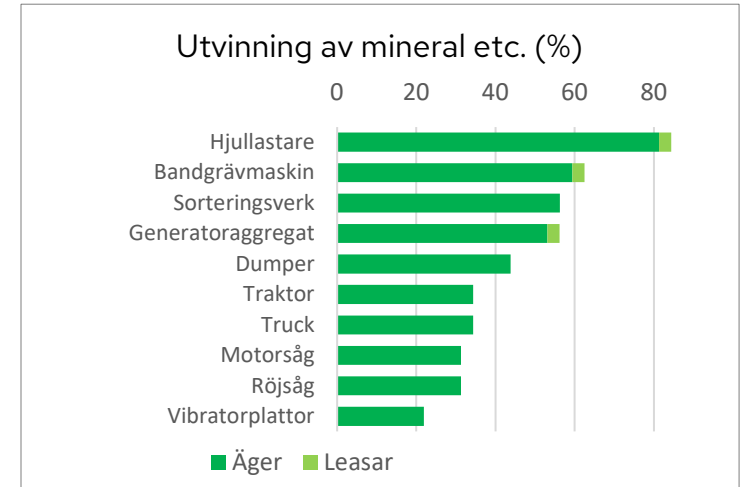
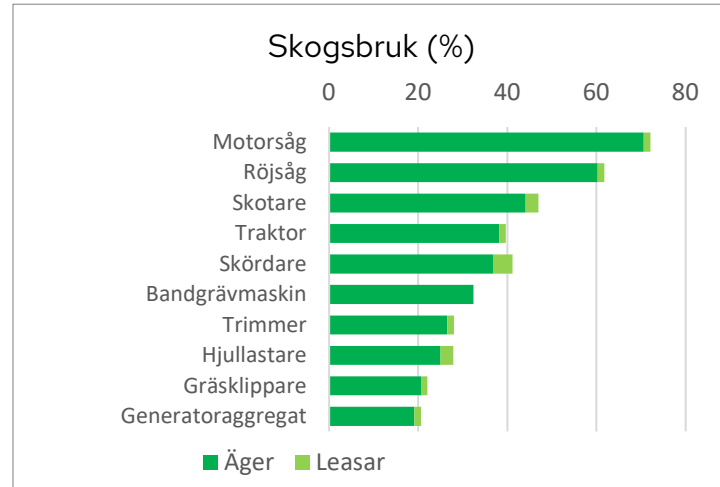
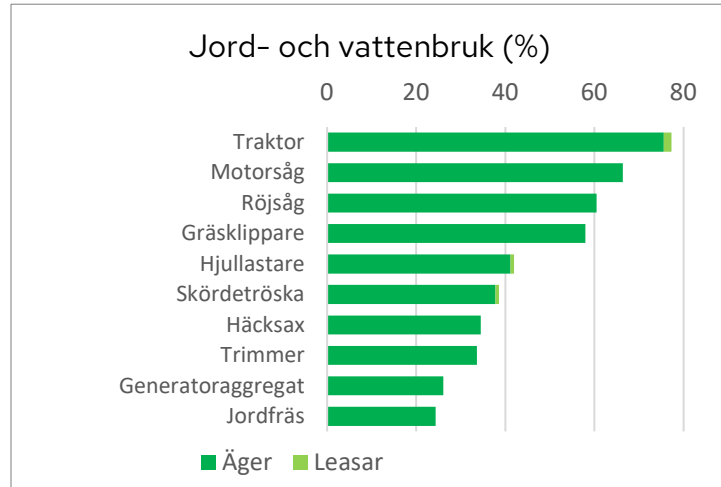
Andelen företag som äger arbetsmaskiner och vilka typer av maskiner som är vanligast skiljer sig mellan branscherna.

De vanligaste arbetsmaskinerna (%)



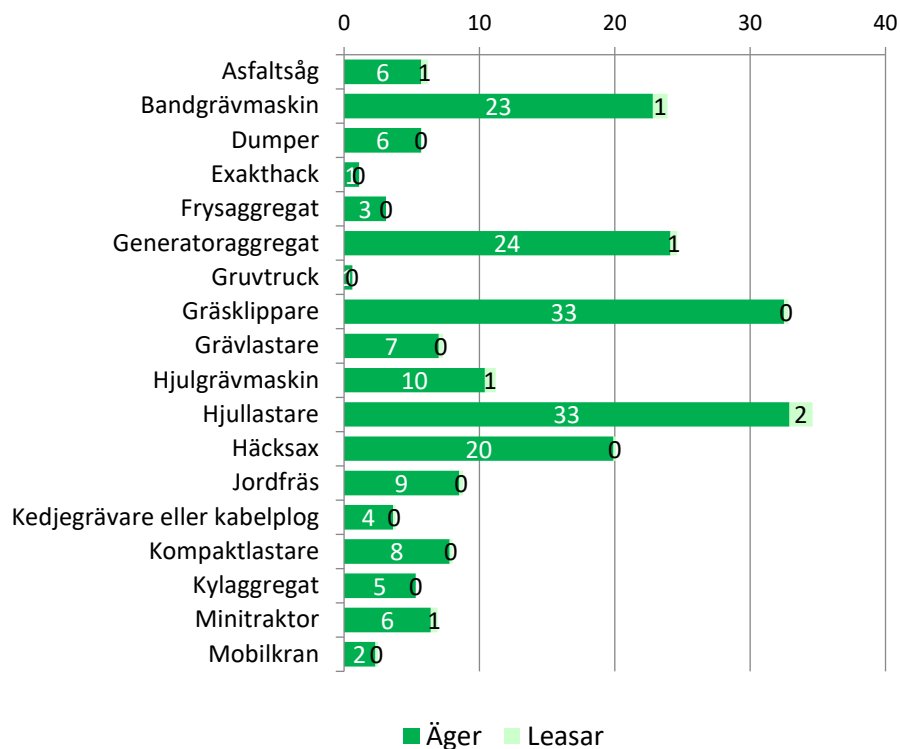
Fråga: Vilka typer av arbetsmaskiner har ni på företaget? Det gäller både maskiner som ni äger och maskiner som ni lång- eller korttidsleasar, däremot inte korttidshyra. Antal av respektive? Kan du inte uppge exakt antal går det bra med en ungefärlig uppskattning.

# DE VANLIGASTE ARBETSMASKINERNA PER BRANSCH

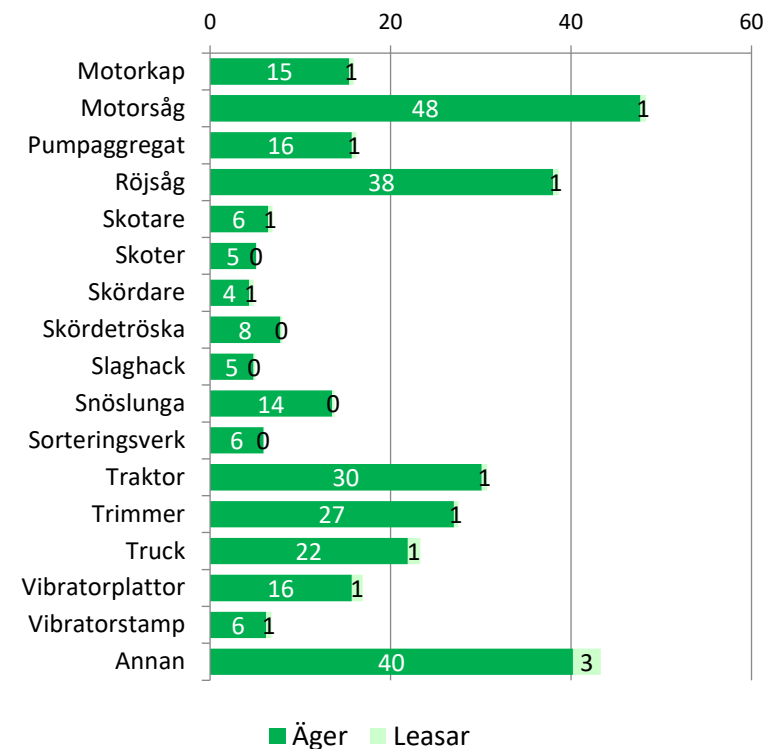


# TYP AV ARBETSMASKINER PÅ FÖRETAGEN

## Arbetsmaskiner (%)



## Arbetsmaskiner (%)



Fråga: Vilka typer av arbetsmaskiner har ni på företaget? Det gäller både maskiner som ni äger och maskiner som ni lång- eller korttidsleasar, däremot inte korttidshyra. Antal av respektive? Kan du inte uppge exakt antal går det bra med en ungefärlig uppskattning.

# SPLITTRAD INSTÄLLNING TILL REGISTER

Företagen är mycket splittrade i sin inställning till ett nationellt register över arbetsmaskiner.

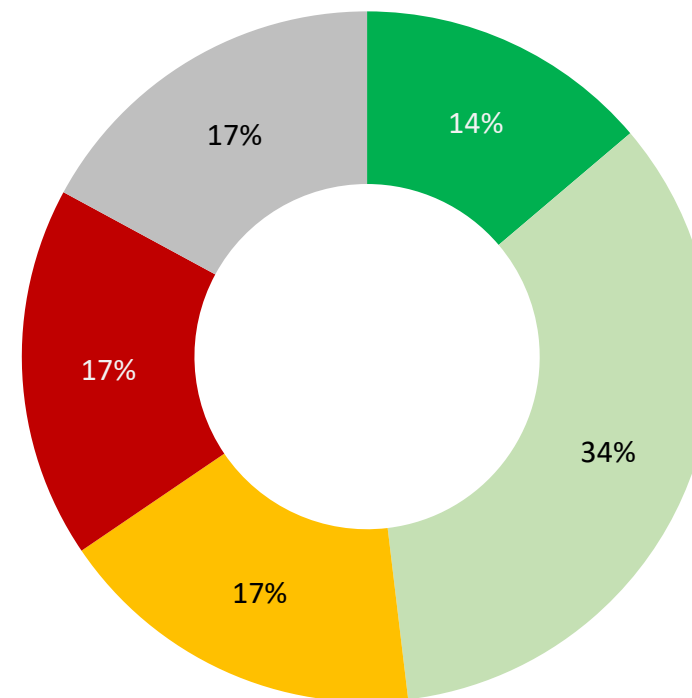
- 48 procent är positiva
- 34 procent är negativa

Från de berättande svaren kan man se att de som är positiva i första hand framhåller att det kan vara ett verktyg för att motverka stölder, göra att man kan spåra stöldgods och även som köpare av begagnade maskiner kontrollera att de inte är stulna.

En del företag framhåller också att ett register kontroll av frågor som rör arbetsmiljö, säkerhet och miljö.

De som är negativa är oftast bekymrade över att de kan innebära ökade kostnader och administrativt arbete. En del är också mer principiellt emot statlig kontroll.

Inställning till register – ägare (%)



■ Mycket positiv ■ Ganska positiv ■ Ganska negativ ■ Mycket negativ ■ Ingen åsikt

Fråga: Transportstyrelsen utreder möjligheten att registrera arbetsmaskiner i ett nationellt register, detta kunna vara antingen obligatoriskt eller frivilligt. Syftet skulle kunna vara att mäta, följa upp, och minska stölder och bedrägerier, men även att bidra till större säkerhet vad gäller arbetsmiljöfrågor. Vad är din inställning till ett nationellt register över arbetsmaskiner?



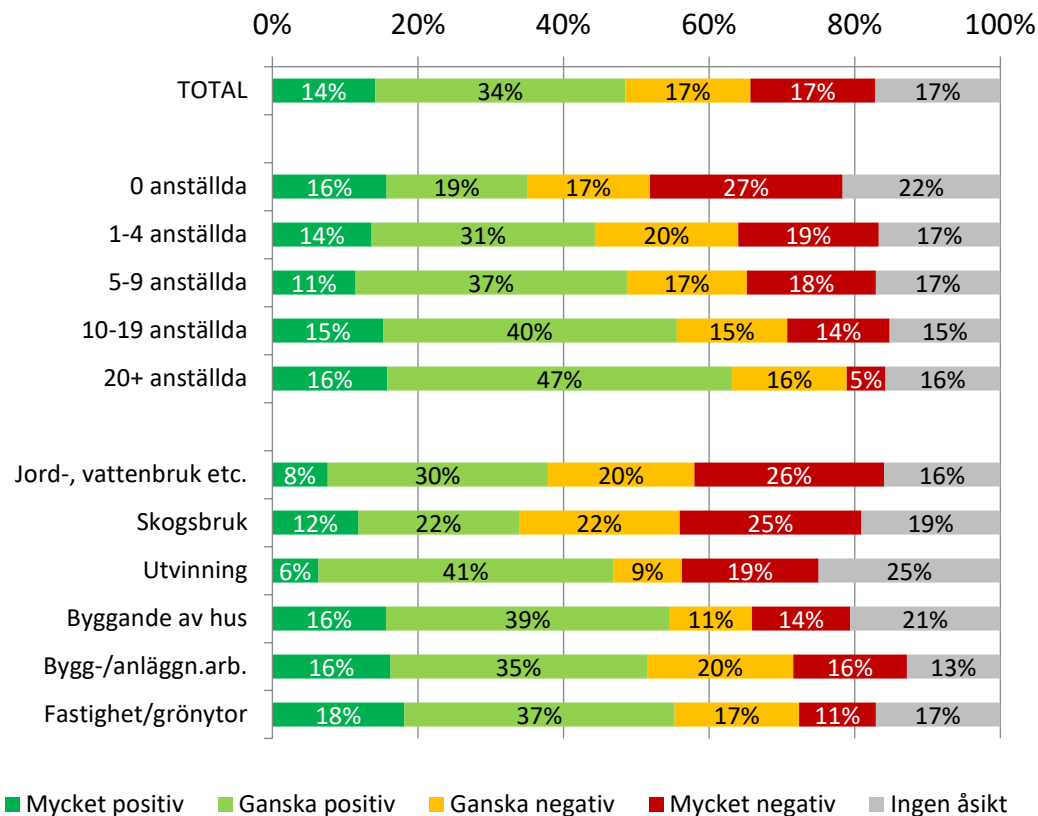
# SMÅFÖRETAG MER NEGATIVA TILL REGISTER

Det finns en tydlig skillnad i attityden till ett nationellt register över arbetsmaskiner, beroende på företagens storlek.

Ju större företagen är, desto mer positiva är de till ett register. Bland företag med 20 eller fler anställda är 63 procent positiva, vilket kan jämföras med 35 procent bland de allra minsta företagen.

Det finns också en skillnad mellan branscher, där störst andel positiva finns inom bygg och anläggning, samt skötsel av fastigheter och grönytor.

Inställning till register – ägare (%)

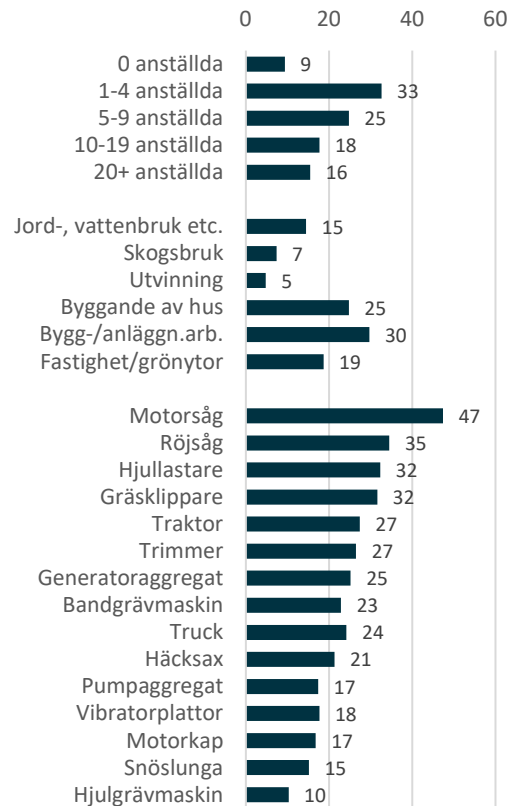


Fråga: Vad är din inställning till ett nationellt register över arbetsmaskiner?

# INSTÄLLNING TILL REGISTER

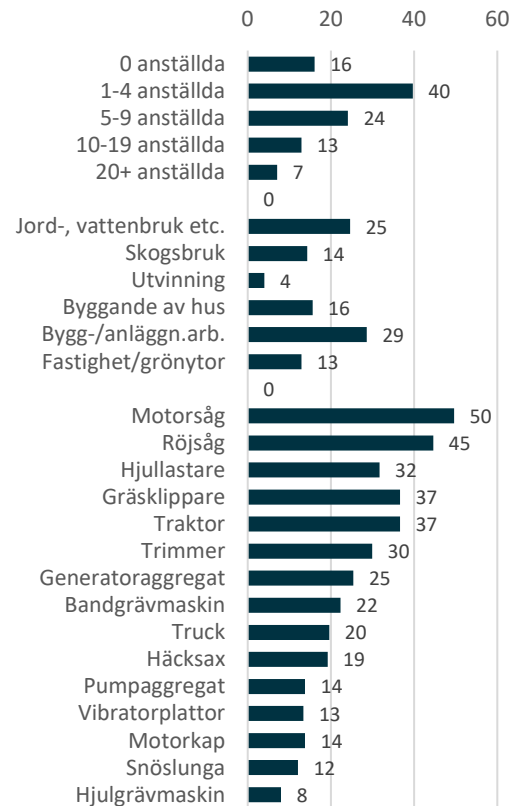
Mycket/ganska positiva (%)

n=310



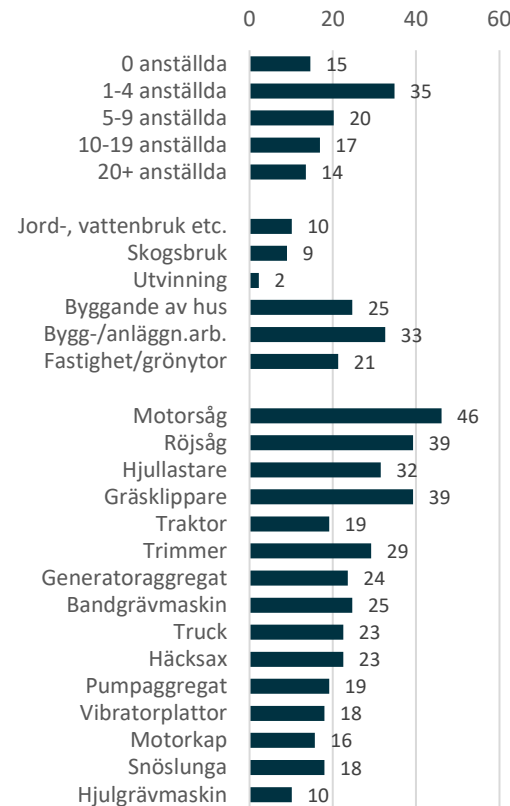
Mkt/ganska negativa (%)

n=224



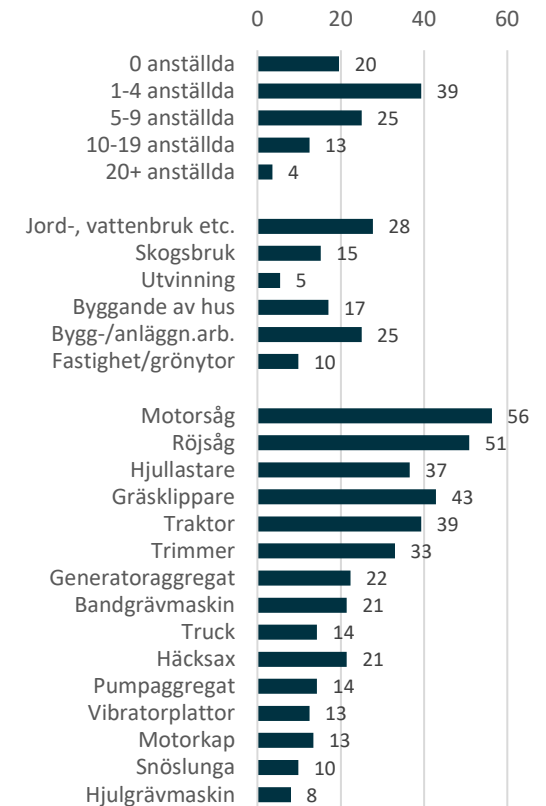
Mycket positiva (%)

n=89



Mycket negativa (%)

n=112



# CITAT FRÅN FÖRETAG

Fråga: Vilka fördelar ser du för er med ett nationellt register över arbetsmaskiner?

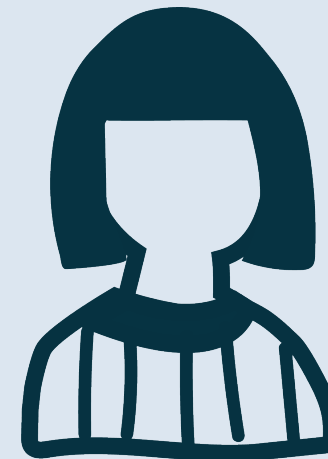
"Det blir större säkerhet och lättare att följa upp att det är en säker maskin när man ska köpa."



"Maskinerna blir mindre stöldbegärliga, lättare att veta var maskiner kommer ifrån om man köper begagnat."



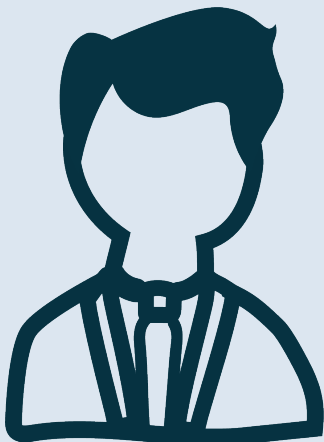
"Arbetsmiljön, möjlighet till enklare kontroll av maskiner med högre ålder."



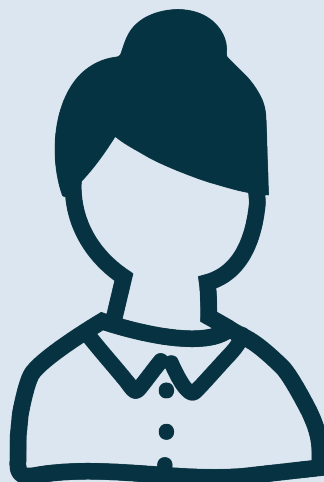
# CITAT FRÅN FÖRETAG

Fråga: Vilka nackdelar ser du för er med ett nationellt register över arbetsmaskiner?

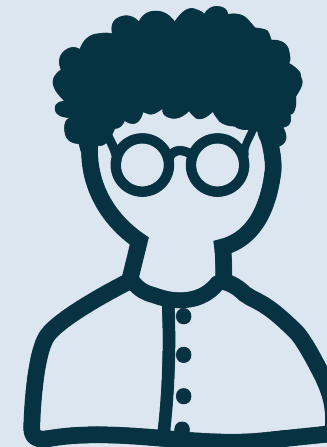
"Ökade kostnader och mera administrativt arbete."



"Att man ska betala skatt, avgifter, miljöavgifter."



"Att det blir offentligt vad företagen äger, vilket gör att andra kan se vad som är stöldbegärligt."

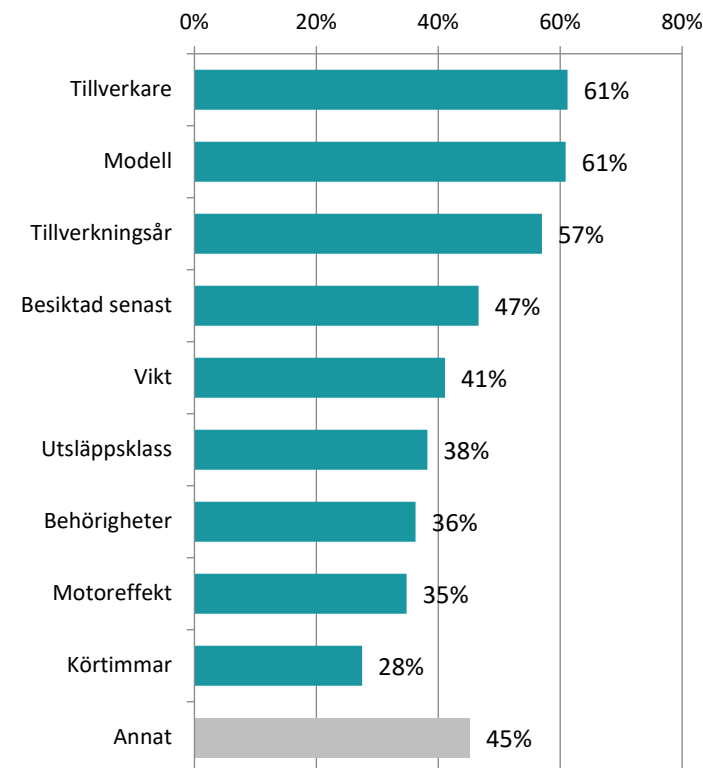


# TILLVERKARE, MODELL OCH TILLVERKNINGSÅR

De tre mest centrala uppgifter som ett register bör innehålla enligt företagen är tillverkare, modell och tillverkningsår. Detta är uppgifter som är centrala för att registret ska vara funktionellt som ett verktyg för att motverka stölder.

Därefter följer uppgifter som är av större vikt för kontroller av säkerhet, arbetsmiljö och utsläpp.

Uppgifter i registret - ägare (%)



Fråga: Vilka uppgifter om arbetsmaskinerna anser du att registret bör innehålla?

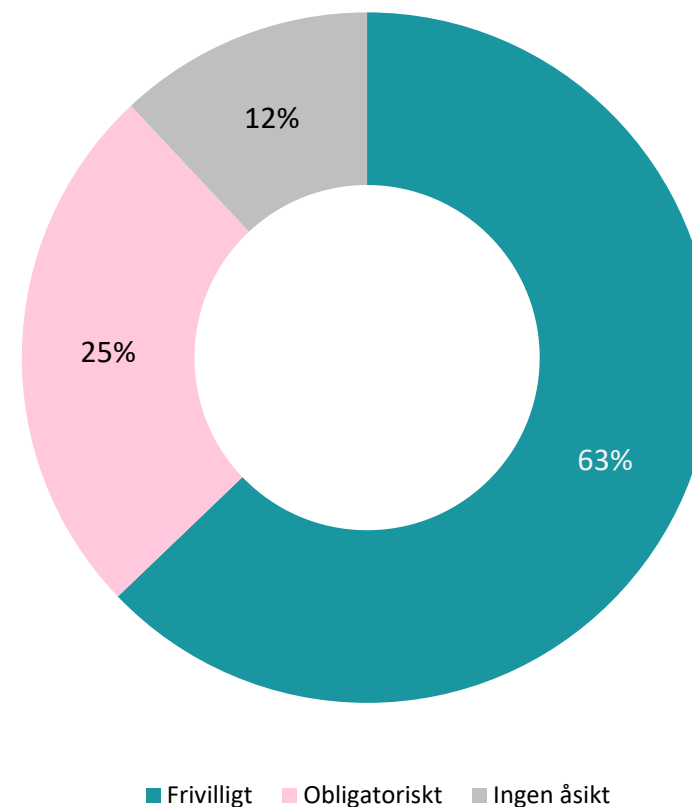
# ÄGARNA FÖREDRAR FRIVILLIGHET

En stor majoritet av företagen – fler än som är positiva till ett register – anser att om det inrättas så bör det vara frivilligt. Endast 25 procent föredrar ett obligatoriskt register.

Företagarna tycker det är bra att de som inte vill inte tvingas vara med och att man kan välja vilka maskiner man registrerar. Exempelvis kan man slippa administrationen med att registrera små eller gamla maskiner av mindre värde.

De som förordar ett obligatoriskt register framhåller att för att vara effektivt och ändamålsenligt så bör registret vara komplett. Annars finns det risk att det blir en halvmesyra och det blir heller inte samma villkor för alla företag.

Frivilligt eller obligatoriskt – ägare (%)



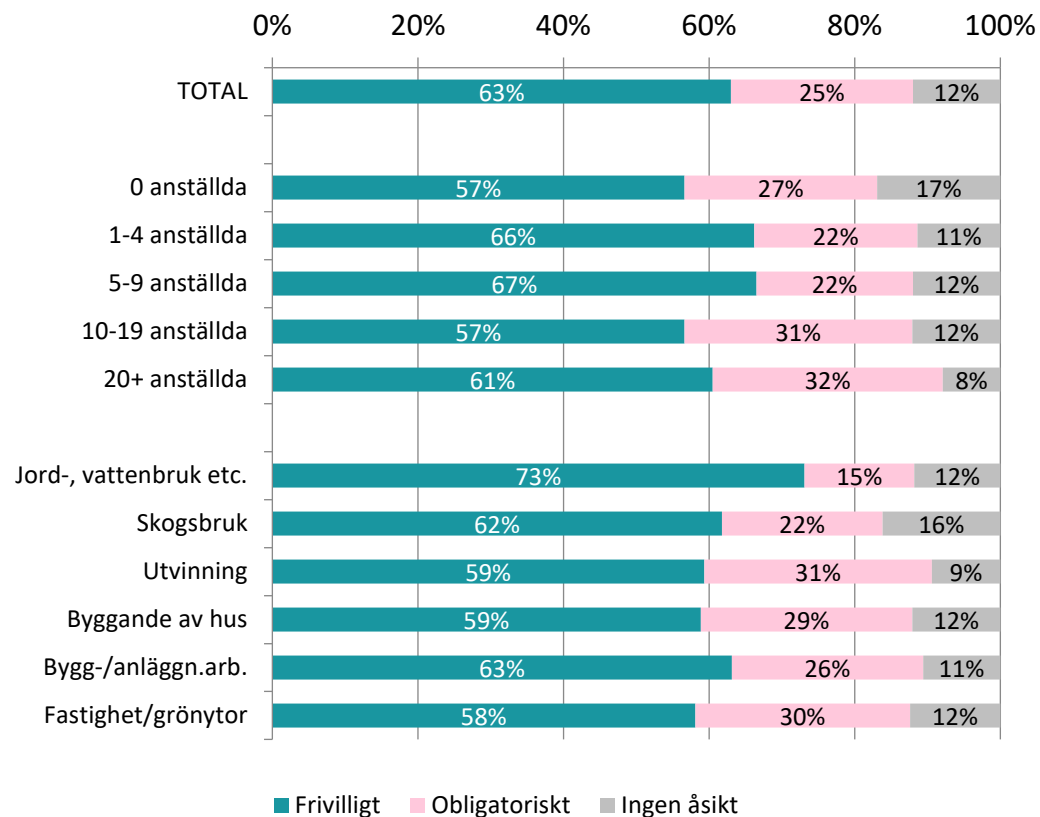
Fråga: Om ett nationellt register inrättades, skulle du föredra att det vore frivilligt eller obligatoriskt att registrera sina arbetsmaskiner?

# ÄGARNA FÖREDRAR FRIVILLIGHET

En majoritet föredrar frivillighet, oavsett företagets storlek eller bransch.

Det finns överlag inga tydliga attitydskillnader beroende på företagets storlek, eller bransch. Undantaget är jord- och skogsbruk, där en större andel förespråkar frivillighet.

Inställning till register – ägare (%)

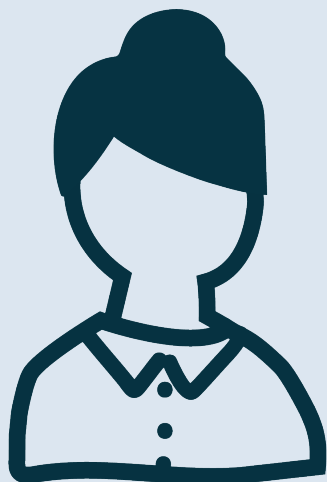


Fråga: Om ett nationellt register inrättades, skulle du föredra att det vore frivilligt eller obligatoriskt att registrera sina arbetsmaskiner?

# CITAT FRÅN FÖRETAG

Fråga: Varför föredrar du att registret är obligatoriskt?

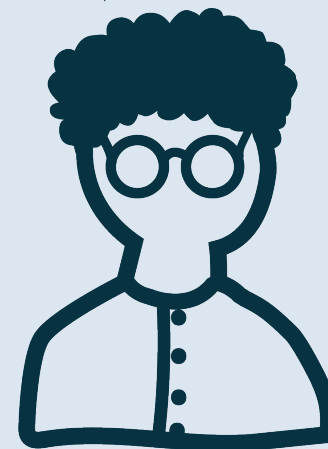
"Om registret är obligatoriskt så kommer registret att bli mer fullständigt vilket ger mer nytta."



"Fler som kommer med i registret. De ljusskygga kommer inte med annars."



"Att det blir lika för alla helt enkelt. Inga konkurrensmässiga fördelar eller nackdelar beroende på om man väljer att registrera."

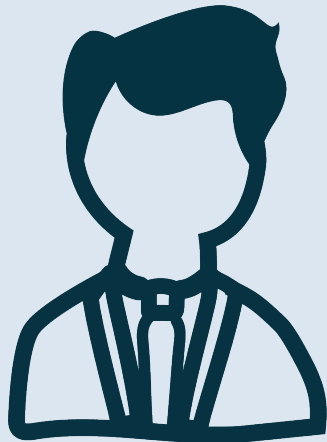




# CITAT FRÅN FÖRETAG

Fråga: Varför föredrar du att registret är frivilligt?

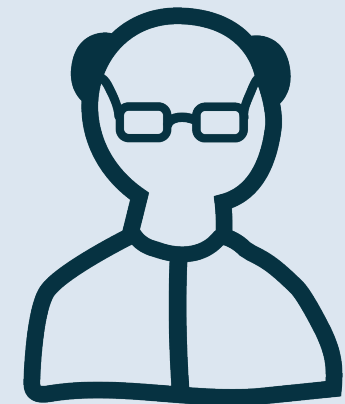
"Om man känner att man har någon vinning kan man gå med."



"För att man kanske inte vill ha med alla maskiner, så någon kan söka och komma åt att stjäla dem."



"Bara rent spontant, så om man har gamla och inte så stöldbegärliga maskiner kan det bli extra kostnader för det lär väl tillkomma en avgift på det hela."

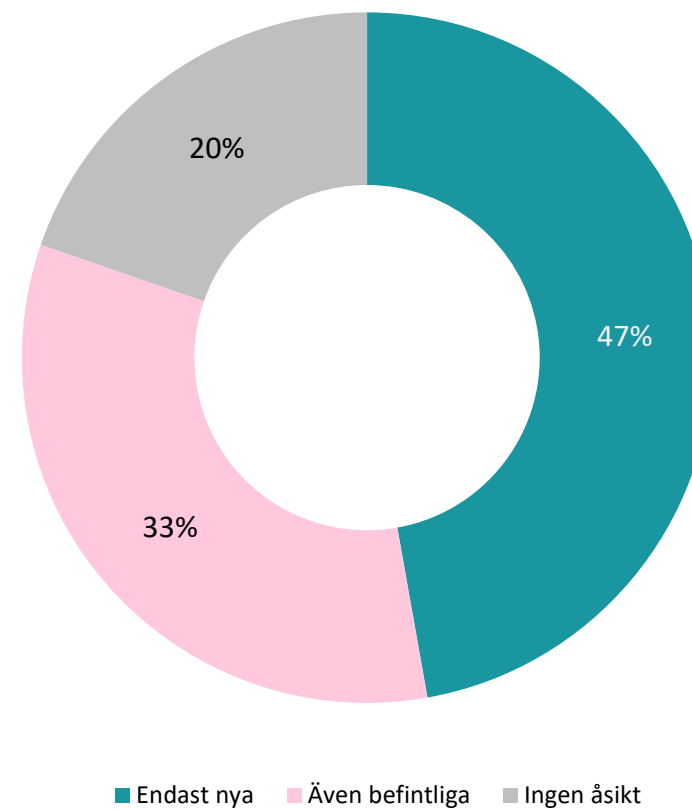


# I FÖRSTA HAND NYA MASKINER

Knappt hälften av företagarna anser att registret ska endast omfatta nya maskiner.

Var tredje anser att även befintliga maskiner ska inkluderas.

Inkluderade maskiner – ägare (%)

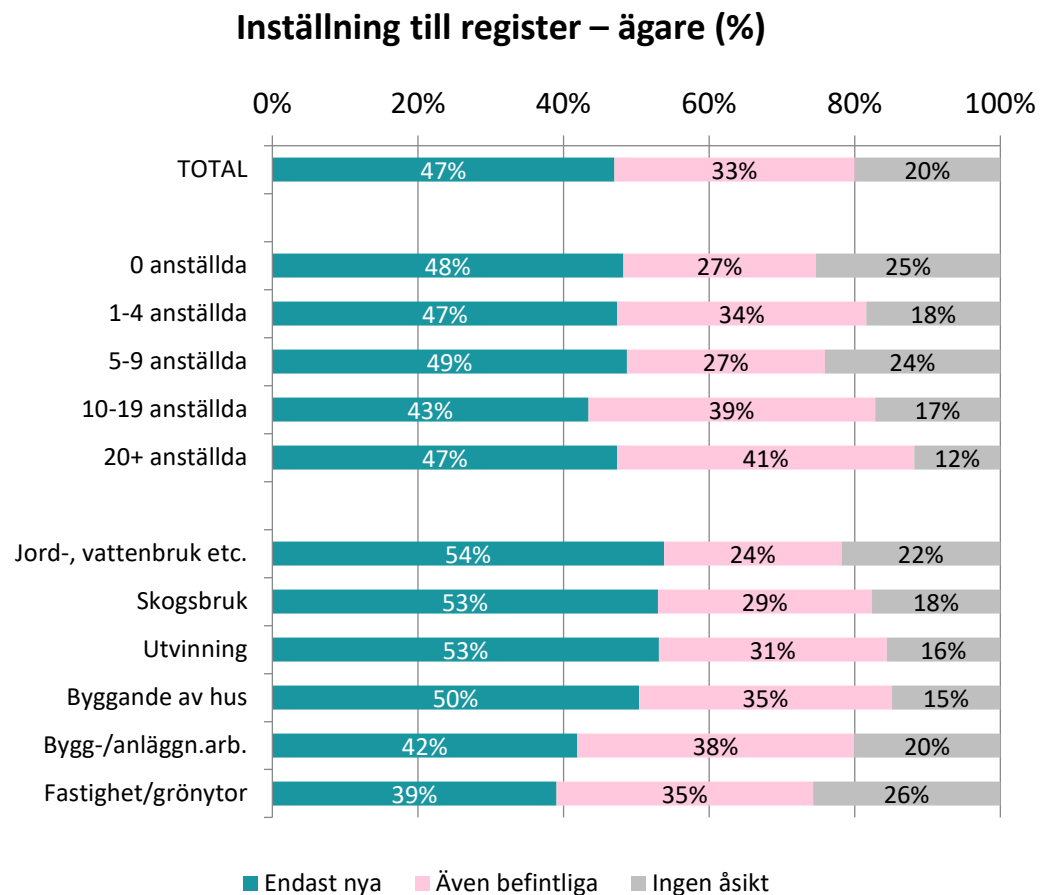


Fråga: Om ett register införs, anser du att det bör omfatta befintliga arbetsmaskiner, eller endast nya maskiner som införskaffas efter att registret skapas?

# I FÖRSTA HAND NYA MASKINER

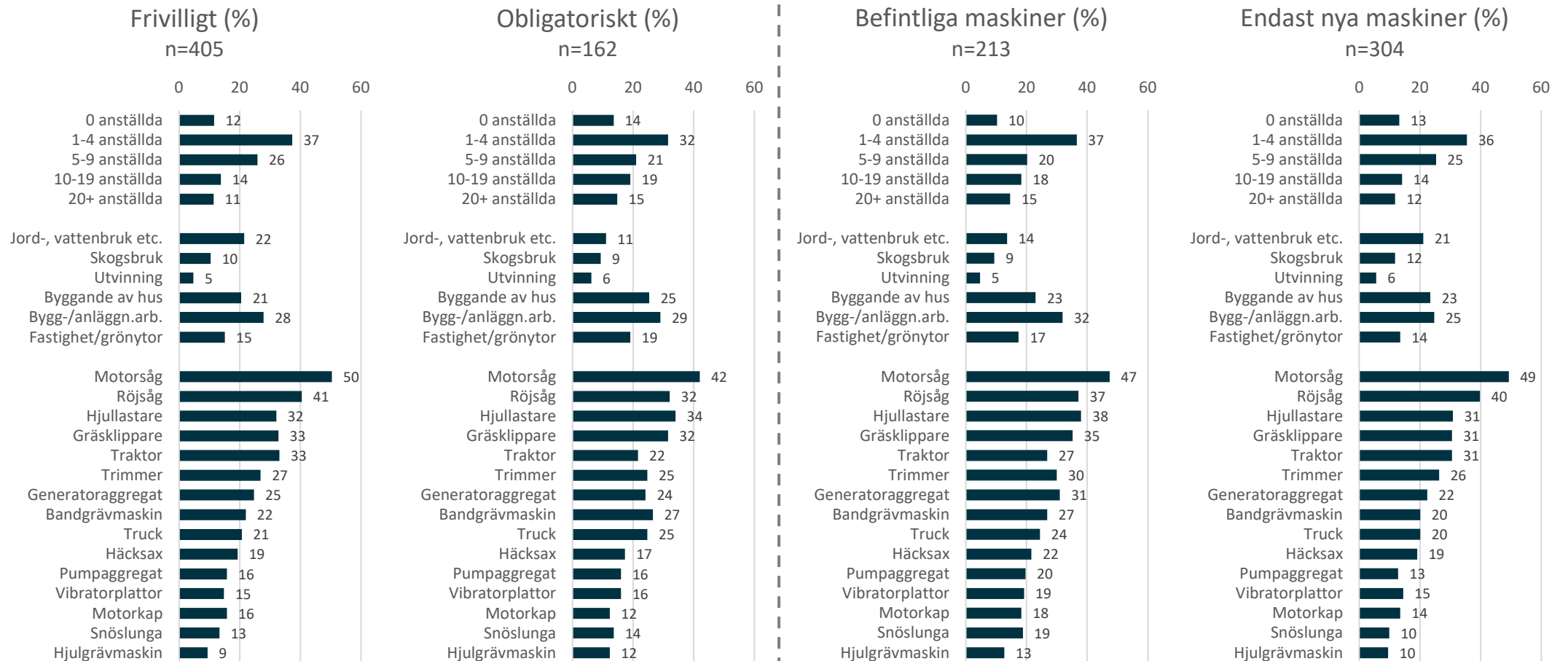
Även om fler förordar att endast nya maskiner bör inkluderas oavsett bransch och företagets storlek, finns skillnader.

Bland företag inom specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet och fastighetservice, skötsel och underhåll av grönytor är det en större andel som förordar att även befintliga maskiner bör omfattas av registret.



Fråga: Om ett register införs, anser du att det bör omfatta befintliga arbetsmaskiner, eller endast nya maskiner som införskaffas efter att registret skapas?

# TYP AV REGISTER

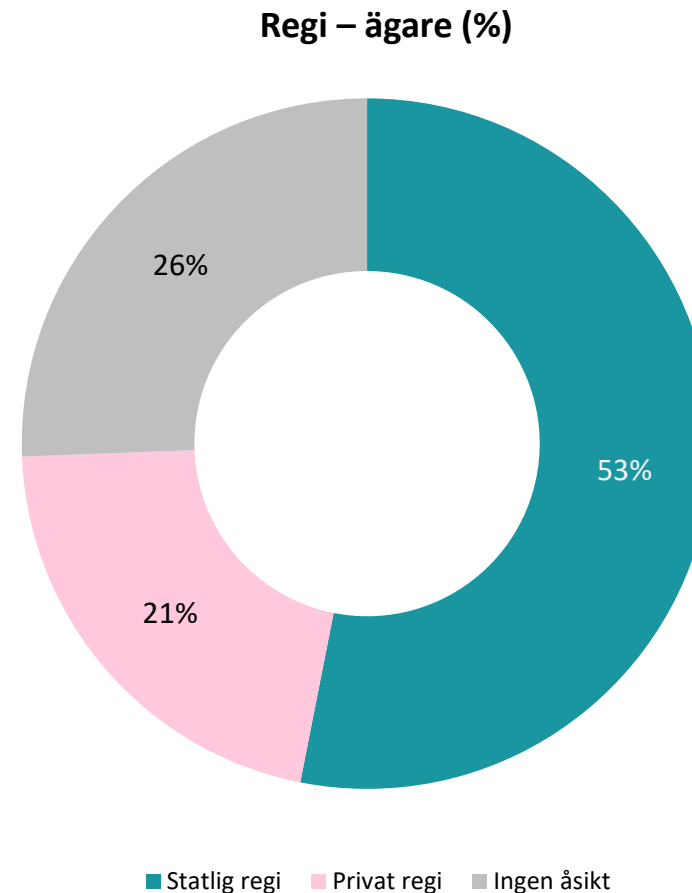


# STATLIG REGI FÖREDRAS

Det är en tydlig övervikt bland företagen för att ett register bör drivas i statlig regi – drygt hälften föredrag ett statligt register, jämfört med en femtedel som hellre ser att det drivs i privat regi.

Företagarna ser flera fördelar i en statlig huvudman – det ger mer tyngt och seriositet, och staten är också en neutral aktör. Företagen är också rädda för att det skulle bli dyrare med vinstintressen från en privat aktör.

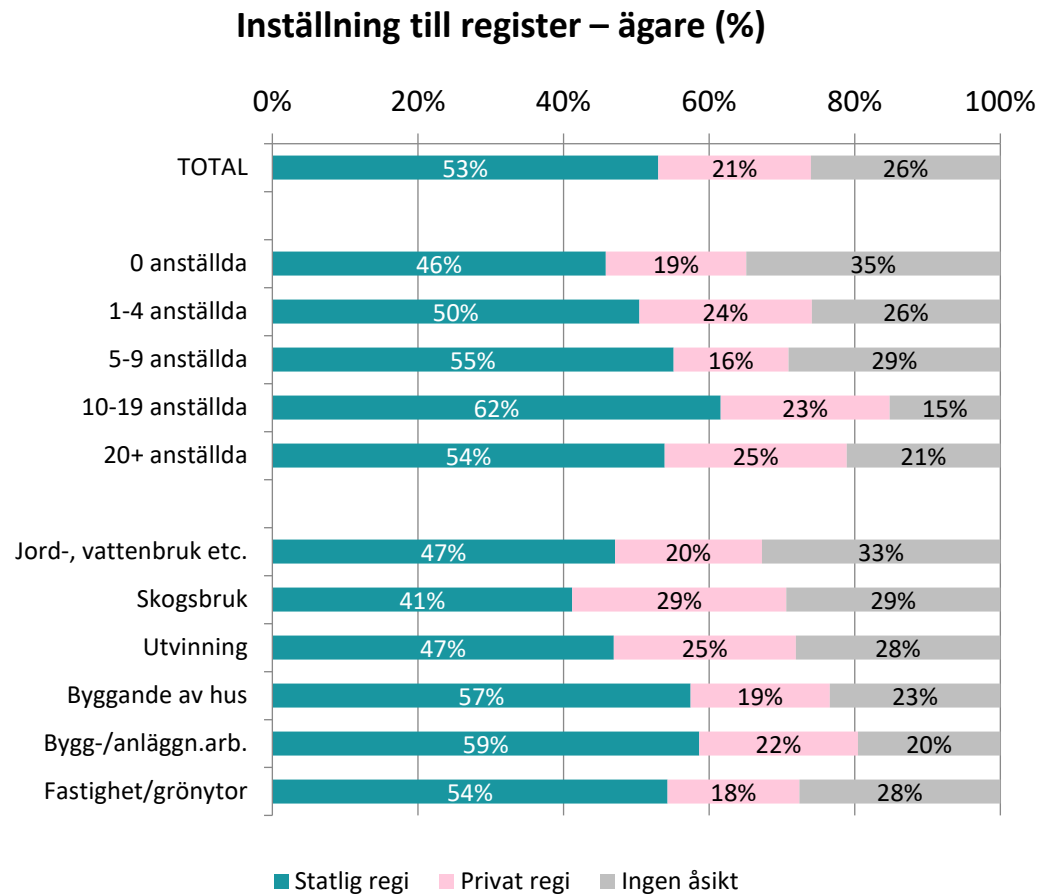
De som inte vill se statliga regi framhåller fackkunskap hos branschorganisationer och undvikande av statlig kontroll och eventuella pålagor i form av avgifter eller skatter.



Fråga: Om ett register inrättas, skulle det antingen kunna drivas i statlig regi, t.ex. av Transportstyrelsen, eller i privat regi, t.ex. av branschorganisationer. Vilket skulle du föredrag?

# STATLIG REGI FÖREDRAS

Företagarna är eniga över att statlig regi är att föredra över privat – oavsett bransch eller storlek på företagen.



Fråga: Om ett register inrättas, skulle det antingen kunna drivas i statlig regi, t.ex. av Transportstyrelsen, eller i privat regi, t.ex. av branschorganisationer. Vilket skulle du föredra?

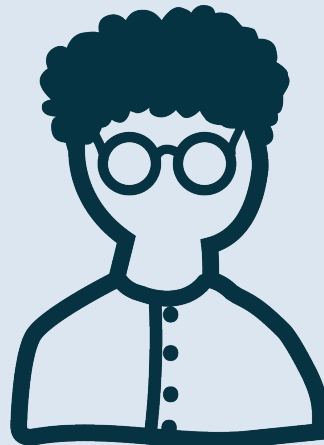
# CITAT FRÅN FÖRETAG

Fråga: Varför föredrar du att registret drivs i statlig regi?

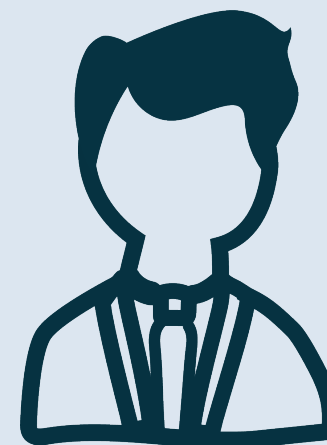
"Det blir mer tyngd bakom det, mer seriositet. Lättare att lägga straffavgift på om folk inte gör det."



"Transportstyrelsen därför att jag föredrar någon neutral som inte har någon egenvinning i att driva ett register. Det måste vara opartiskt."



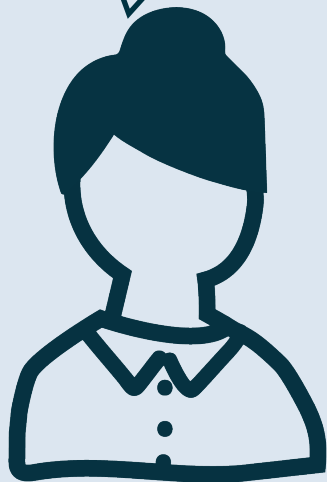
"Annars drivs det med vinstsyfte och då blir det ännu dyrare."



# CITAT FRÅN FÖRETAG

Fråga: Varför föredrar du att registret drivs i privat regi? Vem tycker du skulle kunna driva ett sådant register?

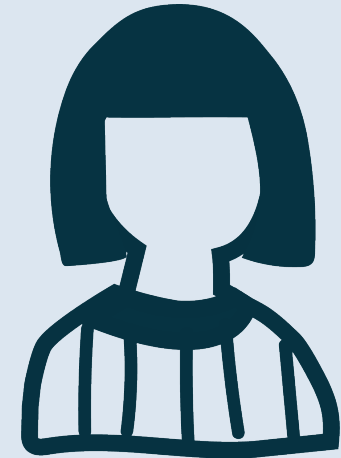
"Varför ska staten ha reda på allting man gör. Jag tror att deras syfte är att lägga skatt på allt man har."



"Vi är själva med i en branschorganisation och de är väldigt bra och där betalar man redan en kostnad. Om det driva av Transportstyrelsen läggs det till en ny skatt och det vill vi gärna undvika."



"Blir mer relevant i en branschorganisation, för då förstår de mer vad de pratar om."

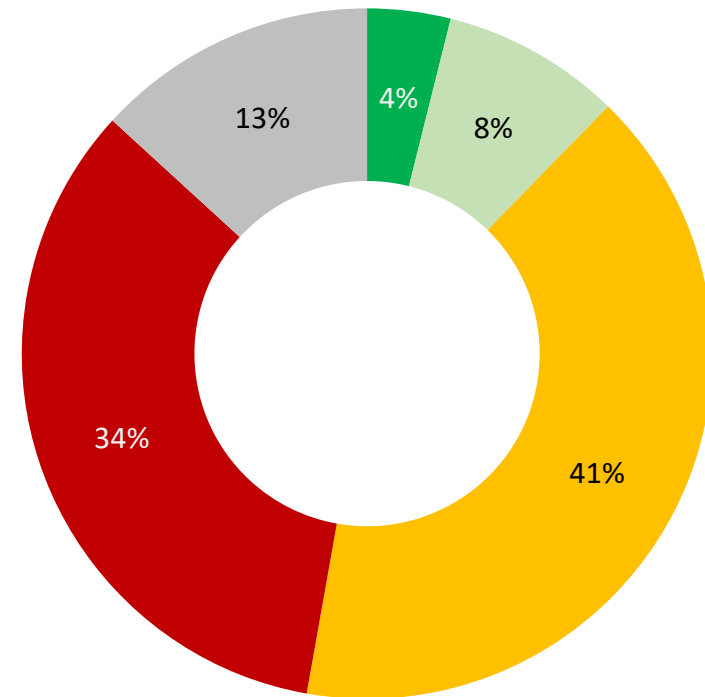




# STÖLDER ÄR ETT STORT PROBLEM

Tre av fyra företag är av uppfattningen att stölder av arbetsmaskiner är ett stort problem i Sverige idag. Var tredje tycker att det är ett mycket stort problem.

Problem med stölder – ägare (%)

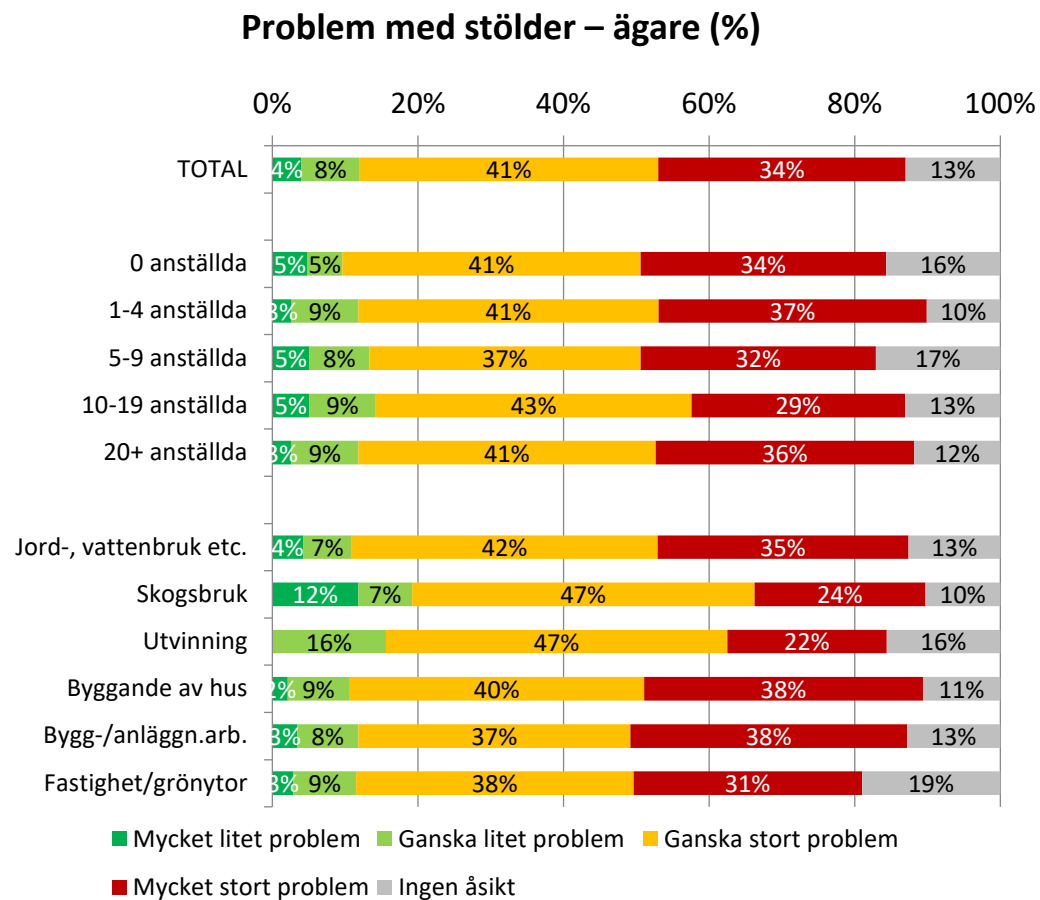


■ Mycket litet problem ■ Ganska litet problem ■ Ganska stort problem  
■ Mycket stort problem ■ Ingen åsikt

Fråga: Anser du att stölder av arbetsmaskiner är ett stort problem i Sverige idag?

# STÖLDER ÄR ETT STORT PROBLEM

Företag inom alla branscher och olika storlekar är av uppfattningen att stölder av arbetsmaskiner är ett problem i Sverige idag.

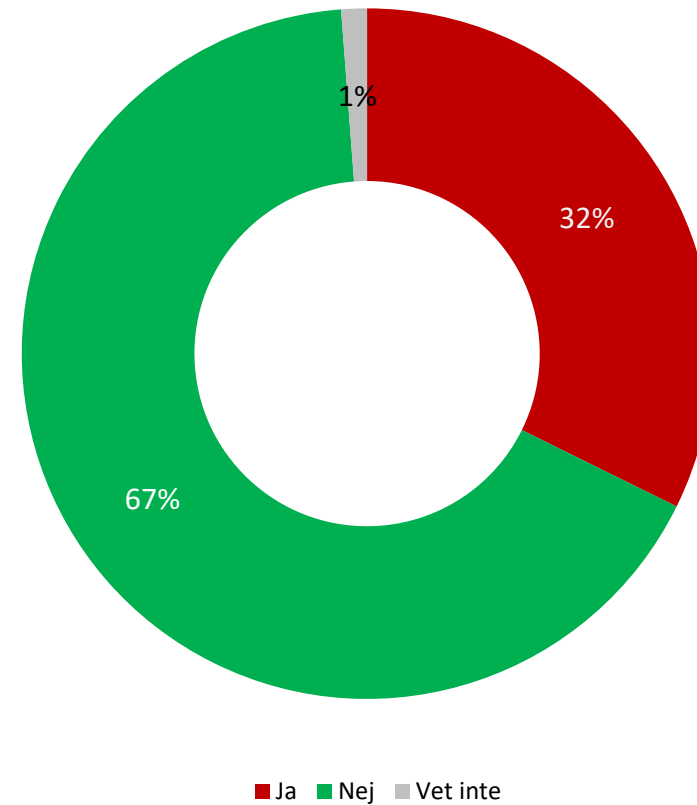


Fråga: Anser du att stölder av arbetsmaskiner är ett stort problem i Sverige idag?

# VAR TREDJE FÖRETAG HAR RÅKAT UT FÖR STÖLD

Ett av tre företag har råkat ut för stöld av arbetsmaskin under de senaste fem åren.

Råkat ut för stölder – ägare (%)



Fråga: Har ni råkat ut för att stölder av arbetsmaskiner under de senaste fem åren?

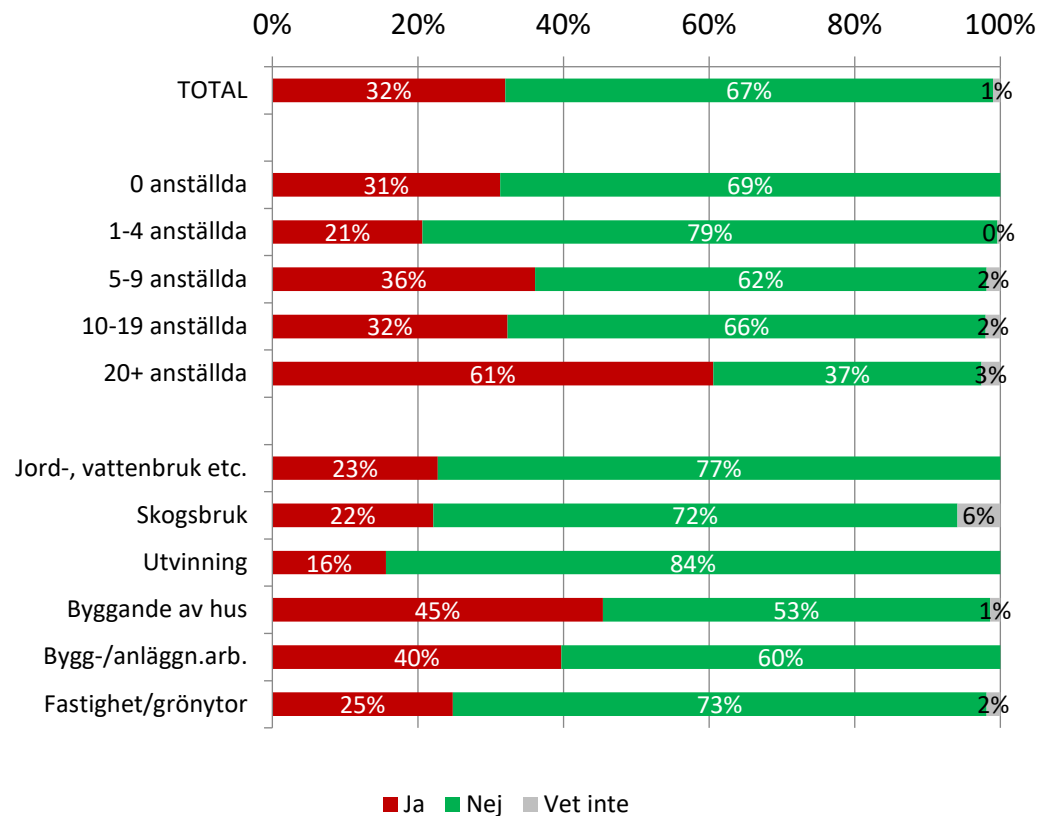
# VAR TREDJE FÖRETAG HAR RÅKAT UT FÖR STÖLD

Huruvida man själv råkat ut för stölder skiljer sig beroende på bransch och storlek på företaget.

Bygg- och anläggningsbranscherna verkar vara extra utsatta för stölder:

- 45 procent inom byggande av hus och anläggningsarbeten har råkat ut för stölder de senaste fem åren.
- 40 procent inom specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet har råkat ut för stölder de senaste fem åren.

Råkat ut för stölder – ägare (%)



Fråga: Har ni råkat ut för att stölder av arbetsmaskiner under de senaste fem åren?

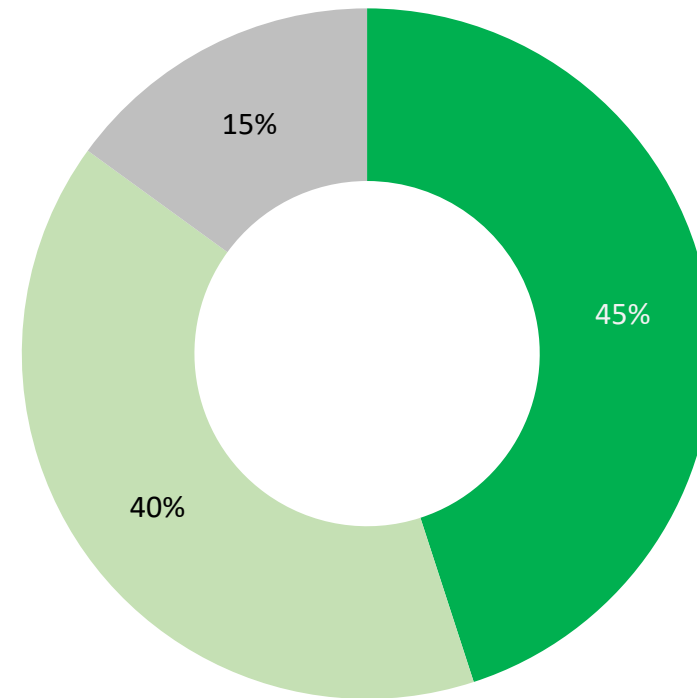
# **BANK & FÖRSÄKRING**

**POINT!**

# BANK & FÖRSÄKRING VILL SE ETT REGISTER

Det finns ett överväldigande stöd för ett register över arbetsmaskiner inom bank- och försäkringsbranschen.

Inställning till register – bank/försäkring (%)



■ Mycket positiv ■ Ganska positiv ■ Ganska negativ ■ Mycket negativ ■ Ingen åsikt

Fråga: Transportstyrelsen utreder frågan om möjligheten att kunna registrera sina arbetsfordon i ett nationellt register, som skulle kunna vara antingen obligatoriskt eller frivilligt. Med arbetsmaskiner avser vi motordrivna mobila maskiner och fordon som i huvudsak är avsedda som arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Vad är din inställning till ett nationellt register över arbetsmaskiner?

# CITAT FRÅN BANK & FÖRSÄKRING

Fråga: Vilka fördelar ser du för er med ett nationellt register över arbetsmaskiner?

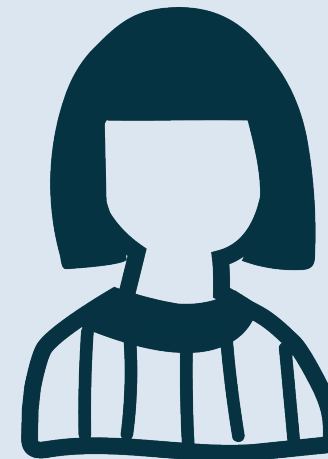
"Man vet då om det finns skuld på arbetsfordonet, skulle underlätta och säkerställa för köparen. Tidigare ägares skuld, vem som är ägare för att förhindra bedrägerier, trygghet för köparen. Minskar även risk för penningtvätt."



"Framförallt att vi kan gå in och se om en viss kund ÅGER de här maskinerna, kan enkelt dubbelkolla."



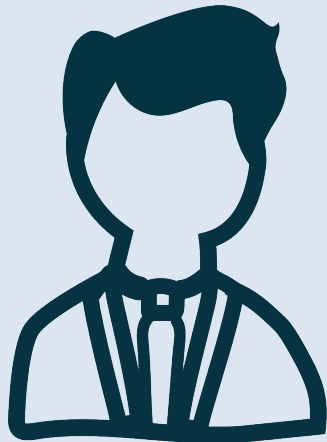
"Behjälpligt vid finansieringar. Identifiera vid t.ex. en speciell utmätning. Hög säkerhet. Som med bil."



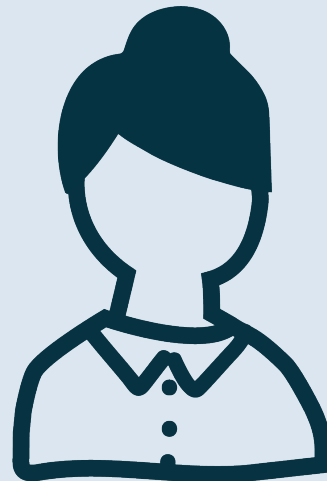
# CITAT FRÅN BANK & FÖRSÄKRING

Fråga: Vilka nackdelar ser du för er med ett nationellt register över arbetsmaskiner?

"Inga. Nackdelarna är för buset och fuskare."



"Om det skulle vara krångligt system, för företagaren. Annars inga."



"Inga, men bygger på att det finns en garant för uppdateringar i registret och att man kan säkerställa att uppgifterna stämmer, att det inte blir en blandning mellan frivillighet och krav. Måste vara tydligt."



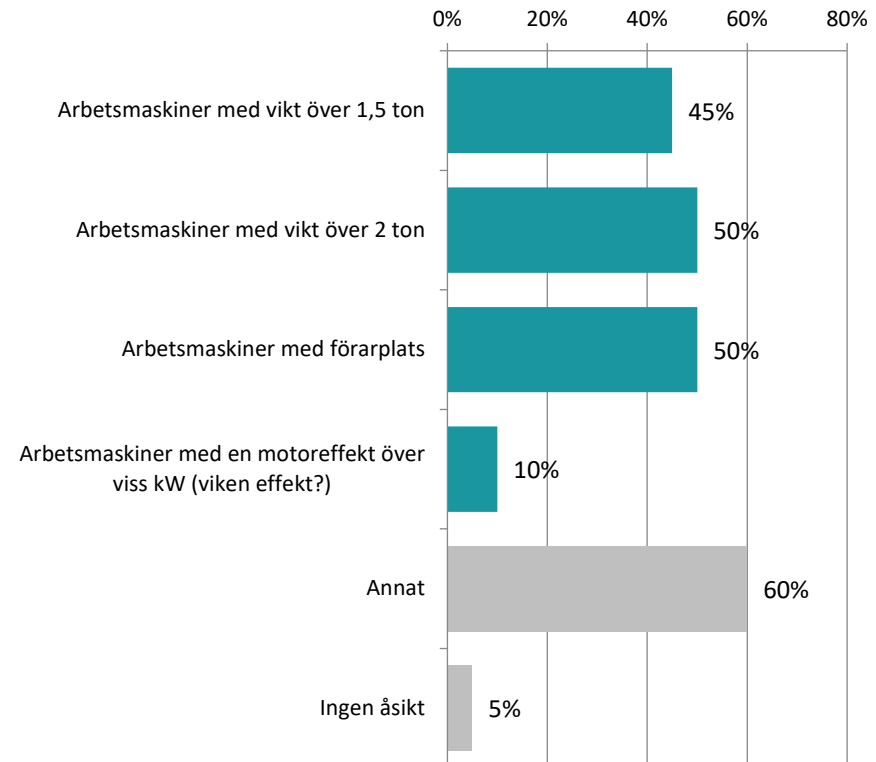


# OKLART VILKA MASKINER SOM BÖR OMFATTAS

Det finns ingen tydlig uppfattning inom branschen kring vilka arbetsmaskiner registret bör omfatta, men maskiner över en viss viktklass, eller med förarplats vara en väg att gå.

Bland annat-svaren förekommer flera som tycker att även mindre maskiner bör omfattas.

Maskintyper – bank/försäkring (%)

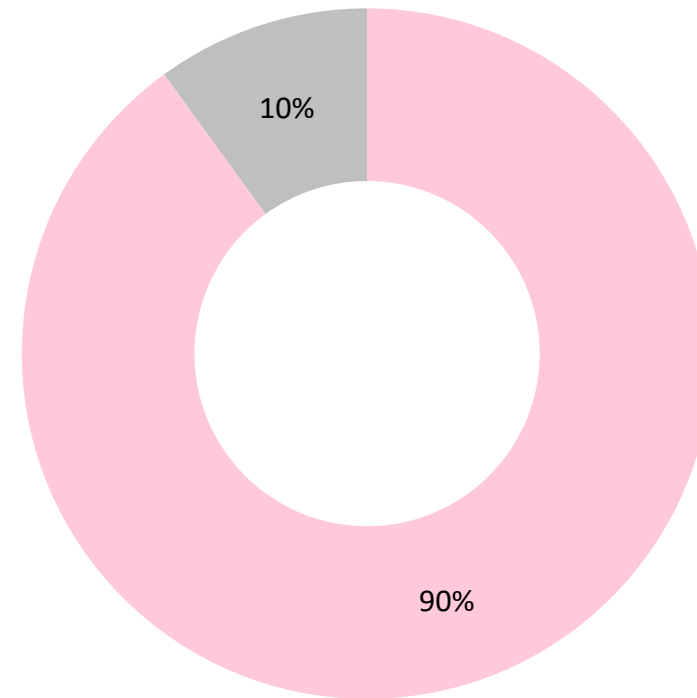


Fråga: Vilka typer av arbetsmaskiner anser ni att registret borde omfatta?

# REGISTRET BÖR VARA OBLIGATORISKT

Det finns en stor samsyn inom bank och försäkring om att det ska vara obligatoriskt att registrera sin arbetsmaskiner i registret.

Frivilligt eller obligatoriskt – bank/försäkr. (%)



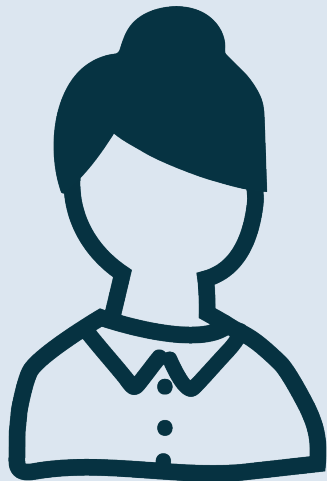
■ Frivilligt ■ Obligatoriskt ■ Ingen åsikt

Fråga: Om ett nationellt register inrättades, skulle du föredra att det vore frivilligt eller obligatoriskt att registrera sina arbetsmaskiner?

# CITAT FRÅN BANK & FÖRSÄKRING

Fråga: Varför föredrar du att registret är obligatoriskt?

"Fyller annars ingen funktion. Är det frivilligt kan man inte ur försäkringssynpunkt dra någon statistik heller."



"Annars blir det ingenting av det, ganska tandlöst."



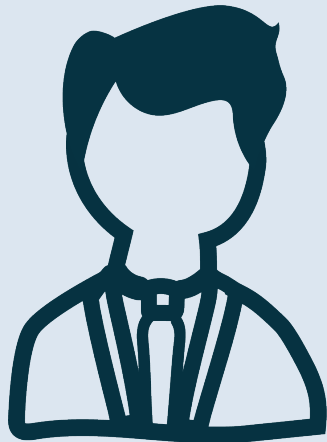
"Ska inte finnas något som inte är registrerat för då är det lätt att se vem som äger och lätt att leta reda på dem."



# CITAT FRÅN BANK & FÖRSÄKRING

Fråga: Vad ställer ni idag för krav på för att försäkra/bidra med finansiering till köp a arbetsmaskiner?

"Huvudsakliga krav är att det finns en återbetalningsförmåga i bolaget. Att krediten är säkerställd."



"Köpekontrakt, auktoriserad handlare. Ej momssmittat. Chassinummer, modellbenämning, miltal eller timal, årtal."



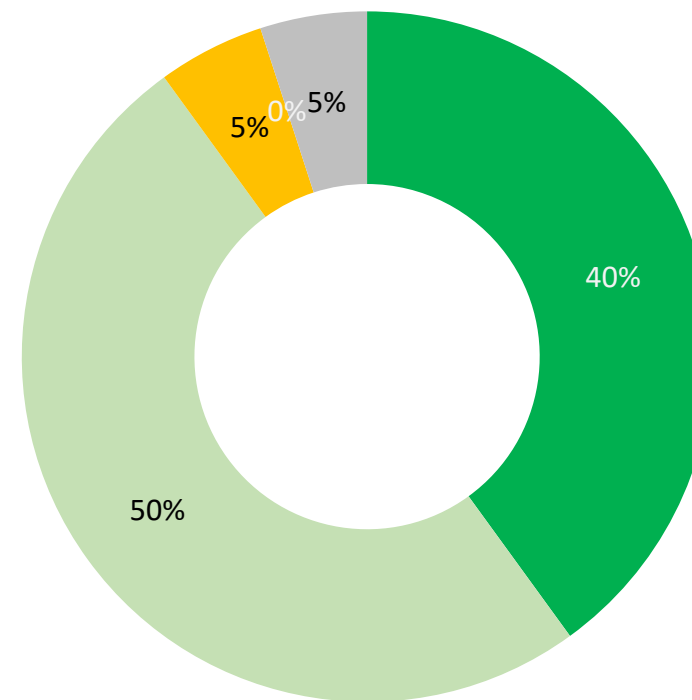
"Kontantinsatser och vid begagnat arbetsfordon måste bevisas vem som äger det, visa faktura på köp. Legitimation."



# BRANSCHEN SKULLE KRÄVA REGISTRERING

Om ett nationellt register inrättades är det är sannolikt att aktörerna inom bank- och försäkringsbranschen skulle ställa krav på att arbetsmaskiner registrerades för att finansiera inköp eller försäkra dem.

Krav på registrering – bank/försäkring (%)



■ Ja, definitivt ■ Ja, troligen ■ Nej, troligen inte ■ Nej, definitivt inte ■ Ingen åsikt

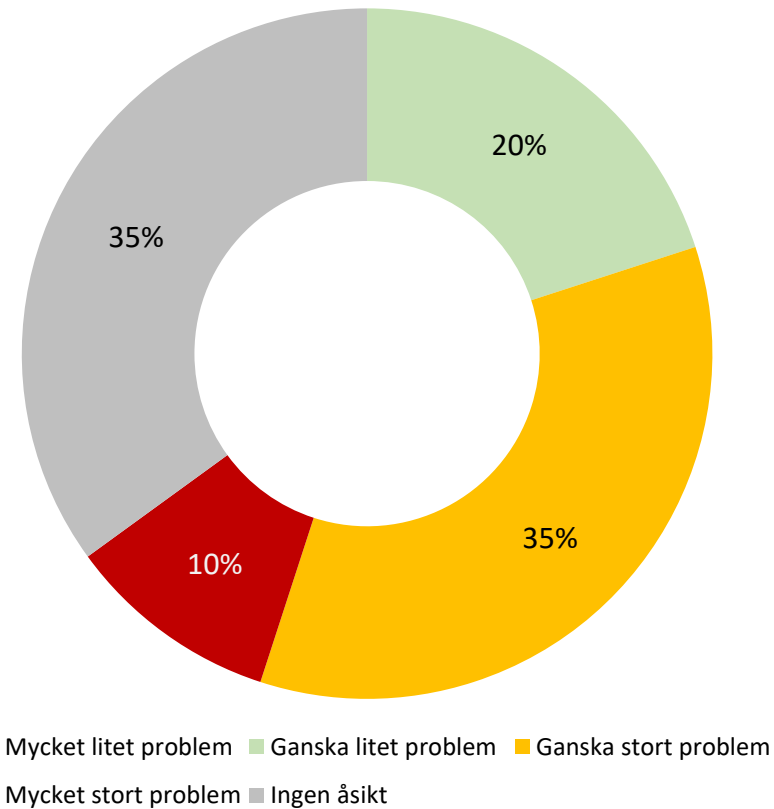
Fråga: Om ett nationellt register infördes, skulle det kunna vara aktuellt för er att ställa krav på att arbetsmaskiner registrerades för att finansiera inköp/försäkra dem?

# STÖLDER ÄR ETT GANSKA STORT PROBLEM

Det finns en viss osäkerhet i svaren kring hur stort problem stölder är idag, men 45 procent anser att det är ett ganska eller mycket stort problem.

Framför allt bland bankerna är många osäkra och har ingen åsikt.

Problem med stölder – bank/försäkring (%)



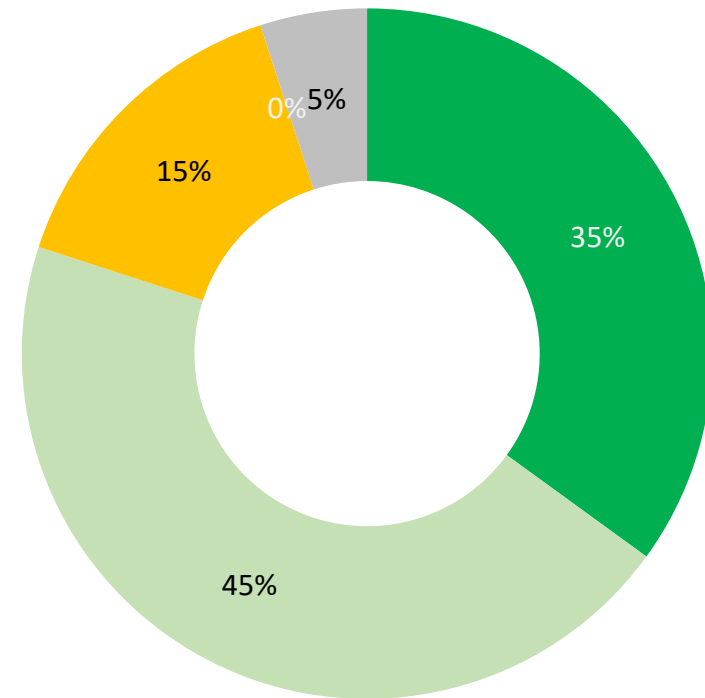
Fråga: Anser du att stölder av arbetsmaskiner är ett stort problem i Sverige idag?

# ETT REGISTER SKULLE HJÄLPA BRANSCHEN

De allra flesta representanterna från bank och försäkring tror att ett register troligen eller definitivt skulle vara en hjälp i arbetet med att motverka stölder av arbetsmaskiner.

En kvarstående oro är dock hur effektivt ett register skulle vara för maskiner som förs ut ur landet och säljs på den internationella marknaden.

Om register skulle vara en hjälp – bank/försäkring (%)



■ Ja, definitivt ■ Ja, troligen ■ Nej, troligen inte ■ Nej, definitivt inte ■ Ingen åsikt

Fråga: Tror du att ett nationellt register skulle vara en hjälp för att motverka stölder av arbetsmaskiner?

# CITAT FRÅN BANK & FÖRSÄKRING

Fråga: På vilket sätt skulle det vara en hjälp?

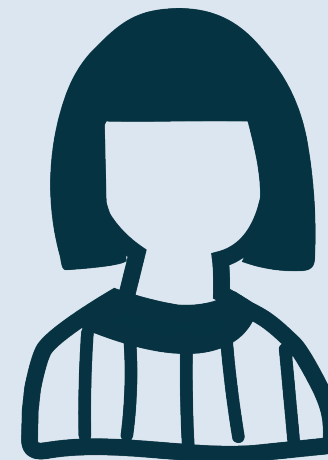
"Just vid skada, att vi vet att vi ersätter rätt maskin."



"Framförallt lättare att leta reda på dem, nu är de på en mörk sida, svårt att hitta."



"Svårare att sälja ett stulet arbetsfordon vidare i Sverige om det är registrerat, men inte utomlands, borde vara internationellt istället. Borde via tullen kunna spåras."

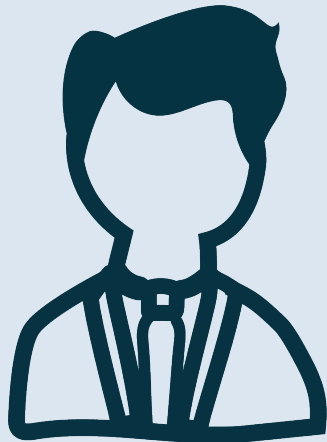




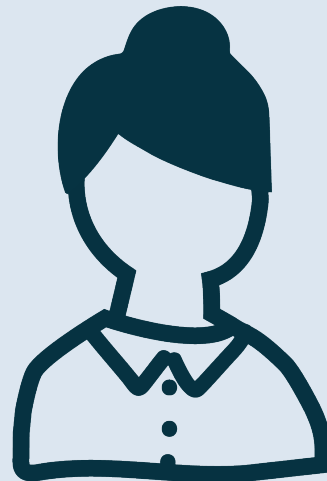
# CITAT FRÅN BANK & FÖRSÄKRING

Fråga: Varför tror du inte att de skulle vara en hjälp?

"Många maskiner säljs utanför Sverige tror jag och då struntar de i något register som finns i Sverige."



"Vill tjuven ha en maskin tar han den. Vi jobbar mycket med spårsändare. En skarpare identitet med register visserligen."



# POINT!

---

Kartläggning av arbetsmaskiner  
Projektledare: Markus Lagerqvist  
Datum: 2022-01-20  
Version: 1

Uppdragsgivare: Transportstyrelsen  
Kontaktperson: Pernilla Bremer, Svante Törnquist

Point AB  
Kaserntorget 1  
411 18 Göteborg

## **Bilaga 4**

# EUROPEISKA LÄNDERS ARBETE MED ARBETSMASKINREGISTER OCH ÖVERVAKNING AV CO2-UTSLÄPP FRÅN ARBETSMASKINER

2021-11-25



wsp

# EUROPEISKA LÄNDERS ARBETE MED ARBETSMASKINREGISTER OCH ÖVERVAKNING AV CO2- UTSLÄPP FRÅN ARBETSMASKINER

## KUND

**Transportstyrelsen**

## KONSULT

**WSP Advisory**

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7  
Tel: +46 10-722 50 00  
WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

UPPDRAGSNAMN  
Utredning av maskinregister  
internationellt

UPPDRAGSNUMMER  
10322965

FÖRFATTARE  
Calle Järnberg

DATUM

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av

Godkänd av

## KONTAKTPERSONER

Calle Järnberg, WSP

# INNEHÅLL

## 1 RESULTAT FEL! BOKMÄRKET ÄR INTE DEFINIERAT.

1.1	REGISTER I EUROPA	4
1.1.1	Norge	4
1.1.2	Danmark	7
1.1.3	Schweiz	9
1.1.4	Tyskland	11
1.1.5	London	12
1.2	ANDRA EUROPEISKA LÄNDER HAR BEGRÄNSAD KUNSKAP OM UTSLÄPP FRÅN ARBETSMASKINER	13

# 1 INLEDNING

Transportstyrelsen ska på uppdrag av regeringen undersöka förutsättningarna att inrätta ett nationellt register för arbetsmaskiner. Syftet med att sådant register vore både att övervaka emissioner från arbetsmaskiner och vara ett skydd mot bedrägerier.

Med bakgrund i detta har WSP på uppdrag av Transportstyrelsen undersökt register för arbetsmaskiner i andra europeiska länder. Frågeställningarna har bl.a. rört registernas syfte, vilka maskintyper som ingår, praktiskt handhavande av registret, vilka egenskaper som rapporteras, ansvarig aktör, juridiska förutsättningar, hur efterlevnad säkerställs, kostnaden att upprätthålla registret samt finansieringssätt. Kartläggningen har innefattat renodlade arbetsmaskinregister (Norge, London) och mer konventionella fordonsregister (Danmark, Schweiz, Tyskland).

Då ett delsyfte med ett register vore att övervaka utsläpp har flera länder, som idag saknar ett heltäckande register för arbetsmaskiner, studerats närmare avseende deras arbetssätt att kartlägga utsläpp av växthusgaser.

## 2 REGISTER I EUROPA

De länder som undersökts visas i Tabell 1. Urvalet har gjorts delvis baserat på beställarens kännedom om länder med miljölagstiftning som potentiellt kunnat ge fog för att upprätta ett register, bland annat Schweiz och Finland. Förutom Norge (och London) har inga länder i Europa kunnat identifieras som har mer fullständiga register för arbetsmaskiner och som inte är register likt det svenska fordonsregistret. Istället har fordonsregister i Schweiz, Tyskland och Danmark studerats närmare.

Land
Schweiz
Finland
Italien
Tyskland
Holland
Storbritannien
Danmark
Norge

### 2.1 NORGE

Baserat på intervju med Roar Sømoe, VD på Sentralregisteret.

#### Bakgrund

I Norge lanserades ett register för arbetsmaskiner 2015 och som var i drift

2016. Registret är frivilligt och ägs och drivs av Sentralregisteret vilket är en fristående och politiskt obunden stiftelse. Stiftelsens primära arbete består i att utfärda kompetensbevis för arbetsutrustning, vilket den gjort sedan 1989 då det startades på initiativ av Direktoratet för arbetsstilsynet. Sedan dessa har alltså registret tillkommit som ett av deras ansvarsområden och syftet med stiftelsen är idag fyrdelat:

1. Registrera och lagra dokumentation för kompetens för personer,
2. Utfärda kompetensbevis och tillgängliggöra information om kompetens för behöriga parter elektroniskt,
3. Registrera och förvara information om arbetsmaskiner,
4. Utfärda identitetsmärkning för arbetsmaskiner och tillgängliggöra information om arbetsmaskiner till behöriga parter elektroniskt.

Arbetsmaskinregistret initierades av maskingrossister tillsammans med de största entreprenörerna, bland annat Peab och Skanska som samtliga ville ha ett gemensamt maskinregister. Bakgrunden var bland annat att importörer hade problem med "gråimport" av maskiner som saknade CE-märkning<sup>1</sup> varför man ville införa en obligatorisk årskontroll. Finansiella institut, bland annat Nordea, är stora ägare av arbetsmaskiner i Norge, vilka de hyr till entreprenörer, och dessa ville även de ha bättre kontroll över maskinparken. För entreprenörerna fanns det även en fördel att enkelt kunna påvisa för sina beställare att deras maskiner uppfyller samtliga krav. Att Sentralregistret är en fristående och politiskt obunden organisation var anledningen till att det valdes för att administrera registret då det hade högt förtroende både från arbetstagar- och arbetsgivarorganisationer.

### **Registrets innehåll**

Idag registreras grävmaskiner, bulldozers och hjullastare. I närtid ska även kranar, gaffeltruckar, personliftar och arbetsmaskiner med egen kraftkälla läggas till. Detta inkluderar små, handhållna maskiner. Traktorer som används i bygg- och anläggningssektorn samt skogsmaskiner ingår inte i registret idag men de kommer snart öppna för möjligheten att lägga till även dem. Det pågår dock inga diskussioner om att inkludera traktorer som används i jordbruket. Det beror delvis på att dessa redan ingår i fordonsregistret samt att bygg- och anläggningssektorn, som varit pådrivande för att införa registret, inte haft något egenintresse av att registrera dessa. Inga lantbruksorganisationer eller myndigheter har heller visat intresse för detta, även fast inga tekniska hinder förekommer.

Att registrera sig är frivilligt men den information som ska registreras är detsamma för alla arbetsmaskiner (se Figur 1). Informationen hämtas direkt från tillverkaren.

Av de typer av arbetsmaskiner som ingår i registret så registreras årligt uppskattningsvis 80–90 % av alla nya arbetsmaskiner i landet. De stora leverantörerna arbetar även med att registrera äldre maskiner. Det är dock svårt att uppskatta hur stor andel av den totala maskinparken som finns registrerade, men tillströmningen uppges vara stor.

---

<sup>1</sup> CE-märket visar att tillverkaren anser att alla grundläggande säkerhetskrav från alla tillämpliga direktiv har uppfyllts.



## Innhold i registeret

- Juridisk eier og bruker
- Maskininformasjon som merke, modell, serienummer, samsvarserklæring, [utslippsklassifisering](#), [utslipp pr døgn](#)
- [Sakkyndig kontroll](#). Direkteregistrering eller gjennom egne systemer
- Mulighet for [verkstedjournal](#), [daglig kontroll](#)
- Eierskifte gjøres med BankID

Figur 1 Uppgifter i registeret

Fram tills idag har registeret främst varit ett ägarskapsregister men i ett pågående projekt finansierat av Miljødirektoratet utarbetas hur leverapporterad data över drivmedelsförbrukning kan rapporteras i registeret. De flesta moderna maskiner inhämtar nämligen redan sådan information. Utifrån drivmedelsförbrukningen och kunskap om maskinens utsläppsklass och reningssystem kan koldioxid- och NOx-utsläpp beräknas och redovisas.

### Nyckel till framgång - upphandlingskrav

Att en så stor andel arbetsmaskiner registrerats uppges vara myndigheternas krav i offentliga upphandlingar på att maskinerna ska vara registrerade. Till exempel Vägverket och BaneNor ställer krav på att arbetsmaskiner ska vara registrerade hos Sentralregisteret. Detta ger ett starkt incitament till entreprenörerna då det blir en förutsättning för att kunna ta uppdrag åt stat och kommun. Det tog dock flera år innan kraven började ingå i offentliga upphandlingar. Sentralregisteret arbetar även med att få privata entreprenörer som Veidekke, Skanska och PEAB att ställa samma krav på sina underleverantörer.

### Juridiska förutsättningar

Då registreringen är frivillig finns inga juridiska krav på registrering. Besiktning av maskiner är dock lagstadgad och besiktningsverksamheten underlättas av registeret.

Flera statliga myndigheter utövar tillsyn över Sentralregisteret. Dessa är Datainspektionen, stiftelsemyndigheten, Arbetskontrollmyndigheten och Petroleumsäkerhetsmyndigheten.

### Finansiering av registeret

Registeret finansieras enbart av registreringsavgifter som betalas vid ny- och omregistrering. Det är alltså en engångssumma som betalas varför den kontinuerliga finansieringen till stor del är beroende av tillströmningen av nya fordon. Kostnaden för att ny- och omregistrera en maskin med förarplats är 1000 NOK. För mindre maskiner utan förarplats är kostnaden 250 NOK. Den årliga omsättningen är ungefär 4 miljoner NOK.

### Tillgång till registeret

Registeret är öppet och kostnadsfritt att bruka.

Myndigheter med laglig behørighet till registret inkluderar Försvarsmakten, polisen, Skatteverket, och Arbetskontrollmyndigheten. Försvarsmakten<sup>23</sup> och skattemyndigheten<sup>4</sup> har full tillgång medan Arbetskontrollmyndigheten har begränsad tillgång. Polisen har ännu ansökt om tillgång. Sentralregisteret lämnar även ut anonymiserad data till centrala statistikmyndigheten.

### **Utvärdering av registret**

Registret har inte utvärderats. Men Sentralregisteret arrangerar brukarforum där leverantörer, och snart även entreprenörer, kan ge återkoppling. I dessa forum har Sentralregisteret möjlighet att förankra sin verksamhet. I närtid upprättas även ett forum där arbetsgivare, arbetstagare, kontrollverksamheter och branschen är representerade.

### **De största fördelarna med registret**

Ägare och brukare av maskiner får en tydlig överblick att alla kontroller är i sin ordning och det blir enklare för entreprenörer att rapportera till sina kunder om vilka maskiner som används i deras projekt. Det har även varit ett bra verktyg för att få bort oseriösa aktörer i bygg- och anläggningssektorn.

### **Reflektioner om att ha ett frivilligt register**

Att registret är frivilligt har gjort att implementeringstiden har varit relativt lång. Involverade parter har inledningsvis talat varmt om registret men har sedan dröjt med att börja bruka det. En möjlighet hade varit att knyta upp marknadsaktörerna i bindande avtal i ett tidigt skede. Men även att ingå ett sådant avtal är också frivilligt och det krävs visst förtroende innan det är möjligt.

Trots den långa implementeringstiden menar Roar att deras upplägg är att föredra framför ett lagligt bindande register. Erfarenheter av liknande, men juridiskt bindande, register i Norge är att de blir smala och rigida. Ett oreglerat register är mer flexibelt och kan, som i Sentralregisterets fall, erbjuda många tjänster samt utveckla och inkorporera nya tjänster (som miljöövervakningen) utan att invänta beslut från politiken eller myndigheter. Summa summarum förespråkar Roar ett frivilligt register men där näringslivs och arbetsmarknadsparter sluter avtal som ställer krav på registrering för att på så sätt snabba på implementeringstakten.

## **2.2 DANMARK**

Baserat på skriftliga svar från Grete Madsen, specialkonsulent på Motorstyrelsen samt lagar och förordningar kopplat till registret.

### **Bakgrund**

Det danska motorregistret (DMR) inrättades 2012 för att registrera alla fordon som färdas på allmän väg i Danmark. Syftet är att kunna identifiera fordonen vid framförelse på väg samt vid skatteindrivning. Motorstyrelsen

<sup>2</sup> I henhold til lov av 29. juni 1951 nr. 19 om militære rekvisisjoner (rekvisisjonsloven) § 1 første ledd kan militære myndigheter rekvirere alt som er nødvendig for krigsmakten når riket er i krig. Forskrift om militære rekvisisjoner § 2 krever at Forsvaret i størst mulig grad planlegger og forbereder rekvisisjonene i fredstid.

<sup>3</sup> Etter rekvisisjonslovens § 8 siste ledd, plikter SFS å medvirke til oppfyllelse av lovens intensjon. Planlegging, forberedelse og gjennomføring av rekvisisjoner krever korrekt og tidsriktig informasjon i tilknytning til den rekvirerbare ressursen.

<sup>4</sup> I tvangsfullbyrdelsesloven § 5-7, 1. ledd, 1. setning om bevisførelse står det at "namsmannen kan av eget tiltak innhente uttalelser fra partene og andre og kan oppfordre dem til å innhente bevis".

ansvarar för registret och registrerings skyltshandling. Skatteforvaltningen anvander registret som underlag for indrivning av skatter pa motorfordon.

### **Registrets innehall**

Registret anvands enbart for fordon som anvander det allmanna vagnatet.

De fordon som ska registreras ar huvudsakligen:

1. Motorfordon,
2. Traktorer,
3. Mopeder. Dock bara sma mopeder som anskaffats som helt nya fran 1 juli 2006,
4. Slapvagn som anvands pa registreringspliktigt motorfordon
5. Campingvagnar,
6. Andra slapredskap an campingvagnar som kopplas till motorfordon om redskapets konstruktion gor det mojligt att bogsera den over 30 km/h,

Undantag gors bland annat for:

1. Motorredskap som anvands pa privat mark, inklusive motorredskap som i forsumbar utstrackning anvands pa allman vag.
2. Motorredskap som ar avsedda att anvandas av gaende
3. Vissa motorredskap som anvands inom hamn- og terminalomraden

For varje fordon rapporteras bl.a.:

- Typ av fordon,
- Dess anvandningsomrade,
- Skick,
- Registreringsnummer,
- Vigt,
- Typ av motor,
- Bransletyp.

Endast agaren kan anmala fordonet till registrering tillsammans med dennes namn, adress og CPR- eller CVR-nummer. Agaren behover ha sin hemvist i Danmark, fordonet vara besiktigat og registreringsavgiften betald for at kunna registreras. For fordonet behover aven en ansvarsforsikring ha tecknats enligt danska vagtrafiklagen (Fardselsloven). Systemet bygger saledes pa at enskilda personer eller foretag registrerar sina fordon pa ett korrekt satt og ar pa sa vis, enligt Grete Madsen, fortroendebaserat. Polisen kan dock kontrollere om fordon pa vag ar registrerede og utfarda boter om agaren brutit mot bestamnelserne i lagen om fordonsregistrering.

### **Juridiske forudsattninger**

Registret regles i lagen om fordonsregistrering (Lov om registrering af koertøjer). Denna lag implementerer Europaparlamentets og radets direktiv 2014/46 / EU (3 april 2014) om andring av radets direktiv 1999/37 / EG om registreringshandlingar for motorfordon.

### **Finansiering av registret**

Intervjupersonen avbojer at besvare hur registret finansieras og de totale kostnaderna at drive det. En registreringsavgift mellem 60-400 DKK beroende pa fordonstyp betales dock samt 600 DKK for en registrerings skylt.

## Utvärdering av registret

Intervjupersonen känner inte till att någon utvärdering gjorts.

### 2.3 SCHWEIZ

Baserat på skriftliga svar från Daniel Zemp, chef för enheten för fordonsteknik- och registrering på "Federal Roads Office" och Armin Jost, medarbetare på samma enhet. Schweizisk lagstiftning med koppling till deras fordonsregister har också studerats. Information om särskilt reglering av partikelutsläpp från arbetsmaskiner har även erhållits från en person på Federal Office for the Environment (FOEN).

#### Bakgrund

Centralregistret för trafiklicenser ("The Central Register for Traffic Licensing") är ett fordonsregister som inrättades redan under 1980-talet och har sedan dess växt och utökats. Själva databasen kallas IVZ.

Registreringen sker på kantonnivå vilket rapporteras till nationella "Federal Roads Office" som administrerar och driver registret. Registrets syfte, som regleras i "Road Traffic Acts 89a", är att stötta genomförandet av följande uppgifter:

- att bevilja tillstånd av fordon i trafiken
- att bevilja tillstånd av personer i trafiken samt att bevilja körkort
- stötta juridiska och administrativa processer vid regelöverträdelse (exempelvis när någon blir av med körkortet)
- utvärdering av den data som är sparad i databasen (IVZ)

Tecknad ansvarsförsäkring krävs för registrering.

#### Registrets innehåll

I Schweiz behöver alla fordon som färdas på allmän väg ha registrerings skylt och vara registrerat i det nationella fordonsregistret. Ägaren behöver även inneha ett registreringsbevis. Definitionen av allmän väg är tämligen bred och inkluderar även privat väg och mindre vägar i skogs- och jordbrukslandskapet. Samtliga fordon som faller under dessa kriterier ska registreras. Gällande arbetsmaskiner är det således enbart de som färdas på allmän väg, samt har "type approval" som är i registret. För registrerade arbetsmaskiner finns tre olika kategorier:

- Kategori 40 Traktorer
- Kategori 50 Arbetsmaskiner (>30 km/h)
- Kategori 51 Arbetskärra<sup>5</sup> (<=30km/h)

Det finns dock flera undantag från registreringskravet som gäller fordon som inte färdas på allmän väg eller har låga maxhastigheter. I praktiken innebär det att fordon som används på (nästan) inhägnade arbetsplatser och i industriområden inte behöver registreras. Dessa fordon får fortfarande färdas på allmänna vägar i industriområden men om fordonen ska färdas utanför dessa områden gäller inte undantaget längre.

Undantagen gäller även "motorized hand-trucks" vilket inkluderar enaxlade gräsklippare, motoriserade skottkärror och motoriserade sopbilar som hanteras av en gående.

---

<sup>5</sup> Fritt översatt från Tyska

Angående de uppgifter som ska registreras så är registret är uppdelat i fyra delar som innehåller olika information:

- 1) Fordonsregister
  - a. Identifikationsnummer (också kallat Stammnummer vilket verkar specifikt för Schweiz)
  - b. Registreringsnummer
  - c. Uppgifter om fordon, bl.a. färg, vikt, storlek, märke, fordonstyp samt Information om fordonstypen
  - d. Ägaren och ägarens adress
  - e. Adress där fordon står över natten, alternativt företagets adress
  - f. Uppgifter om besiktningsstatus
  - g. Tillståndsnummer
- 2) Personregister
  - a. Förarbevis (innehavare och personuppgifter)
  - b. "Digital driver cards"
- 3) Överträdelserregister
  - a. Främst information om administrativa processer när person blivit av med körkortet
- 4) Utvärderingsregister
  - a. Innehåller samlad information från 1-3 men i anonymiserad form.

Polis kan utfärda böter ifall ett oregistrerat fordon färdas på allmän väg. I övrigt finns inga sanktioner för att inte ha registrerat sitt fordon.

### **Tillgång till registret**

Ett flertal myndigheter har tillgång till registret, alternativt delar av registret. Dessa är:

- Polis
- Tull
- Domstolen/brottsbekämpande myndigheter
- Transportstyrelsen
- Statistikmyndigheten
- "Federal Office of Transport"
- "Federal Office of Energy"
- "National Insurance Office and National Guarantee Fund"
- Utländska myndigheter (tillståndjelse och kontroll av "digital driver cards")

### **Juridiska förutsättningar**

Fordonsregistret regleras i Strassenverkehrsgesetz (SVG) ("Vägrafiklag"), med stöd i Artikel 82 Strassenverkehr i Bundesverfassung (grundlagen), samt Verordnung über das informationssystem Verkehrszulassung (IVZV).

### **Finansiering av registret**

Intervjupersonerna har inte möjlighet att uppskatta kostnaden för att upprätthålla systemet eller dess finansieringsform eftersom själva registreringen sker decentraliserat i de 26 kantonerna.

### **Utvärdering av registret**

Intervjupersonerna uppger att utvärderingar sker med jämna mellanrum.

## Arbetsmaskinregister kopplat till särskild reglering av partikelutsläpp på byggarbetsplatser

I Schweiz finns regleringar kring partikelutsläpp från arbetsmaskiner på byggarbetsplatser. I en intervju med den centrala miljömyndigheten undersöktes ifall det fanns ett arbetsmaskinregister kopplat till lagstiftningen. Så var inte fallet. Fordonsägaren behöver dock inneha ett "exhaust gas maintenance document" för att bevisa att partikelutsläppskraven uppfylls. Tillsynen sker på kantonnivå och trots att ett register skulle underlätta tillsynen finns det inga formella krav på att ett sådant ska upprättas. Det förekommer att kantoner på egen initiativ upprättar egna register för att det ens ska vara möjligt att få en översyn över vilka maskiner som undersökts, och när. Dessa har inte studerats djupare men de uppges vara mycket förenklade register som upprättas i till exempel i Excel.

## 2.4 TYSKLAND

Baserat på tysk lagstiftning med koppling till deras fordonsregister samt delvis skriftlig information från Sebastian Gerken och Jörg Schröder på Ministeriet för transport och digital infrastruktur.

### Bakgrund

Tyskland har ett fordonsregister som drivs av den federala vägtrafikmyndigheten Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) som underordnas Ministeriet för transport och digital infrastruktur. Syftet är att tillhandahålla följande uppgifter:

- Upplysning om fordon och ägare
  - Vid registrering av fordon
  - Vid överträdelse
- Tillhandahålla information om fordonen eller/och ägaren till tillverkaren i fall av återkallelse
- Stötta åtgärder för att säkerställa försäkringsskyddet och genomförandet av fordonsskatterätt
- Stötta åtgärder enligt lag som ska säkerställa transportmöjligheter och insatser av privatpersoner vid nödläge (Bundesleistungs- und Verkehrssicherungsgesetz)
- Stötta åtgärder enligt lag som hanterar hur fordonen ska kasseras samt klassificeras vid kassering (typ av avfall)
- Tillhandahålla information om fordon åt brandkår och räddningstjänst vid olycka
- tillhandahålla information för att kunna lämna ut nya registreringsbevis i fall av borttappade registreringsbevis
- informationsutbyte vid import eller export av fordon.

### Registrets innehåll

Fordon, inklusive arbetsmaskiner, som använder det allmänna vägnätet ska registreras. Innan 2007 fanns det tydligare definitioner av vilka fordon som skulle klassificeras som arbetsmaskiner i registret. Sedan en förändring i lagstiftningen i mars 2007 är definitionen betydligt bredare där arbetsmaskiner definieras som fordon som är designade att utföra ett arbete snarare än att transportera passagerare eller gods. Detta innebär att

myndigheter numer har större frihet att tolka vad som är, och inte är, en arbetsmaskin.

Regionala myndigheter registrerar alla fordon med registrerings skylt samt information kring fordonet och ägaren. Kompletterande information kommer från försäkringsbolag. Utöver det sparas data från besiktningen av TÜV som är en institution som ansvarar för övervakning av fordons tekniska egenskaper.

Lagstiftningen delar in fordonen i flertalet huvudkategorier:

- Fordon för persontransporter
- Fordon för godstransporter
- Fordon med 2 och 3 hjul samt fyrhjulingar,
- Skogs- och jordbruksmaskiner
- Släp
- Utbytbar, påkopplat utrustning.

De uppgifter som ska registreras är bl.a.:

- Information om ägaren (namn, adress, födelsedatum)
- Information om fordonet (märke, modell, byggår)
- Första registreringsdatum

Undantag från registrering gäller för arbetsmaskiner som har en topphastighet om 20 km/h. Dessa tillåts använda det allmänna vägnätet.

### **Tillgång till registret**

Ett flertal myndigheter och aktörer har tillgång till registret, alternativt delar av registret. Dessa är:

- Polis
- Tull
- Domstolar/brottsbekämpande myndigheter
- Försäkringsbolag
- Myndigheterna ansvarig för att utfärda böter
- Skattemyndigheten
- Privatpersoner
- Fordonstillverkare
- Informationsteknikcentrum (ITZBund) (ansvarig för digitalisering och IT lösningar av myndigheterna)
- GDV-DL (ett företag som tillhandahåller data från myndigheterna och offentliga organisationer till försäkringsbolag)

### **Juridiska förutsättningar**

Registret regleras i Gatutrafiklagen (Straßenverkehrsgesetz, StVG).

## **2.5 LONDON**

Baserat på vägledande dokument från London stad<sup>67</sup>.

### **Bakgrund**

År 2016 uppskattades det att arbetsmaskiner stod för 6–10 % av utsläppen av luftföroreningar i London. För att hantera detta introducerade

---

<sup>6</sup> [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/nrmm\\_practical\\_guide\\_v4\\_sept20.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/nrmm_practical_guide_v4_sept20.pdf)

<sup>7</sup> <https://www.london.gov.uk/what-we-do/environment/pollution-and-air-quality/nrmm>



borgmästaren i London år 2020 en utsläppsstandard för arbetsmaskiner. Utsläppsstandarderna gäller inom en miljözon (Non-Road Mobile Machinery Low Emission Zone) för maskiner på arbetsplatser med en motoreffekt mellan 37 och 560 kW. Standarderna utgår från EU:s utsläppsstandarder för arbetsmaskiner och i dagsläget gäller steg IV för centrala London och utpekade exploateringsområden (Opportunity areas) och IIIB för övriga London. Kraven planeras dock skärpas över tid enligt följande tidsplan:

- 2025: steg IV gäller i hela London
- 2030: steg V gäller för hela London
- 2040: bara arbetsmaskiner med nollutsläpp tillåts i hela London.

### **Registrets innehåll**

Arbetsplatser, och arbetsmaskiner på arbetsplatsen, behöver registreras i stadens onlineregister. Arbetsmaskiner registrerade på platsen måste kontinuerligt uppdateras för att vara aktuell genom hela exploateringsprocessen.

Det är huvudentreprenören som ansvarar för att reglerna efterlevs och ansvarar således även för deras underleverantörers arbetsmaskiner. Efterlevnaden granskas vid stadens hälso- och säkerhetsinspektioner.

För varje arbetsmaskin ska följande uppgifter registreras:

- Typ av maskin
- Datum för ankomst till arbetsplats
- Förväntat sistadatum på arbetsplats
- Maskin-ID
- Leverantör (frivilligt)
- Motortillverkare (frivilligt)
- Motoreffekt
- EU-steg
- Type approval number

### **Tillgång till registret**

Det är öppet för vem som helst att anmäla sig som användare varefter de kan registrera arbetsplatser och de arbetsmaskiner som används där. De kan även bjuda in andra användare att se deras uppgifter samt ta emot inbjudningar från andra användare att registrera arbetsmaskiner på deras arbetsplats. Vanliga användare har dock ingen överblick över innehållet i registret. För detta krävs utökad behörighet, något som lokala myndigheter får för att kunna övervaka aktiviteter i sitt distrikt.

### **Juridiska förutsättningar**

Kraven på arbetsmaskinerna har sin rättsliga grund i Londons borgmästares möjlighet att reglera förutsättningarna för stadsplaneringen i staden. Kraven gäller dock inte generellt utan måste regleras explicit av lokala planeringsmyndigheter i planeringsförutsättningarna för varje arbetsplats. Staden har centralt tagit fram ett förslag på standardformulering som borde användas när planeringsförutsättningarna formuleras.

## **3 ANDRA EUROPEISKA LÄNDER HAR BEGRÄNSAD KUNSKAP OM**



# UTSLÄPP FRÅN ARBETSMASKINER

Då få renodlade arbetsmaskinregister har identifierats uppstår frågan hur länderna kartlägger och övervakar växthusgasutsläppen från arbetsmaskiner. Detta har undersökts genom korrespondens med myndighetspersoner i ett urval av europeiska länder. Resultatet presenteras kortfattat i Tabell 2. Sammantaget så har modellerna en snarlik struktur.

Land	Metod för utsläppsövervakning
Sverige <sup>8</sup>	Sverige har en modell som beräknar utsläppen av växthusgaser och som är uppbyggt på ett liknande sätt som modeller i övriga Norden. Grunden i modellen är att skatta antalet maskiner och deras drifttid vilket tillsammans med emissionsfaktorer per maskintyp används för att skatta utsläppen. Den modellerade energiförbrukningen överensstämmer dock inte med Energimyndighetens månatliga bränsle-, gas- och lagerstatistik varför utdata från modellen justerad för att synkroniseras med Energimyndighetens statistik.
Schweiz <sup>9</sup>	De använder en äldre modell för att uppskatta utsläppen från arbetsmaskiner nationellt. I grunden ligger en maskinparkmodell vars startvärden matats med uppgifter från deras fordonsregister samt intervjuer med industrin om andelen icke-registrerade arbetsmaskiner. Modellen inkluderar en utsläppsmodul som beräknar utsläpp beroende på typ av maskin och dess ålder och förväntade arbetscykler. Modellen har dock inte uppdaterats på länge och är sannolikt inaktuell.
Finland <sup>10</sup>	De använder den s.k. TYKO-modellen för att uppskatta utsläppen från arbetsmaskiner i Finland. I grunden ligger en maskinparkmodell över alla arbetsmaskiner uppdelat per maskintyp. Indata baseras delvis på försäljningsdata men då enbart en mindre andel av den totala försäljningen registreras blir kvaliteten bristande. Kunskapen om maskinernas faktiska körcykler och deras årliga användning är begränsad och baseras på bästa möjliga uppskattningar (gissningar).
Danmark <sup>11</sup>	I den officiella rapporteringen av koldioxidutsläpp uppskattas arbetsmaskinernas utsläpp utifrån uppgifter om drivmedelsförsäljningen (bensin och diesel). Den totala försäljningen av drivmedel är känd liksom

<sup>8</sup> <http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:1484484/FULLTEXT01.pdf>

<sup>9</sup> Personlig kommunikation med person på Federal Office for the Environment FOEN

<sup>10</sup> Personlig kommunikation med person på Traficom (Transport- och kommunikationsverket)

<sup>11</sup> Personlig kommunikation med person på Danmarks Statistik

	<p>användningen i transportsektorn (ex personbilar, godsfordon, kollektivtrafik). Arbetsmaskiner antas använda resterande drivmedel. Koldioxidutsläppen från drivmedelsförbrukningen beräknas med hjälp av utsläppsfaktorer som uppskattats med en modell över antal arbetsmaskiner och deras körcykler.</p> <p>För ovan nämnd modell tycks tillgången till information om arbetsmaskinstocken vara god. För att skatta maskinparken används historisk försäljningsdata från flera branschorganisationer för maskingrossister. På samma sätt har data erhållits för trädgårdsmaskiner tänkta för hushåll.<sup>12</sup></p>
Italien	Inget arbete sker för att övervaka utsläpp från arbetsmaskiner.
Holland <sup>13</sup>	De har en maskinparkmodell som delvis baseras på försäljningsdata. Genom att kombinera den med antaganden om arbetscykler och emissionsfaktorer uppskattas utsläppen.
Storbritannien	Ingen information har hittats.

<sup>12</sup> <https://dce2.au.dk/pub/SR411.pdf>

<sup>13</sup> Personlig kommunikation med person på Statistics Netherlands, se även <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/4616-methods-for-calculating-the-emissions-of-ransport-in-nl.pdf>

## VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 48 700 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

**wsp.com**

### WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

